



مؤسسه آموزش
کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران

Rules of The Road

قوانین راه



نویسنده: کاپیتان سید عبدالله حسینی



کاپیتان سید عبدالله حسینی در سال ۱۳۴۳ در شهرستان کرمانشاه متولد شد. وی پس از اخذ دیپلم در سال ۱۳۶۴ به عنوان دانشجوی رشته مهندسی دریانوردی - عرشه در دانشکده دریانوردی و علوم و فنون دریایی چابهار تحصیلات دریایی خود را شروع نمود.

در سال ۱۳۶۹ به عنوان افسر سوم در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مشغول به کار شد و تا سال ۱۳۸۲ در سمتهای افسر دوم، افسر اول و فرمانده خدمت دریایی خود را ادامه داد.

در سال ۱۳۸۲ به عنوان عضو هیئت علمی موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی فعالیت آموزشی خود را آغاز نمود. وی علاوه بر تدریس دروس دریانوردی و صنعت حمل و نقل دریایی در سمتهای مدیر مرکز آموزش بوشهر، مدیر پژوهش و دوره های عمومی، مدیر گروه کارشناسی عرشه و در حال حاضر به عنوان معاون آموزش و پژوهش موسسه آموزشی کشتیرانی مشغول بکار می باشد.

نویسنده در طی سالیان خدمت در موسسه آموزشی موفق به اخذ مدرک کارشناسی ارشد در رشته عملیات دریایی از دانشگاه جان مورز لیورپول انگلستان شد.

**Convention on the International
Regulations for Preventing Collision at
Sea, 1972 as Amended, with
Translation and Interpretation**

**کنوانسیون بین المللی قوانین جلوگیری از تصادمات دریایی
۱۹۷۲ با آخرین اصلاحیه ها، ترجمه و تفسیر**

**IRISL Maritime Training Institute
موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران**

..... مشخصات

عنوان: قوانین راه (Rules of the Road)

تألیف: کاپیتان سید عبدالله حسینی

ویراستار فنی: کاپیتان فرشاد حائری

طراحی روی جلد: مهندس حمید رفیعی

قیمت: ۳۰۰۰۰۰ ریال

شمارگان: ۱۰۰۰ جلد

ناشر: پیام دریا (به سفارش مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران)

چاپ اول: سال ۱۳۹۶

چاپخانه: ابرار

- کلیه حقوق مادی و معنوی این کتاب متعلق به مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می باشد.

CONTENTS

<u>TITLE</u>	<u>PAGE NO</u>
Preface	1
Structure of the rules	3
PART A – GENERAL, Rule 1 Application	4
Rule 2 Responsibility	8
Rule 3 General definitions	12
PART B - STEERING AND SAILING RULES, Rule 4 Application	20
Rule 5 Look-out	20
Rule 6 Safe speed	24
Rule 7 Risk of collision	28
Rule 8 Action to avoid collision	34
Rule 9 Narrow channels	41
Rule 10 Traffic separation schemes	47
Rule 11 Application	57
Rule 12 Sailing Vessels	58
Rule 13 Overtaking	60
Rule 14 Head-on situation	53
Rule 15 Crossing situation	66
Rule 16 Action by give-way vessel	69
Rule 17 Action by stand-on vessel	72
Rule 18 Responsibilities between vessels	75
Rule 19 Conduct of vessels in restricted visibility	81
PART C - LIGHTS AND SHAPES, Rule 20 Application	89
Rule 21 Definitions	92
Rule 22 Visibility of lights	94
Rule 23 Power-driven vessels underway	95
Rule 24 Towing and pushing	97
Rule 25 Sailing vessels underway and vessels under oars	106
Rule 26 Fishing Vessels	109

CONTENTS

<u>TITLE</u>	<u>PAGE NO</u>
Rule 27 Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre	114
Rule 28 Vessels constrained by their draught	118
Rule 29 Pilot vessels	119
Rule 30 Anchored vessels and vessels aground	119
Rule 31 Seaplanes	122
PART D - SOUND AND LIGHT SIGNALS	122
Rule 32 Definitions	122
Rule 33 Equipment for sound signals	122
Rule 34 Manoeuvring and warning signals	123
Rule 35 Sound signals in restricted visibility	128
Rule 36 Signals to attract	131
Rule 37 Distress signals	132
PART E – EXEMPTIONS	137
Rule 38 Exemptions	137
PART F - VERIFICATION OF COMPLIANCE WITH THE PROVISIONS OF THE CONVENTION	138
Rule 39 Definitions	138
Rule 40 Application	139
Rule 41 Verification of compliance	139
ANNEX I Positioning and technical details of lights and shapes	141
ANNEX II Additional signals for fishing vessels fishing in close proximity	159
ANNEX III Technical details of sound signal appliances	161
ANNEX IV Distress signals	166
RECOMMENDATIONS IN APPLYING RULES OF THE ROAD IN COMPLICATED SITUATIONS	169
CASE STUDY	175
REFERENCES:	181

Preface: پیش گفتار

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (Colregs) is one of the internationally agreed conventions of the sea. It is essential to ensure that all officers responsible for the navigational watches have a full understanding and good interpretation of the rules to apply them at sea to avoid collisions. It also describes the rules on signals (lights, shapes and sounds signals). It is one of the most important International Conventions in a seafarer's education and training, where full understanding and knowledge must be performed by interpreting the Colregs rules.

کنوانسیون بین المللی قوانین جلوگیری از تصادمات دریایی ۱۹۷۲ (Colregs) یکی از معاهدات بین المللی دریایی است. ضروری است اطمینان حاصل شود تمام افسران مسئول ناوبری و نگهبانی دارای درک کامل و تفسیر مناسبی از قوانین برای اعمال آنها در دریا با هدف جلوگیری از تصادف شناورها باشند. این کنوانسیون همچنین قوانین مربوط به علائم (چراغ ها، اشکال و علائم صوتی) را توصیف می کند. این کنوانسیون یکی از مهمترین کنوانسیون های بین المللی در آموزش و پرورش دریایی است که در آن تفسیر قوانین Colregs باید با درک و دانش کامل انجام شود.

Being also a legal document, the language of the COLREGs is not so apparent for the end users (navigators) and this causes some misunderstandings and ambiguity. The language introduced in the COLREGs is mostly based on the legal terminology and sometimes not so clear and understandable for seafarers. As being a legal document, it is not easy to change the introduction style of the COLREGs and any attempt to simplify the language long used may cause additional problems when a collision case appears in the legal courts.

همچنین بعنوان یک سند حقوقی، زبان Colregs برای کاربران نهایی (ناوبرها) مشهود و آشکار نیست و این امر باعث بروز برخی ابهامات و فهم نادرست می شود. زبان معرفی شده در Colregs عمدتاً مبتنی بر اصطلاحات قانونی است و گاهی اوقات برای دریانوردان خیلی روشن و قابل درک نیست. به عنوان یک سند حقوقی، تغییر سبک نوشتار Colregs کار آسانی نیست و هر تلاش برای ساده سازی زبانی که برای مدتهای طولانی استفاده می شده، ممکن است باعث ایجاد مشکلات بیشتر در مواردی که در دادگاه های حقوقی رخ خواهد داد، شوند.

According to recent researches, rules which are most difficult for students to understand are Rule 19 (Conduct of the vessels in restricted visibility), Rule 18 (Responsibilities between vessels), Rule 10 (Traffic separation scheme), Rule 6 (Safe speed) and Rule 7 (Risk of collision), which are similar to answers given by research participants. The commonly shared opinion is the COLREGs related accidents were not due to a lack of uniform interpretation of the rules but because of the insufficient training on application of the existing regulations. Nowadays the maritime community is focused on the better training models rather than modification of the rules in order to improve effective application of the COLREGs.

بر اساس آخرین تحقیقات، دشوارترین قوانین Colregs برای درک و فهم از نظر فراگیران عبارتند از: قانون ۱۹ (وظایف شناورها در دید محدود)، قانون ۱۸ (مسئولیت بین شناورها)، قانون ۱۰ (طرح‌های تفکیک ترافیکی)، قانون ۶ (سرعت ایمن) و قانون ۷ (خطر تصادف) که شرکت کنندگان در تحقیقات جوابهای مشابهی داده‌اند. اغلب کارشناسان معتقدند که تصادفات مرتبط با Colregs به دلیل عدم تفسیر یکنواخت قوانین نبوده، بلکه فقدان آموزش کافی در مورد استفاده و بکارگیری از مقررات عامل اصلی می‌باشد. امروزه جامعه دریایی بر مدل‌های آموزش بهتر تمرکز می‌کنند تا اصلاح قوانین به منظور بهبود کاربرد موثر Colregs.

Different countries have varying methods of teaching Colregs rules as well as having different methods to test and certify the knowledge and competency of deck officers in Collision rules. For instance, in Turkey, the national authorities choose to test the knowledge of seafarers with multiple choice type questions. Whereas, in the UK, candidates are tested through a one-to-one oral examination with an experienced captain directing questions using model ships as a demo to identify whether the candidate is able to explain their Colregs knowledge and apply it to different situations where the risk of collisions exists.

کشورهای مختلف دارای روش‌های متفاوتی برای تدریس قوانین Colregs و همچنین آزمون و تایید دانش و صلاحیت افسران عرشه در این زمینه هستند. برای مثال، در ترکیه، مراجع دولتی آگاهی دریانوردان را از طریق آزمونهای چند گزینه‌ای (چهار جوابی) تست می‌کنند. در حالی که، در انگلستان، داوطلبین را با استفاده از امتحان شفاهی فردی با یک کاپیتان با تجربه که سئوالات را با استفاده از کشتی‌های مدل به عنوان یک نسخه آزمایشی برای شناسایی اینکه آیا داوطلب قادر به توضیح دانش Colregs و بکارگیری آن در موقعیت‌های مختلف که خطر تصادم وجود دارد، ارزیابی می‌کنند.

STRUCTURE OF THE RULES

The rules are broken down into six parts, three sections and four annexes. These are detailed below, as follows:-

ساختار قوانین: این قوانین به شش قسمت، سه بخش و چهار ضمیمه به شرح ذیل تقسیم می شوند.

PART	TITLE	SECTION	SECTION TITLE	RULES COVERED
A	General			1 to 3
B	Steering & Sailing	I	Conduct In Any Condition of Visibility	4 to 10
		II	Conduct In Sight of one Another	11 to 18
		III	Conduct In Restricted Visibility	19
C	Lights & Shapes			20 to 31
D	Sound and Light Signals			32 to 37
E	Exemptions			38
F	Verification of compliance with the provisions of the Convention			39 to 41

The annexes give technical details for lights and sound equipment for vessels as well as additional signals for fishing vessels and trawlers. The exception is Annex IV, which details only those signals that should ever be used as a Distress Signal.

جزئیات فنی چراغها و تجهیزات صوتی کشتی ها و همچنین علائم اضافی شناورهای ماهیگیری و کفکش در ضوابط قوانین ارائه شده اند. ضمیمه چهار تنها استثنایی است که جزئیات علائمی را بیان می کند که فقط در مواقع اضطرار می بایست مورد استفاده قرار گیرند.

PART A - GENERAL

Rule 1

کاربرد Application

(a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

ترجمه: این قوانین به تمام شناورها در دریاهای آزاد و تمامی آبهایی که به آنها متصل هستند و قابلیت دریانوردی را دارند اعمال می گردد.

تفسیر Interpretation:

All vessels, regardless of size, that go to sea, Small yachts, fishing vessels and other barges – all as long as they sail on the seas.

تمام شناورها: صرف نظر از اندازه، شامل تمام قایق های بادبانی کوچک، کشتی های ماهیگیری و دیگر دویه هایی می باشند که در دریا حرکت می کنند.

High seas – Most countries consider all waters outside the territorial waters to be the high seas.

دریاهای آزاد: اکثر کشورها همه آبهای خارج از آبهای ساحلی را دریای آزاد می دانند.

All waters connected therewith, major rivers, which have ports on their banks and which are visited by sea going vessels. All bays, and canals which are connected to the seas, provided that they are sailed on by ocean going vessels. The colregs always apply except when there are local rules as permitted in paragraph- b.

تمام آب های مرتبط با آن: رودخانه های اصلی و بزرگ که دارای بنادر در سواحل خود هستند و توسط کشتی های دریا پیمای مورد استفاده قرار می گیرند. تمامی خلیج ها و کانال هایی که به دریاهای متصل هستند به شرط آنکه توسط کشتی های اقیانوس پیمای مورد استفاده قرار گیرند. همیشه قوانین بین المللی راه به جز در مواردی که قوانین محلی وجود داشته باشند که این نیز توسط پاراگراف- ب اجازه داده شده، اعمال می گردند.

Seagoing vessels – This should be taken literally.

شناورهای دریایی: این اصطلاح باید بطور تحت اللفظی استفاده گردد.

Seaplanes, non-displacement craft and WIG craft are included in the definition of a vessel given in Rule 3(a) and should therefore be considered as power-driven vessels for the purpose of these Rules, except as specifically provided for in Rules:

18(e) [Seaplanes in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation and]

18(f) [A WIG craft when taking-off, landing and in flight near the surface shall keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation]

31 [seaplane or a WIG lights and shapes].

هواپیمای آب نشین، شناورهای که بر روی سطح آب حرکت می کنند و قایق پرنده شامل تعریف بیان شده vessel در قانون ۳-الف می شوند، بنابر این طبق این قوانین آنها را می توانیم power-driven vessels بنامیم، البته بجز در مواردی که به طور خاص در قوانین ارائه شده باشند مانند:

18(e)- هواپیمای آب نشین عموماً از تمام شناورها فاصله می گیرد و مانع ناوبری آنها نمی شود.

18(f)- قایق پرنده در هنگام بلند شدن و نشست و پرواز در نزدیکی سطح دریا باید از تمام شناورهای دیگر فاصله گرفته و مانع ناوبری آنها نشود.

31- اشکال و چراغهای ناوبری هواپیمای آب نشین و قایق پرنده

(b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

ترجمه: هیچ موردی در این قوانین مانع اجرای قوانین محلی راه که توسط مقامات صلاحیت دار محلی برای پاره ای از بنادر، دریاچه ها، رودخانه ها و آب های داخلی قابل دریانوردی و متصل به دریاهای آزاد، وضع گردیده است نمی شود. این گونه قوانین باید تا حد امکان به قوانین بین المللی راه نزدیک باشند.

تفسیر: Interpretation:

Special rules can be obtained from pilot book/Sailing directions, Guide to Port Entry or can be asked from local agent and pilot. Special local rules take precedence over the IMO rules. Special rules concerning lights, sound signals and other aspects of collision avoidance are in force in many ports, rivers, canals and inland waters throughout the world.

قوانین خاص محلی را می توان از منابعی نظیر pilot book/Sailing directions, Guide to Port Entry و یا پرسش از نماینده محلی و راهنما استخراج نمود. قوانین خاص محلی نسبت به قوانین IMO ارجعیت دارند. قوانین خاص محلی در مورد چراغهای ناوبری، تجهیزات صوتی و دیگر جنبه های جلوگیری از تصادم کشتیها در اغلب بنادر، رودخانه ها، کانالها و آبهای داخلی در سراسر دنیا لازم الاجرا هستند.

Roadstead - Anchorage outside the harbour and sometimes a less protected area. You should consult the Sailing Directions and other publications for details.

لنگرگاه بدون حفاظ - لنگرگاه های خارج از بنادر که گاهی اوقات، نواحی کمتر حفاظت شده ای هستند. جهت دسترسی به جزئیات اطلاعات شما می بایست به Sailing Directions و دیگر منابع منتشر شده مراجعه نمایید.

A harbour or port authority or a country may make some special rules for their port approaches or rivers or anchorage areas; in that case the COLREGS shall not cause confusion in having opposing view to the rules.

یک بندر یا مسئولین بندری یا یک کشور ممکن است برای ورودی بنادر یا رودخانه ها و یا لنگرگاه های خود قوانین خاص محلی تصویب نماید، در اینصورت قوانین COLREGS نباید باعث ایجاد اختلال در دیدگاه مخالف قوانین شود.

However the rules that a country or port makes shall not be too dissimilar to the COLREGS.

با این حال قوانینی که یک کشور یا بندر تصویب می کند نباید با COLREGS خیلی متفاوت باشد.

E.g. German authorities insist on, where practicable, the masthead lights being on the same level as the sidelights, rather than at least 1m (3ft 3in) above them.

برای مثال، کشور آلمان تاکید دارد در صورت امکان چراغهای دکل اصلی بجای اینکه حداقل با چراغهای ناوبری طرفین یک متر فاصله عمودی داشته باشند، در یک سطح قرار گیرند.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorised elsewhere under these Rules.

ترجمه: هیچ موردی در این قوانین نباید مانع اجرای قوانین راه که توسط دولت یک کشور در رابطه با جانمایی، یا چراغها، شکلها یا علائم شنیداری برای شناورهای جنگی و شناورهایی که در قالب کاروان حرکت می کنند یا در ارتباط با جانمایی، یا چراغها یا شکلها برای شناورهای ماهیگیری، در حال ماهیگیری دسته جمعی هستند بشود، این گونه جانمایی یا چراغها، شکلها یا علائم شنیداری، باید تا جایی که امکان دارد، با قوانین موجود در قوانین بین المللی راه برای چراغها، شکلها یا علائم تصویب شده اشتباه نشود.

تفسیر: Interpretation:

For what type of ships can a Government Issue special rules?

برای کدام نوع کشتی ها یک دولت می تواند قوانین خاص صادر کند؟

- Ships of war
- Vessels under convoy
- Fishing vessels fishing as a fleet
- Lash-vessels
- Floating drill derricks
- Floating docks
- Dracones
- submarines
- -Aircraft-carriers

(d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

ترجمه: سازمان بین‌المللی دریانوردی در جهت هدف‌های این قوانین ممکن است طرح‌های تفکیک ترافیکی TSS را تهیه و تایید نماید.

تفسیر: Interpretation:

This section of the Rule gives IMO (the Organization) the authority to adopt traffic separation schemes to which the provisions of Rule 10 of the 1972 Regulations will apply. The Traffic Separation Schemes will be for the purpose of enhancing the effectiveness of these COLREGS.

این قسمت از قوانین به IMO این قدرت و اختیار را می‌دهد که طرح‌های تفکیک ترافیکی TSS را که با الزامات قانون ۱۰ مقررات کنوانسیون ۱۹۷۲ متاقبت داشته باشند را تصویب و تایید نماید. طرح‌های تفکیک ترافیکی TSS با هدف بالا بردن اثر بخشی قوانین بین‌المللی راه طراحی شده‌اند.

When a traffic separation scheme has not been adopted by IMO but is established by the appropriate authorities, the rules for traffic separation schemes do not apply. The appropriate authorities can even enforce stricter rules with regards to the use of a traffic separation scheme or a deep-water route than the IMO-Colregs require.

هنگامی که یک طرح تفکیک ترافیکی توسط IMO تصویب نشده است، اما توسط مقامات محلی ایجاد شده باشد، قوانین طرح تفکیک ترافیکی اعمال نمی‌شود. مسئولین مربوطه محلی می‌توانند قوانین سختگیرانه تری نسبت به قوانین IMO-Colregs در مورد طرح تفکیک ترافیکی و مسیرهای آبهای عمیق وضع نمایند.

(e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of any special construction or purpose cannot comply with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signaling appliances, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signaling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

ترجمه: هرگاه مقامات مسئول یک کشور تشخیص دهند، شناوری به دلیل سازه 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 باشند.

تفسیر: Interpretation:

Exceptions in the Rules may be made for vessels of special construction.

If a specially constructed ship (aircraft carrier), which due to the nature of the equipment fitted does not have places where to fit the lights or shapes as required by the COLREGS as specified in the annexes, then a government may allow these special ships to carry their lights or shapes in a different place, but it shall make sure that these are the closest deviation from the COLREGS. That is they are almost similar to those fitted on regular ships.



جهت کشتی‌هایی با ساختار خاص ممکن است استثنایی از این قوانین اعمال گردد. اگر کشتی با ساختاری خاص مانند ناو هواپیمابر، به خاطر نوع تجهیزات نصب شده بر روی آن نتواند اشکال و چراغهای ناوبری مورد نیاز در قوانین بین‌المللی راه را که در ضمیمه این قوانین آمده نصب نماید، دولت مورد نظر می‌تواند اجازه نصب اشکال و چراغهای ناوبری را برای آن کشتی خاص در مکان دیگری صادر نماید، اما آن دولت می‌بایست اطمینان حاصل نماید که این نزدیکترین انحراف از قوانین بین‌المللی راه باشد. این بدان معنی است که آن اشکال و چراغها شبیه کشتی‌های عادی می‌باشند.

Rule 2

مسئولیت Responsibility

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

ترجمه: هیچ موردی در این قوانین نمی‌تواند یک شناور، مالک، فرمانده یا خدمه آنرا از عواقب ناشی از غفلت در اجرای این قوانین و یا نادیده گرفتن هر گونه اقدام احتیاطی که ممکن است بر طبق تجربه، دانش، ادراک و یا شرایط خاص مورد نیاز باشد را تبرئه کند.

تفسیر: Interpretation:

There is no escaping the penalty of not following these rules. Everybody is responsible and no excuses are permitted that 'I forgot' etc. Experience, knowledge and perception play a large role in this process, which the legislator calls the ordinary practice of seamen. Ordinary practice of seamen is usually defined as a result of a behaviour which can be expected from an average good master or seafarer. Such master or seafarer carefully and conscientiously fulfils his duties.

هیچگونه راه فراری از مجازات عدم اجرای این قوانین وجود ندارد. همه مسئولند و هیچ عذر و بهانه ای نظیر: من فراموش کردم پذیرفته نخواهد شد. تجربه، دانش و ادراک نقش مهمی در این فرآیند ایفا می کند، که قانون گذار از آن بنام ordinary practice of seamen یاد می کند. Ordinary practice of seamen نتیجه رفتار مورد انتظار از یک فرمانده یا دریانورد خوب متوسط می باشد. چنین فرمانده و دریانوردی با دقت و از روی وظیفه شناسی وظایفش را انجام می دهد.

Rule 2a states that extra action may have to be taken in addition to, or instead of, the action required by the other rules.

قانون 2a حاکی از آن است که علاوه بر اقدام یا اقدامات مورد نیاز دیگر قوانین، ممکن است اقدام اضافی نیز مورد نیاز باشد.

Any neglect to comply with the rules:

مصادیق غفلت در اجرای این قوانین عبارتند از:

- Not maintaining a proper look-out (Rule 5)
- Not keeping a safe speed when necessary (Rule 6)
- Not using all available means to avoid collision (Rules 7 & 8)
- Not taking bearings of crossing vessels (Rule 7(d) (i))
- Not making a proper use of radar (Rule 7(b))
- Not keeping to the starboard side of a narrow channel (if possible) – (Rule 9)
- Not making a proper use of a traffic separation scheme (Rule 10)
- Not observing the Steering and Sailing Rules (Part B)
- Not carrying the correct navigation lights and shapes (Part C)
- Not sounding the fog signals (Rule 35)

Neglect of any precaution are:

مصادیق اقدامات احتیاطی عبارتند از:

- The anchors are not ready for use when sailing in busy, narrow or shallow waterways or when approaching a harbour.
- No or incomplete written watch keeping instructions by the master.

- Too many or too few people on the bridge.
- Not asking to be informed by the pilot about his plans as to the route.
- Showing, or not showing, lights or shapes correctly for NUC, CBD, and Fishing.
- Not enough rest before you have to be on watch.

Precautions required by good seamanship:

اقدامات احتیاطی متناسب با دریانوردی خوب:

- Check if the lights are really burning
- Avoid yawing when required to keep on course
- Answer any fog signal
- Keep clear of a vessel at anchor
- Reduce speed in shallow waters
- Avoid inappropriate use of mobile phones
- Act with your experience and common sense
- Know your ship before going to sea
- Know the manoeuvring characteristics of your ship
- Know the manoeuvring limitations of your ship
- Use a pilot in unfamiliar waters
- Make a proper use of the AIS

(b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

ترجمه: در تفسیر و اجرای این قوانین، توجه اصلی باید معطوف به همه خطرات ناوبری، تصادفات و شرایط خاص که شامل محدودیت شناورهای درگیر است، گردد که این امر امکان دارد تخطی از این قوانین را برای جلوگیری از خطرات فوری لازم (اجتناب ناپذیر) سازد.

Interpretation: تفسیر

Circumstances can dictate a deviation from these rules, like if the seaman thinks that by following the rules in a special situation the action would endanger the ships, in that case a deviation may be permitted which will not endanger the ships.

شرایط میتواند انحراف از این قوانین را تحمیل نماید، برای مثال ممکن است اجرای قوانین راه در شرایطی خاص ایمنی کشتی را به مخاطره اندازد، در اینصورت تخطی و انحراف از این قوانین ممکن است اجازه داده شود تا از به خطر افتادن کشتی ممانعت بعمل آید.

Even though a vessel strictly follows the Rules an OOW can be found guilty of neglecting the ordinary practice of seamen if, according to rule 2b, a departure from the Rules was required.

حتی اگر یک کشتی دقیقاً این قوانین را رعایت کرده باشد افسر نگهبان آن کشتی ممکن است بخاطر غفلت در استفاده از ordinary practice of seamen مقصر شناخته شود چنانچه براساس قانون 2b انحراف از این قوانین لازم باشد.

Dangers of navigation and collision: A departure from the Rules may be required due to dangers of navigation or to dangers of collision. A power-driven vessel meeting another power driven vessel end on may be unable to alter her course to starboard owing to the presence of shallow water close by to starboard or to the fact that a third vessel is overtaking her on her starboard side.

خطرات ناوبری و تصادف: به خاطر خطرات ناوبری یا خطرات تصادف ممکن است تخطی از این قوانین لازم باشد. یک کشتی موتور دار در هنگام مواجه شدن سینه به سینه با کشتی موتور دار دیگر ممکن است بخاطر وجود منطقه آب کم عمق در نزدیکی سمت راست خود و یا وجود کشتی سومی که در حال سبقت از سمت راست اوست، نتواند بسمت راست خود تغییر مسیر دهد.

Special circumstances: Several ships approach each other at the same time, Ships in ice, Ships in smoke...

شرایط خاص: بطور هم زمان چندین کشتی در حال نزدیک شدن بهم باشند، کشتی در دریای یخ زده، کشتی در محیط دودآلود...

Immediate danger: This Rule does not give any vessel the right to take action contrary to the Regulations whenever it is considered to be advantageous to do so. A departure is only permitted when there are special circumstances and there is immediate danger. Both conditions must apply. The departure must be of such a nature as to avoid the danger which threatens.

خطر فوری: این قانون به هیچ کشتی حق اقدام عملی برخلاف این قوانین را بخاطر مزیت احتمالی این کار نمی دهد. تخطی و انحراف فقط زمانی مجاز است که شرایط خاص و خطر فوری وجود داشته باشد. هر دو شرایط باید اعمال شوند. انحراف و عدول باید به گونه ای باشد که بتواند از خطرهای تهدید کننده جلوگیری بعمل آورد.

Limitations of vessels:

محدودیت‌های شناورها:

- A vessel of a particular construction may be limited in her manoeuvring capacity
- A convoy of warships are limited in their manoeuvring capacity
- A submarine is limited in his manoeuvring capacities
- Large vessels and vessels with a small underwater clearance (UWC) are often subject to "interaction" and/or "squat"
- Meeting a seaplane taking off or landing
- Meeting a WIG craft taking off or landing

Departure from the Rules:

تخطی از قوانین:

The following criteria need to be satisfied

1. Dangers to navigation and risk of collision (shallows, wrecks, etc.) and/or
2. Special circumstances (e.g. last minute action) and/or
3. Limitations of vessels, PLUS
4. To avoid immediate danger

"There must be special circumstances and there must be immediate danger"

Rule 2 (a) requires you to follow both the rules and 'the ordinary practice of seamen'. This means that you must always use common sense.

قانون (a) 2 از شما می خواهد که هم قوانین را رعایت نمایید و هم از 'ordinary practice of seamen' (تجربه، دانش و ادراک) استفاده کنید. این بدین معنی است که شما باید از عقل سلیم استفاده نمایید.

Rule 2 (b) is often misunderstood so read it carefully. It only allows you to depart from the rules if that is the only way to avoid an immediate danger. It is always your responsibility to comply with COLREGs and avoid collisions. If you have a collision, this is one Rule that you will have disobeyed.

قانون (b) 2 اغلب درست فهمیده نشده است، بنابراین آن را به دقت بخوانید. تنها زمانی به شما اجازه تخطی از قوانین داده می شود که اینکار تنها راه جلوگیری از خطر فوری باشد. همیشه این مسئولیت شماست که از قوانین بین المللی راه تبعیت کرده و مانع تصاف کشتی شوید. اگر تصادف کردید این قانونی است که شما از آن پیروی نکرده اید.

Rule 3

General definitions تعاریف کلی

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

این تعاریف به طور کلی مورد استفاده قرار می گیرند مگر آن که در متن این قانون به نحو دیگری خواسته باشد.

(a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

واژه شناور، به هر وسیله ای آبرو، شامل هاورکرافت، قایق پرنده و هواپیمای آب نشین که جهت ترابری دریایی استفاده می شود اطلاق می گردد.

(b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.

واژه شناور موتوری، به هر شناوری که نیروی محرکه آن موتور است اطلاق می گردد.



(c) The term “sailing vessel” means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.

واژه شناور بادبانی، شامل همه شناورهای خواهد بود که نیروی محرکه‌ی آن باد است و اگر دارای موتور نیز باشد، از آن استفاده نکند.

(d) The term “vessel engaged in fishing” means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.

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 لانس و یا دیگر وسایل ماهیگیری، که مانور را محدود نمی‌سازد، نمی‌شود.

(e) The word “seaplane” includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

واژه هواپیمای آب‌نشین، شامل هواپیمایی می‌شود که قادر به مانور بر روی آب است.

(f) The term “vessel not under command” means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

واژه شناور خارج از کنترل، شامل هر شناوری است که بخاطر شرایط استثنایی خاص قادر به مانور منطبق با این قوانین نبوده و بنابراین نمی‌تواند از مسیر شناورهای دیگر کنار رود.



Vessel restricted in her ability to manoeuvre

(g) The term “vessel restricted in her ability to manoeuvre” means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel. The term “vessels restricted in their ability to manoeuvre” shall include but not be limited to:

واژه شناور دارای محدودیت در مانور، شامل همه‌ی شناورهای می‌شود که به دلیل انجام عملیات خاص با دشواری قادر به انجام مانور هستند و نمی‌توانند مطابق با قوانین راه از مسیر شناورهای دیگر کنار روند. شناورهای زیر مثال‌هایی برای شناورهای با محدودیت در مانور می‌باشند:

(i) A vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;

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

(ii) A vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;

شناور در حال عملیات لایروبی، آب‌نگاری یا زیرآبی

(iii) A vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;

شناورهایی که در حال حرکت مشغول انجام مبادله افراد، کالا یا سوخت در دریا می‌باشند.

(iv) A vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;

شناوری که در حال عملیات پرواز دادن یا نشاندن هواپیما است.

(v) A vessel engaged in mine clearance operations;

شناوری که در حال عملیات مین‌روبی می‌باشد.

(vi) A vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

شناور در حال عملیات یدک‌کشی بطوری که، یدک‌کش و یدک شونده بشدت با دشواری قادر به تغییر مسیر هستند.

(h) The term “vessel constrained by her draught” means a power-driven vessel which, because of her draught in relation to the available depth and width of navigable water, is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.

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) The word “underway” means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

واژه شناور در حال دریانوردی، هر شناوری است که نه لنگر انداخته، نه به اسکله یا بویه مهار شده و نه به گل نشسته است.

(j) The words “length” and “breadth” of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

واژه‌های طول و عرض یک شناور عبارتند از بیش‌ترین درازا و پهنای بدنه آن شناور.

(k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.

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

(l) The term “restricted visibility” means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

واژه دید محدود، هر شرایطی است که میدان دید توسط؛ مه، غبار، برف، باران شدید، طوفان شن یا هر شرایط مشابهی محدود شده باشد.

(m) The term “Wing-in-Ground (WIG) craft” means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.

واژه قایق پرنده، به شناور چند منظوره‌ای اطلاق می‌شود که در حالت عملیات اصلی خود در نزدیکی سطح آب با استفاده از نیروی عکس‌العمل باد به سطح آب پرواز می‌کند.

Interpretation: تفسير

- Non-displacement craft, WIG craft and seaplanes are to be considered as power driven vessels. (Hydrofoils – Hovercraft - Wing-in-Ground)
- The word 'vessel' means all types of boat, seaplane and ship, large or small.
- Any vessel can be Not Under Command (NUC) because the definition is that of "a vessel".
- However, a vessel Constrained by her Draught can only ever be a power driven vessel and no other type.



Hovercraft



Hydrofoils



Seaplane



WIG

Three categories of vessels are not treated as power driven vessels even if they are propelled by machinery. These are: NUC, RIHA, Vessels engaged in fishery that are restricted in their ability to manoeuvre, when not making way through the water. Vessel engaged in fishing must be using a fishing method that actually restricts its manoeuvrability.

سه دسته از کشتی ها power driven vessels تلقی نمی گردند حتی اگر نیروی رانش آنها موتور باشد. این سه دسته عبارتند از: شناور خارج از کنترل، شناور دارای محدودیت در مانور و شناور ماهیگیری که دارای محدودیت در مانور باشد، زمانی که در حال حرکت در آب نباشد. شناور ماهیگیری می بایست از روشهای ماهیگیری استفاده نماید که عملاً "محدودیت در توانایی مانور شناور ایجاد کند.

Not Under Command: a vessel with her anchor down but not holding, a vessel riding to anchor chains with anchors unshackled, and a sailing vessel becalmed. Engine damage causing loss of propulsion or steering - Shifting cargo endangering the ship.

شناور خارج از کنترل: شناوری که لنگرش داخل آب است اما آن را ثابت نگه نداشته، شناوری که پس از لنگراندازی زنجیرش پاره شده و در حال جابجایی است، شناور بادبانی که بخاطر نبود باد متوقف شده است. صدمه دیدن موتور کشتی که باعث از دست دادن نیروی رانش و هدایت آن شده باشد، جابجایی بار کشتی که سبب به مخاطره افتادن ایمنی کشتی شده.

Exceptional circumstances, such as breakdown of steering gear, or loss of propulsion power, resulting in a restriction of her ability to manoeuvre as required by the Rules of Part B of the Steering and Sailing Rules.

شرایط استثنایی: مانند خرابی سیستم هدایت کشتی، از دست دادن نیروی رانش کشتی، که نتایج آن سبب ایجاد محدودیت در توانایی مانور شناور مطابق با الزامات بخش B قوانین راه شده باشد.

Vessel engaged in fishing

شناور در حال ماهیگیری:

- Side trawlers
- Beam trawlers
- Stern trawlers
- Drift net fishers
- Seine net fishers
- Long line fishers



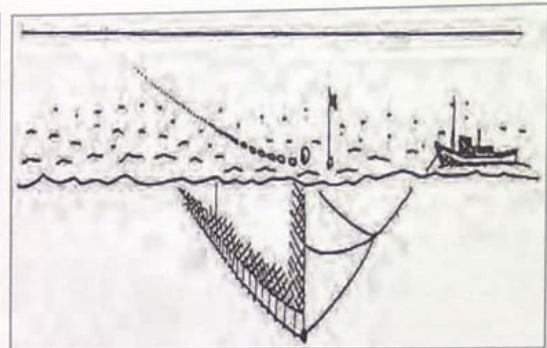
Side trawlers



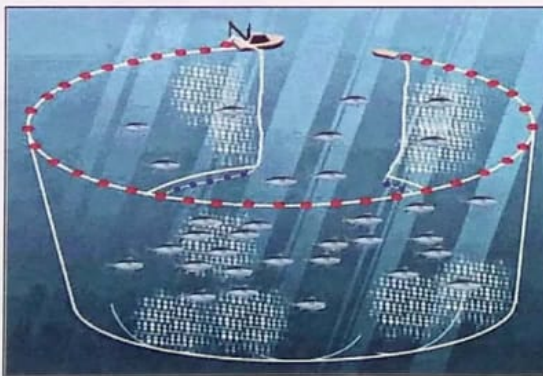
Stern trawlers



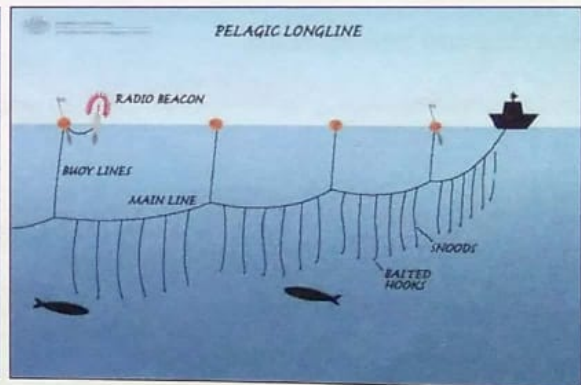
Beam trawlers



Drift net fishers



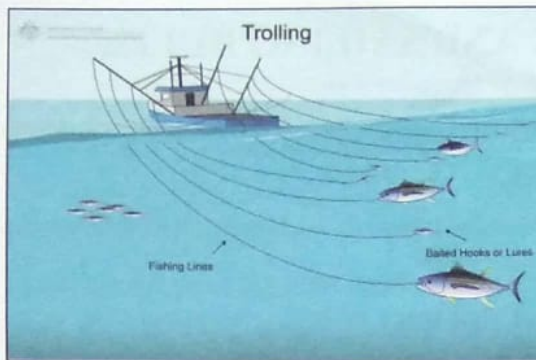
Seine net fishers



Long line fishers

Vessel NOT engaged in fishing:

- Fishing with trolling lines or other apparatus not affecting the manoeuvrability
- Pole and line fishing vessels
- Yachts fishing with short lines



Trolling lines



Pole and line fishing vessels



Yachts fishing with short lines

‘Underway’:

در حال دریانوردی:

- A vessel is only considered to be at anchor when the anchor is down and is holding. Vessels using an anchor to turn in the river, or riding to their chains with anchors unshackled, or dredging with the tide, or dragging their anchors have been held to be underway. Thus the meaning of ‘at anchor’ means in relation to the ‘made fast to shore’ and ‘aground’ that is the ship cannot move or drift away.
- A vessel may be underway but stopped and making no way through the water.

- شناور در لنگر شناوری است که لنگرش داخل آب بوده و آن را ثابت نگه داشته است. شناوری که در رودخانه از لنگر برای دور زدن استفاده می کند، یا در حال جابجا شدن پس از باز شدن زنجیر از لنگر است، یا در حال کشیدن لنگر در کف دریا باعث جریان جدر و مد است، یا در حال کشیدن لنگرهای خود است را شناور underway گویند.
- یک شناور ممکن است underway باشد اما متوقف شده و جابجا نمی شود.

PART B - STEERING AND SAILING RULES

Section I - Conduct of vessels in any condition of visibility

Rule 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

ترجمه: قوانین این فصل در هر شرایط دید اجرا می‌شوند.

Interpretation: تفسیر

Rule 5, Rule 6, Rule 7, Rule 8, Rule 9 and Rule 10 are applied even if the other vessels are only detected by radar or by sound signals.

قوانین ۵، ۶، ۷، ۸، ۹ و ۱۰ نیز برای شناورهایی که فقط به کمک رادار یا علائم صوتی شناسایی می‌شوند نیز قابل اجراست.

Rule 5

Look-out دیده بانی

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

ترجمه: هر شناور باید در تمام اوقات جهت ارزیابی کامل موقعیت و خطر تصادف، با استفاده از تمام امکانات متناسب با شرایط و موقعیت موجود، یک سیستم دیده بانی مناسب از لحاظ دیداری و شنیداری را به‌مورد اجرا گذارد.

Interpretation: تفسیر

Most importantly, a 'proper look-out' means one, which takes in the whole 360-degree panorama. Look out is very important and should take about 70 – 80% of the watch keeping officer's time. The rest are to be the full appraisal of what he sees, and the action that is taken by him. Lookout is also for getting the feedback on the action that he or the other ship took to avoid the situation.

منظور از دیده بانی مناسب، منظره باز و وسیع ۳۶۰ درجه اطراف شناور است. دیده بانی امری بسیار مهم بوده و باید ۷۰ الی ۸۰ درصد وقت افسر نگهبان به این کار اختصاص داده شود. بقیه اوقات باید به‌طور کامل صرف ارزیابی آنچه را که می‌بیند، و اقدامی که توسط او صورت گرفته، شود. هدف دیگر دیده بانی دریافت بازخورد (اثر بخشی) اقداماتی است که او و یا شناور دیگر جهت جلوگیری از خطر انجام داده‌اند.

Look out means to see and understand the situation, by sight and hearing as well by other means which may be by Radar and GPS (position) and by any other electronic devices

دیده بانی به معنی دیدن و درک وضعیت، به کمک قوای دیداری و شنیداری و نیز بکارگیری دیگر ابزار و تجهیزاتی مانند رادار، جی پی اس و دیگر تجهیزات الکترونیکی است.

Look-out by sight means observing another vessel by naked eye or binoculars.

دیده بانی با دیدن بمعنی مشاهده شناور دیگر با چشم غیر مسلح یا با دوربین است.

Look-out by hearing means detecting another vessel by her sound signals.

دیده بانی با شنیدن بمعنی کشف شناور دیگر به کمک علائم صوتی آن شناور است.

The requirement to 'maintain a proper look-out' includes:

- Looking and listening both inside and outside the wheelhouse.
- Using ECDIS – the prime function of ECDIS is to help you be sure that your ship is not moving into danger.
- Using ARPA – you must be aware of the effects of clutter, of small targets and the range and limitations of the set.
- Using a radio – you must listen to what is going on around you but you must always think carefully before calling other ships on VHF. It always takes more time than you think and it may cause delay and confusion.
- Monitoring sound signals – ensure you can hear what is going on outside the wheelhouse.
- Using a depth indicator – frequently monitor the depth of water beneath your keel.
- Avoid distractions such as wheelhouse and deck lights, other people, navigational records and routine paperwork, including chart corrections.

لازمه اتخاذ سیستم دیده بانی مناسب شامل موارد زیر است:

- دیدن و شنیدن در داخل و خارج پل فرماندهی
- استفاده از دستگاه ECDIS – کاربرد اصلی این دستگاه اطمینان از عدم حرکت شناور شما بسمت خطر می باشد.
- استفاده از دستگاه ARPA – شما باید مواظب اثرات پارازیت و برفک روی تصویر دستگاه، ناشی از یک شئی کوچک، فاصله و محدودیتهای دستگاه باشید.
- استفاده از دستگاه رادیو VHF – باید به آنچه که در اطراف شما می گذرد گوش دهید، اما قبل از تماس با کشتی های دیگر با VHF، همیشه باید به دقت جوانب را بررسی کنید. این کار ممکن است بیشتر از زمانی که شما انتظار دارید زمانبر باشد و باعث تاخیر و سردرگمی شما گردد.
- گوش کردن به علائم صوتی- اطمینان حاصل کنید که می توانید بفهمید در خارج از پل فرماندهی چه می گذرد.
- استفاده از دستگاه عمق یاب- بطور مستمر عمق آب زیر کشتی خود را بررسی کنید.
- از عواملی که باعث حواس پرتی و از دست دادن تمرکز شما مانند چراغ پل فرماندهی/ عرشه، افراد دیگر، اسناد ناوبری و کارهای معمول روزمره، از جمله اصلاح نقشه های دریایی، اجتناب کنید.

Hearing:

شنوایی

It is prudent to try and keep one of the bridge wing doors open (the leeward one is a good bet) if at all possible.

از روی احتیاط بهتر است در صورت امکان یکی از دریهای پل فرماندهی را باز نگه دارید.

All available means appropriate:

The use of binoculars, information received by VHF and automatic identification system (AIS) from a VTS station, shore radar station or from other ships would be included among "all available means appropriate".

استفاده از دوربین دو چشم، اطلاعات دریافتی از AIS، VHF و ایستگاه کنترل ترافیک، ایستگاه رادار ساحلی و یا کشتی های دیگر. The use of radar does not dispense with the need for a good visual look-out.

استفاده از رادار به معنی معافیت از دیده بانی مناسب بصری نیست.

Use of radar and VHF radio as an available means, in order that warnings from other vessels and the Coastguard may be received and heeded.

جهت دریافت اعلام هشدار کشتی های دیگر و گارد ساحلی از قبل، رادار و دستگاه بیسیم بعنوان وسایل موجود مورد استفاده قرار می گیرند.

Appropriate in the prevailing conditions:

It means, in condition of poor visibility, the Radar and ears may be the only means of detecting other vessels, here again the range scale selection should be appropriate, if the vessel is in the middle of a fishing fleet there is no point keeping a watch on 12Nm range and only on one Radar. If 2 Radars exist then one should be set on smaller range and the other on 12Nm for detecting other vessels, if only 1 Radar is available then periodic switches have to be done between smaller scale and a longer scale.

استفاده از رادار و حس شنوایی (گوش) تنها وسایل تشخیص وجود کشتی های دیگر در شرایط میدان دید ضعیف و کم می باشد، در اینجا دوباره انتخاب مقیاس محدوده باید مناسب باشد، اگر کشتی شما در وسط یک دسته از شناورهای ماهیگیری قرار گرفته باشد استفاده از تنها یک رادار و آن هم در رنج ۱۲ مایل بی فایده است. اگر دارای دو دستگاه رادار هستیم بهتر است جهت تشخیص وجود شناورهای دیگر یکی از آنها را در رنج پایین و دیگری را در رنج ۱۲ مایل قرار دهیم، اگر تنها یک رادار در دسترس بود می بایست بصورت متناوب سوئیچ رنج را بر روی مقیاس پایین و بالا تغییر دهیم.

In any case the echo sounder the log the GPS and the chart and vessels charted position have to be also monitored. Because for a full appraisal of the situation all factors have to be taken into consideration, can the own vessel alter to keep out of the way or is it better to slow down.

در هر حال، نظارت مستمر موقعیت کشتی، نقشه، دستگاه های جی پی اس، سرعت سنج و عمق یاب ضروری است. زیرا برای ارزیابی کامل وضعیت، باید همه عوامل را مورد توجه قرار داد، آیا کشتی ما قادر است با تغییر مسیر از کشتی دیگر فاصله بگیرد و یا نیاز به کم کردن سرعت است.

Full appraisal of the situation:

You must pay attention to everything not just looking ahead out of the bridge windows but looking all around the vessel, using all your senses and all personnel and equipment available to you.

شما باید به همه چیز توجه کنید - نه فقط از پنجره های پل فرماندهی به جلو نگاه کنید بلکه تمام اطراف کشتی خود را بررسی کرده و از تمام حواس پنجگانه خود، خدمه و تجهیزات موجود استفاده کنید.

In order to keep a proper look-out the officer of the watch, or person in charge, must also pay attention to what is happening on his own vessel keeping a check on the steering and seeing that equipment required for keeping the vessel on course is functioning correctly.

بمنظور اتخاذ دیدبانی مناسب، افسر نگهبان و یا شخص مسئول می بایست توجه کافی به اتفاقاتی که در شناور خود روی می دهد داشته و اطمینان حاصل نماید که تجهیزات مورد نیاز هدایت و نگهداری کشتی در مسیر به درستی کار می کنند.

Anchor watch:

The duty to keep a proper look-out applies also when a vessel is at anchor, especially if there is a strong tide running, or if other vessels are likely to be passing by.

وظیفه اتخاذ دیدبانی مناسب شامل زمانی که یک کشتی در لنگر قرار دارد نیز می گردد، به خصوص اگر جریان آبی جذر و مدی شدیدی و یا احتمال عبور کشتی های دیگر با فاصله کم نیز وجود داشته باشد.

Disasters may occur by one of the following causes: ممکن است به یکی از دلایل زیر فاجعه ای رخ دهد:

- Temporarily unmanned bridge
- Falling asleep
- Performing other duties on the bridge
- Distractions caused by computers, radio or television
- Distraction caused by interaction with other persons on the bridge, such as conversations with the lookout.
- Too much trust in radar-alarms
- Overestimating the visibility.

AIS in relation to a proper look-out

رابطه دستگاه AIS و دیده بانی صحیح

The IMO has identified the following aims for AIS:

- to assist in the identification of ships
- to assist in tracking ships
- to simplify the information exchange (less oral info required when entering a VTS area)
- to increase the 'situation awareness', and to increase the notion about the shipping in the neighborhood

Rule 6

Safe speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

ترجمه: هر شناور همیشه موظف به رعایت سرعت ایمن در طول مدت دریانوردی می باشد، به نحوی که بتواند جهت جلوگیری از تصادم، اقدامات مثبتی را به موقع اجرا کند و قادر به نگاه داشتن شناور خود در مسافتی معین و مناسب، با توجه به موقعیت و شرایط حاکم باشد.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

(a) By all vessels:

- (i) The state of visibility;
- (ii) The traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
- (iii) The manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
- (iv) At night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;
- (v) The state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
- (vi) The draught in relation to the available depth of water.

- i. وضعیت دید
- ii. حجم ترافیکی دریایی که شامل شناورهای ماهیگیری و دیگر شناورها نیز می شود.
- iii. قدرت مانور یک شناور با توجهی خاص به فاصله ی توقف شناور و قدرت چرخش آن در شرایط موجود
- iv. در شب حضور نور پس زمینه نظیر تجمع چراغهای خشکی و یا تلالو چراغهای شناور خودمان
- v. وضعیت باد، دریا و جریانه های آبی و نزدیکی به خطرات ناوبری
- vi. نسبت آب خور شناور به عمق آب موجود

(b) Additionally, by vessels with operational radar:

- (i) The characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;
- (ii) Any constraints imposed by the radar range scale in use;
- (iii) The effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;
- (iv) The possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;

(v) The number, location and movement of vessels detected by radar;

(vi) The more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

- i. ویژگی‌ها، کاربری و محدودیت‌های دستگاه رادار
- ii. هر محدودیت تحمیلی که به واسطه استفاده از مقیاس برد رادار بوجود آید.
- iii. سوء تاثیر امواج دریا، وضعیت جوی و دیگر عوامل تداخل امواج بر رادار
- iv. امکان ظاهر نشدن شناورهای کوچک، توده های یخ و دیگر اجسام شناور بر روی صفحه رادار در بردهای خاص
- v. تعداد، موقعیت و حرکت شناورهای نمایان شده بر روی صفحه رادار
- vi. تعیین دقیق‌تر برد دید، که ممکن است در هنگام تعیین فاصله شناورها و یا سایر اشیاء موجود شناسایی شده توسط رادار امکان پذیر باشد.

تفسیر: Interpretation:

Every vessel

The requirement to proceed at a safe speed at all times applies to every vessel. This point may have special significance with respect to vessels constrained by their draught, and to some vessels restricted in their ability to manoeuvre, which may not be justified in maintaining a high speed when other vessels are in the vicinity because of their limited manoeuvrability.

حرکت شناور با سرعت ایمن در همه حال برای هر کشتی الزامی است. این نکته ممکن است در رابطه با کشتی های با آبخور بالا و بعضی از شناورهای دارای محدودیت در مانور اهمیت خاصی داشته باشد، بنابر این اینگونه شناورها بدلیل داشتن محدودیت در مانور، نباید با سرعت بالا زمانیکه در نزدیکی شناورهای مجاور قرار دارند حرکت نمایند.

Safe speed:

The word 'safe' is intended to be used in a relative sense. Every vessel is required to proceed at a speed which could reasonably be considered safe in the particular circumstances. 'Safe speed' means that the ship sails at a speed at which if any emergency occurs she would come out of the emergency without anybody getting injured.

کلمه safe با نیت مفهوم نسبی آن مورد استفاده قرار گرفته است. هر شناور می بایست با سرعت ایمن حرکت کند که به طور منطقی در شرایط خاص آن سرعت را ایمن بدانیم. سرعت ایمن، به سرعت شناوری گفته می شود که چنانچه وضعیت اضطراری رخ دهد آن شناور بتواند بدون آسیب دیدن نفرات از آن وضعیت اضطراری سر بلند خارج شود.

At all times:

In order to maintain a safe speed at all times a continuous appraisal of changes in circumstances and conditions should be made and any necessary alterations of speed must be instantly put into effect.

در تمام اوقات به منظور حفظ یک سرعت ایمن، ارزیابی مداوم از تغییرات در شرایط و موقعیتها می بایست انجام گردد، هر گونه تغییرات ضروری سرعت باید فوراً به اجرا درآید.

Proper and effective action:

A vessel may be unable to take proper and effective action due to the speed being too high or, in some circumstances, too low.

یک کشتی ممکن است با توجه به سرعت بسیار زیاد یا در بعضی شرایط، بسیار کم، ممکن است قادر به انجام اقدام مناسب و موثر نباشد.

Within a distance appropriate to...:

The term 'moderate speed' was previously interpreted as meaning a speed which would enable a vessel to be stopped within half the range of visibility. High speed will give little opportunity for assessing what action should be taken when a vessel is sighted or detected at short range.

اصطلاح "سرعت متوسط" قبلاً به معنی سرعتی که قادر خواهد بود یک کشتی را در نیمی از دامنه دید متوقف نماید، تفسیر شده بود. سرعت بالا باعث ایجاد فرصت کمی، برای ارزیابی آنچه که باید انجام شود در زمانی که یک کشتی مشاهده شده و یا در فاصله کم شناسایی شده است، خواهد شد.

Background light:

A vessel when she leaves a port is surrounded by a lot of bright shore lights, and her navigation lights may be cluttered up with these lights. A lookout on another vessel would not be able to see the vessel departing the port until she comes to a position where the background is dark.

در طول شب، زمانی که یک کشتی در حال ترک بندر است ممکن است توسط تعداد بسیار زیادی از چراغهای ساحلی احاطه شده باشد، در این حالت چراغهای ناوبری کشتی توسط چراغهای ساحلی محو خواهند شد. دیده بان کشتی دیگر تا قبل از قرار گرفتن کشتی خروجی از بندر در پس زمینه تاریک قادر به تشخیص آن نخواهد بود.

Back scatter lights:

Back scatter of vessel's own lights reduces look-out's keenness of sight. Portholes and windows must be blacked out.

بازتابش چراغهای کشتی ما باعث کاهش تیزبینی دیده بان می شود. در طول شب پنجره های کشتی باید کاملاً "پوشانده شوند".

The characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment:

A functional Radar may not be operating at its peak performance, may be the magnetron has become old, or the center of the PPI is burnt out or any other causes where the Radar has got peculiarities which are readily apparent to a new observer but may be overlooked by an old ship hand.

یک رادار در حال کار ممکن است در بهترین وضعیت عملکرد خود نباشد، عملکرد نامناسب رادار کشتی بعلاوه قدیمی شدن ماگنترون و سوختن PPI و عوامل دیگر ممکن است برای یک کاربر جدید بخوبی مشهود باشد در حالیکه خدمه قدیمی کشتی از این موضوع چشم پوشی کرده باشند.

The Mast and the funnel cast Radar shadows and for a particular ship the watch keepers have to take that in consideration. These peculiarities may in emergencies cause other vessel's not to be tracked by the Radar.

وجود دکل و دودکش شناور می تواند امواج رادار را پراکنده کند، بنابر این در یک شناور خاص افسر نگهبان می بایست در این مورد تأمل نماید. این موضوع می تواند باعث عدم نشان دادن کشتی های دیگر در رادار شود.

The radar should be properly set up, making such adjustments to the controls as may be necessary to achieve maximum efficiency. To check that this efficiency is being maintained the performance monitor should be used at frequent intervals.

رادار باید به درستی تنظیم شود، و چنین تنظیماتی برای رسیدن به حداکثر کارایی ممکن است لازم باشد. برای اطمینان از اینکه رادار موجود دارای حداکثر کارایی است بطور مکرر performance monitor آن می بایست مورد استفاده قرار گیرد.

If any shadow sectors or blind arcs are suspected, or known, to be present, the vessel should be swung off course for a short period at regular intervals so that they may be examined.

چنانچه متوجه وجود منطقه سایه یا کور رادار کشتی شدیم در مواقع لزوم باید با تغییر مسیر کشتی بمدت کوتاهی، مکرراً اطراف را بررسی کنیم.

Constraints imposed by the radar range scale in use;

When using the longer range scales definition and discrimination are reduced and small targets are less likely to be detected, whereas shorter range scales do not permit early detection of targets and do not enable the observer to obtain an overall assessment when several vessels are in the vicinity. The range scale which is most suitable for the locality should be selected but the scale should be changed at regular intervals.

وقتی از مقیاس بالا در رادار استفاده میکنیم قوه تشخیص و تفکیک پذیری و احتمال کشف شناورهای کوچک کاهش می یابد، در حالیکه استفاده از مقیاس های کوتاه تر سبب می شود که نتوانیم از وجود شناورهای دوردست مطلع شویم، و کاربر نتواند از محیطی که چندین شناور در نزدیکی اوست ارزیابی کلی انجام دهد.

The effect on radar detection of the sea state, weather ...;

Rain clutter may completely obscure an entire region of the horizon on Radar, thus any ships within that particular region will not be detected. Increasing the Rain clutter control on the Radar will reduce the rain clutter but will also remove weak targets.

بازتاب یا اکو برگشتی از باران ممکن است کل ناحیه افق رادار را کاملاً بپوشاند، در نتیجه هر کشتی در آن منطقه خاص باشد شناسایی نخواهد شد. بکارگیری و افزایش Rain clutter در رادار باعث از بین رفتن اکو برگشتی از باران می شود اما می تواند تارگتهای ضعیف را نیز حذف کند.

Sea clutter is another hazard, this is more affecting around the proximity of the ship than rain clutter, but the effect is the same the vessels (especially small or when the aspect is poor) are obscured.

خطر دیگر اکو برگشتی از امواج دریاست، بر خلاف باران، اثر آن بیشتر در ناحیه مرکزی صفحه رادار نمایان می شود، اما همان اثر را دارد و سبب محو شناورهای کوچک خواهد شد.

Other sources include soot from the funnel. Which can seriously impair the performance of the Radar.

عوامل دیگری نظیر دود دودکش کشتی می تواند بطور جدی عملکرد رادار را مختل نماید.

The effect of rain clutter is much less when using 10 cm(s-Band) wavelength than when using 3 cm(X-Band). Expected to make use of the 10 cm wavelength for detecting other vessels in conditions likely to cause severe clutter, particularly in heavy tropical rain squalls.

زمانیکه از رادار با طول موج ۱۰ سانتی متر (S-Band) استفاده می کنیم اثر کلاتر باران بسیار ضعیفتر است تا زمانیکه از طول موج ۳ سانتی متر (X-Band). پیشنهاد می گردد زمانیکه در معرض کلاترهای شدید بعلت طوفان و باران هستیم از رادار S-Band استفاده نماییم.

The more exact assessment of the visibility.....:

It may be possible to determine the extent of the visibility by observing the radar ranges at which other vessels or navigation marks are first visually sighted, or at which they disappear from view.

زمانیکه به کمک رادار برای اولین بار یک شناور و یا علائم ثابت ناوبری را می بینیم و یا شناور موجود از دید ما محو می شود می توانیم وسعت میدان دید را اندازه بگیریم.

Rule 7

Risk of collision

(a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

ترجمه: هر شناور موظف است از تمام ابزار موجود متناسب با شرایط و موقعیتهای حاکم جهت تعیین وجود خطر تصادف استفاده نماید. اگر در وجود خطر تصادف شک و تردیدی باشد باید فرض را بر وجود خطر گذاشت.

(b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

ترجمه: در صورت نصب و عملیاتی بودن تجهیزات رادار، باید از آن استفاده بهینه کرد، این امر شامل استفاده از مقیاس بالای برد برای هشدار زود هنگام خطر تصادف و ردیابی دستی یا خودکار می‌باشد.

(c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

ترجمه: پیش فرض ها نباید براساس اطلاعات ناقص ، به ویژه اطلاعات ناقص رادار ساخته شود.

(d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

(i) Such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;

(ii) Such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

ترجمه: در تعیین خطر تصادف ملاحظات زیر را نیز باید در نظر داشته باشید:

i. چنانچه گرای (سمت) شناور نزدیک شونده به طور محسوس تغییر نکرد خطر حتمی تصادف وجود دارد.

ii. ممکن است احتمال خطر تصادف حتی در هنگام تغییر سمت محسوس نیز وجود داشته باشد، به ویژه اگر شناور نزدیک شونده، شناوری بزرگ، یا در فاصله‌ی کم یا در حال یدک‌کشی باشد.

Interpretation: تفسیر

All available means: compass bearings, radar and associated equipment, clarifying a situation involving two vessels and indicating intentions using radiotelephone, information received by VHF radio communication from VTS and/or automatic identification system (AIS) concerning the movement of other vessels and sound signals.

تمام ابزار موجود: شامل سمت قطب نما، رادار و تجهیزات مرتبط، تعیین موقعیت موجود دو کشتی و نیت/ قصد آنها از طریق بیسیم، اطلاعات دریافتی توسط بیسیم از ایستگاه کنترل ترافیک و یا دستگاه AIS در مورد حرکت کشتی های دیگر و علائم بصری آنها، خواهند بود.

Risks involved when VHF radio is used as a collision avoidance aid:

The problems of identification and communication and makes the point that valuable time may be wasted in attempting to make radio contact instead of concentrating on the assessment of collision risk and the need for action. MGN 167

خطراتی که هنگام استفاده از دستگاه VHF به عنوان یک ابزار جلوگیری از تصادف وجود دارد: مشکلات شناسایی و برقراری ارتباط و این نکته که زمان با ارزش می تواند در تلاش برای ایجاد تماس رادیویی، به جای تمرکز بر ارزیابی خطر برخورد و نیاز به اقدام لازم، تلف شود.

Use of AIS for anti- collision purposes:

1. AIS is an additional source for navigational information. AIS does not replace, but supports, navigational systems such as radar target-tracking and VTS; and
2. The use of AIS does not negate the responsibility of the OOW to comply, at all times, with the Collision Regulations.

استفاده از AIS برای جلوگیری از خطر تصادف:

۱. AIS یک منبع کمکی برای اطلاعات ناوبری است. دستگاه AIS هرگز جایگزین سیستم های ناوبری نظیر ردیابی هدف رادار و سیستم کنترل ترافیک نخواهد بود، بلکه آنها را پشتیبانی می کند.
۲. استفاده از دستگاه AIS هرگز منافاتی با مسئولیت افسر نگهبان در اجرای قوانین راه ندارد.

Appropriate to the prevailing circumstances and conditions:

The phrase 'appropriate to the prevailing circumstances and conditions' indicates that it is not always necessary to use radar to determine whether risk of collision exists. State of visibility, Traffic, Navigational hazards...

متناسب با شرایط و موقعیتهای حاکم:

اصطلاح فوق نماینگر این نکته است که همیشه لازم نیست برای تعیین وجود خطر تصادف از رادار استفاده کنیم. بستگی به وضعیت میدان دید، ترافیک، خطرات ناوبری و غیره دارد.

Risk-assessment techniques/ action:

- Look and listen, use all the info/equipment to determine the risk of collision.
- Use the compass to check the bearing of approaching vessels.
- With ARPA, use relative vectors to determine the risk of collision.
- Is the target passing ahead or astern or are you going to collide?
- If the CPA is 0.5 nautical mile, then assume a risk of collision exists.
- Keep monitoring the situation until the target ship is passed and clear.

تکنیک ها / اقدامات ارزیابی ریسک:

- نگاه کنید و گوش دهید، از تمام اطلاعات / تجهیزات برای تعیین خطر برخورد استفاده کنید.
- از قطب نما برای بررسی سمت نزدیک شدن کشتی ها استفاده کنید.
- به کمک ARPA، از بردارهای نسبی برای تعیین خطر برخورد استفاده کنید.
- آیا تارگت مورد نظر از جلو و یا پاشنه کشتی رد می شود و یا خطر برخورد با آن وجود دارد؟
- اگر CPA مساوی نیم مایل بود بنا را بر وجود خطر تصادف قرار دهید.
- نظارت مستمر موقعیت تا دور شدن شناورمورد نظر باید ادامه داشته باشد.

Proper use of radar:

All controls should be at their optimum settings and that the appropriate range scale should be used. Choice of display, stabilized display should be used where possible enabling compass bearings to be read off directly.

تمام کنترل های رادار باید در تنظیمات مطلوب خود باشند و مقیاس محدوده مناسب باید استفاده شود. انتخاب صفحه نمایش، صفحه نمایش پایدار باید در جایی که امکان دارد، جهت استخراج مستقیم سمت قطب نما مورد استفاده قرار گیرد.

This implies that the Radar has to be used for long range scanning to detect the ships and do a radar plot to determine whether the ship would pose any hazard or not.

این بدان معنی است که برای کاوش و دیده بانی دوربرد، شناسایی کشتی ها و همچنین ردیابی با هدف بررسی وجود خطر، رادار باید مورد استفاده قرار گیرد.

Plotting or equivalent systematic observation:

The term 'equivalent systematic observation' would apply to the use of one or more of the various types of radar aids which are available, ranging from simple plotting devices to automatic radar plotting aids – ARPA. Radar Plotting is very helpful in assessing the risk of collision and this is termed as systematic observation.

منظور از plotting ردیابی دستی و Equivalent systematic observation ردیابی خودکار به کمک یک یا چند نوع دستگاه رادار موجود اعم از دستگاه های ردیابی ساده تا دستگاه ARPA است. ردیابی کردن با رادار در ارزیابی خطر برخورد بسیار مفید است و این به عنوان ردیابی خودکار (رصد کردن سیستماتیک) نامیده می شود.

Even continuous observation by a competent person is unlikely to be accepted as proper use of radar to obtain early warning of risk of collision if the bearings and distances of approaching vessels are not taken at regular intervals and carefully evaluated by plotting or by some equivalent method.

اگر سمت و فاصله شناور نزدیک شونده بطور منظم و ارزیابی دقیق به کمک ردیابی دستی و یا با روش معادل دیگری مورد بررسی قرار نگیرد. حتی مشاهده مداوم توسط یک فرد صلاحیت دار بعید به نظر می رسد که استفاده مناسب و بهینه از رادار برای دریافت هشدار اولیه در مورد خطر تصادف تلقی گردد.

If you have an Automatic Radar Plotting Aid (ARPA) you should use the RELATIVE VECTORS for determining risk of collision and TRUE VECTORS to ascertain the other vessel's actual movement. True motion is generally more suitable for use with the lower range scales in congested waters rather than in the open sea.

اگر شناور شما دارای ARPA است برای تعیین خطر تصادف از بردار نسبی (R.V) و معلوم نمودن حرکت واقعی شناور دیگر از بردار حقیقی (T.V) استفاده نمایید. صفحه نمایش حرکت واقعی (T.M.D) در رادار برای استفاده با مقیاس های کوچک در آب های پر ترافیک و نه در دریای آزاد مناسب تر است.

An alteration of course made by another vessel moving at fairly high speed is likely to be more readily apparent on the true motion display from the change in direction of the echo trail. On vessels fitted with two radars in close proximity it may be advantageous to use the relative motion display on one radar and the true motion display on the other.

تغییر مسیر شناوری که با سرعت نسبتا بالا در حال حرکت است احتمالا بیشتر بر روی صفحه نمایش حرکت واقعی (T.M.D) از تغییر در جهت دنباله اکو آن به آسانی مشهود می شود. در شناورهایی که دارای دو دستگاه رادار در نزدیکی هم هستند بهتر است از صفحه نمایش حرکت واقعی در یکی و صفحه نمایش حرکت نسبی (R.M.D) در دیگری استفاده نماییم.

Assumptions on scanty information:

The determination of risk of collision, in both clear and restricted visibility, must be based on several successive observations taken as accurately as possible. If the target has been observed once in a while then the assessment is not correct. The plot is required and then the plot has to be checked by following it up by further observations.

تعیین ریسک تصادف، هم در میدان دید واضح و هم در میدان دید محدود، باید بر اساس مشاهده و رصد متوالی تا حد ممکن دقیق، انجام گردد. اگر تارگت گاهی اوقات مشهود باشد، ارزیابی صحیح نیست. ردیابی مورد نیاز است و باید ردیابی انجام شده با مشاهدات بیشتر بررسی شود.

ARPA readings may not be accurate in the first set of figures, the ARPA also keeps predicting and updating the figures. Small vessels often disappear from Radar, it does not mean that the ship was never there and that it was a false echo.

اطلاعات اولیه ARPA می تواند دقیق نباشد، ARPA همچنین پیش بینی و به روز رسانی اطلاعات را ادامه می دهد. شناورهای کوچک اغلب از صفحه رادار ناپدید می شوند، این بدان معنا نیست که آنها هرگز وجود نداشته و یا اکوی غیر واقعی بوده اند.

When vessels are in sight of one another visual compass bearings should normally give greater accuracy than radar bearings, but if the vessel is rolling or pitching heavily errors may be present, especially with the magnetic compass. Bearings taken relative to the ship's structure can be very misleading in determining whether risk of collision exists.

وقتی که شناورها توسط یکدیگر قابل رویت باشند سمتهای مشاهده شده بصری از سمتهای رادار دقیقترند، اما اگر شناور در حال غلتیدن به پهلو و جلو عقب شدید باشد خطا بوجود می آید، خصوصا اگر از قطب نمای مغناطیسی برای گرفتن سمت استفاده کنیم. سمتهای گرفته شده از ساختمان کشتی در تعیین خطر تصادف بسیار گمراه کننده هستند.

No appreciable change of compass bearing:

Risk of collision shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel is not appreciably changing, not the relative bearing. The relative bearing will be affected by changes of heading.

در صورت تغییر محسوس سمت گرفته شده با قطب نما از کشتی نزدیک شونده، فرض را بر وجود خطر تصادف میگذاریم نه سمت نسبی آن. سمت نسبی متأثر از تغییر سمت سینه شناور است.

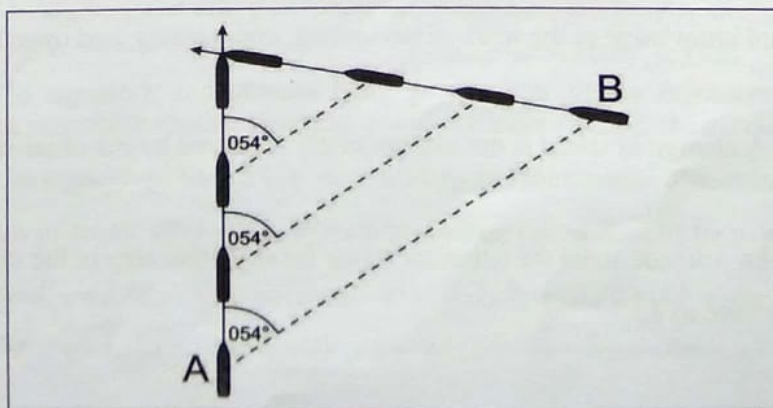
Risk associated with changing bearing:

An appreciable change of bearing at greater ranges does not necessarily mean that there is no risk of collision. The other vessel may be making a series of small alterations which have not been observed. Both ranges and bearings should be taken into account when determining whether there is risk of collision.

در فواصل زیاد تغییر محسوس سمت لزوماً "بمعنی عدم وجود خطر تصادف نیست. کشتی مقابل ممکن است در حال انجام یک سری تغییرات مسیرهای جزئی باشد که قابل رویت نیستند. در هنگام تعیین وجود خطر تصادف هم فاصله و هم سمت را باید مد نظر داشت.

Risk of collision does not apply to vessels at great distances and with a low speed of approach e.g. crossing vessel at 15 miles apart. Risk may be considered to begin when two vessels have approached so close to one another that a departure from the rules by either would bring danger of collision.

خطر تصادف به کشتیهای در فاصله زیاد و با سرعت نزدیک شدن کم اعمال نمی شود، مثلاً دو کشتی که با فاصله ۱۵ مایل از هم مسیر یکدیگر را قطع می کنند. خطر زمانی شروع می شود که دو شناور در حال نزدیک شدن به هم باشند بطوری که در صورت تخطی از قوانین راه توسط هر یک، حتماً با هم تصادف می کنند.



Factors determining Risk of Collision:

عوامل تعیین کننده خطر تصادف

- The bearing of the vessel(s)
- Distance between two vessels
- Speed of approach
- Do courses cross one another
- The number of vessels in the vicinity

Rule 8 Action to avoid collision

(a) Any action taken to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

ترجمه: هرگونه اقدام پیش گیری از تصادف باید بر طبق قوانین این بخش و در صورتی که شرایط ایجاب کند: مثبت، به موقع، و با استفاده از تجربه و مهارت دریانوردی باشد.

Interpretation: **تفسیر**

Action must be:

- Positive; the action should be positive so that the action results in the reduction of the risk of collision, not to aggravate it. Alterations of course should be easily seen and effective.
- Made in ample time; It implies that the assessment of risk of collision should be made well in time by observing the situation for quite some time and from a great distance and at regular intervals of time. An action is made in ample time when there is time to spare for the other ship to react to a change of course or speed.
- With due regard to the observance of good seamanship; Good seamanship generally means skill in and knowledge of the work of navigating, maintaining, and operating a vessel. There are circumstances where, considering good seamanship, a change of speed is the only solution. A change of speed is not always easily observed by the other vessel but it may be effective.
- Seamanlike – do not make the situation worse for any other ship in the vicinity, assess what they may have to do.

- **مثبت:** اقدام مورد نظر باید مثبت باشد یعنی نتیجه آن اقدام کاهش خطر تصادف باشد نه وخیمتر کردن اوضاع. تغییر مسیر باید به آسانی قابل رویت و موثر باشد.
- **بموقع:** دلالت بر این امر دارد که ارزیابی خطر تصادف از خیلی قبل تر شروع شده باشد و این کار با بررسی شرایط بمدت کافی و از فاصله بیشتر و بطور مستمر انجام شود. اقدامی را بموقع می گویند که زمان کافی برای شناور دیگر جهت تغییر مسیر یا سرعت وجود داشته باشد.
- **با استفاده از تجربه و مهارت دریانوردی:** Good seamanship عموماً "بمعنی مهارت و دانش کار ناوبری، تعمیر و نگهداری و عملیات کشتی است. در بعضی از شرایط، با توجه به تجربه و مهارت دریانوردی، تغییر سرعت تنها راه کار ممکن می باشد. تغییر سرعت همیشه به آسانی قابل رویت توسط کشتی مقابل نیست اما ممکن است موثر باشد.
- **Seamanlike:** وضعیت را برای شناورهای مجاور بدتر نکنید، ارزیابی کنید که آنها ممکن است چه اقدامی انجام دهند.

اقدام مثبت

Positive action:

Increasing the distance by which you pass the other vessel or by passing astern instead of ahead.
The other vessel sees a distinct change in the aspect of your ship or the navigation lights, or the radar trail. Big alteration of course and/or speed.

اقدام مثبت شامل: افزایش فاصله با شناوری که از کنار آن عبور می کنید و یا عبور از پاشنه آن کشتی بجای جلوی آن. کشتی دیگر تغییر محسوسی در نما و منظر، چراغهای ناوبری و یا دنباله راداری کشتی شما ببیند. تغییر زیاد و قابل ملاحظه مسیر حرکت کشتی و یا سرعت.

Rules of this Part: Part-B, R-14, 15, 16, 17...

It does not give a vessel which is initially required to keep her course and speed the right to take action at an early stage. Rule 17(a)(ii) only permits such a vessel to manoeuvre when it becomes apparent that the give-way vessel is not taking appropriate action. The stand-on vessel would probably not be justified in taking action to avoid collision before giving the whistle signal prescribed in Rule 34(d).

قوانین بخش-B به شناوری که لازم است ابتدا مسیر حرکت و سرعت خود را ثابت نگه دارد، حق انجام اقدام پیشگیرانه در مراحل اولیه را نمی دهد. قانون 17(a)(ii) فقط زمانی به این کشتی اجازه مانور می دهد که شناور راه دهنده اقدام مقتضی مورد نیاز را انجام نداده باشد. شناوری که دارای حق تقدم است احتمالاً "تیره نخواهد شد از اتخاذ اقدام پیشگیرانه جلوگیری از تصادف قبل از اینکه علائم بصری تعیین شده قانون 34(d) را اجرا نماید.

(b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

ترجمه: هرگونه تغییر مسیر و یا سرعت برای جلوگیری از تصادف باید، در صورتی که شرایط ایجاب کند، در حدی بزرگ باشد که برای شناور مقابل که ما را با چشم یا رادار مشاهده می کند ملموس باشد، از تغییرات اندک و متوالی مسیر یا سرعت باید دوری جست.

Interpretation: تفسیر

If the circumstances of the case admit:

- This phrase is incorporated in the text to provide for situations in which large alterations cannot be made due to lack of sea room or other causes.
- این اصطلاح به دلیل وجود شرایطی که تغییر مسیر قابل توجه شناور بعیت کمبود فضای مانور یا عوامل دیگر امکان پذیر نباشد، در متن قانون قرار گرفته است.

Large enough to be readily apparent:

- An alteration of course should be at least 30 for this purpose, and should preferably be of the order of 60 to 90.
- Small changes of course and/or speed are not easily noticeable to other vessels since, the aspect during day time and the navigation light aspect at night may not appreciably differ from what it was before the small alteration of course.
- If a reduction of speed is to be made the way should be taken off as rapidly as possible by stopping the engines.
- تغییر مسیر، حداقل باید ۳۰ درجه و ترجیحاً "بین ۶۰ تا ۹۰ درجه باشد.
- تغییرات کم مسیر حرکت و یا سرعت به آسانی توسط شناور دیگر قابل تشخیص نیست زیرا منظر و نمای شناور در طول روز و چراغهای نوبری در طول شب ممکن است نسبت به زمان قبل از تغییر بمقدار قابل محسوسی تفاوت نداشته باشند.
- اگر لازم است سرعت شناور کاهش یابد، برای نگاه داشتن سریع شناور، موتور کشتی باید متوقف شود.

(c) If there is sufficient sea-room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

ترجمه: چنانچه فضای مانور کافی وجود داشته باشد بهترین اقدام برای پیشگیری از موقعیت تنگاتنگ close-quarters situation (شرایط و یا رشته وقایعی که ممکن است سبب تصادف دو شناور شوند)، تغییر مسیر شناور است به شرط آنکه، به موقع و کافی انجام شده باشد، و اقدام شما باعث بوجود آمدن موقعیت تنگاتنگ با شناور دیگری نشود.

Interpretation: تفسیر

Alteration of course is more effective for a vessel which is ahead or fine on the bow and an overtaking vessel approaching from astern or fine on the quarter which fails to keep out of the way.

تغییر مسیر بیشتر زمانی موثر است که شناور مورد نظر در یکی از موقعیتهای درست مقابل سینه کشتی، نزدیک سینه کشتی، کشتی سبقت گیرنده از پاشنه و یا در جهت پاشنه باشد و در وظیفه فاصله گرفتن قصور ورزیده.

Close-quarters situation is a sequence of events and/or conditions between different vessels that could result in a collision between vessels.

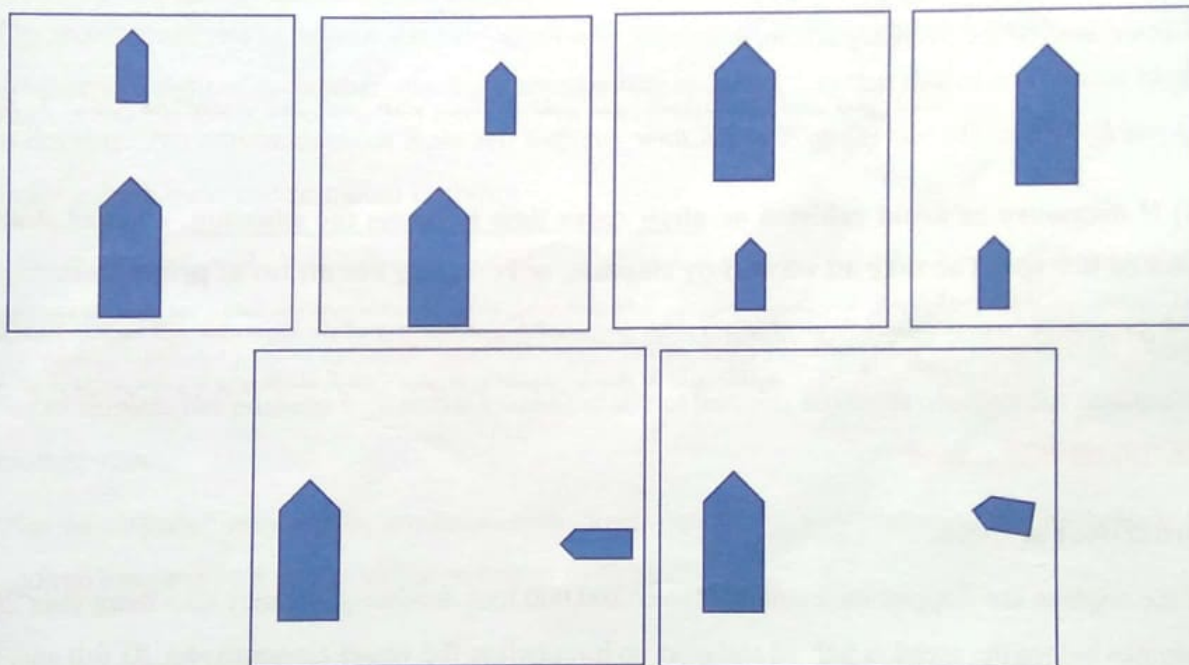
Made in good time means early

A change of speed is more effective to avoid a vessel approaching from abeam or near the beam, but an alteration of course can be made to achieve the same result as a reduction of speed provided it is substantial.

موقعیت تنگاتنگ شرایط و یا رشته وقایعی که ممکن است سبب تصادف دو شناور شوند.

بموقع انجام دادن یعنی در ابتدا

تغییر سرعت بیشتر زمانی موثر است که شناور مورد نظر از جهت قائم بر مسیر حرکت کشتی و یا نزدیک آن به ما نزدیک می شود، اما تغییر مسیر هم می تواند همان نتیجه کاهش سرعت را نیز ایجاد کند به شرطی که به اندازه کافی باشد.



(d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

ترجمه: اقدام پیش گیری از تصادف با شناور دیگر باید به گونه ای انجام گردد که نتیجه آن عبور با فاصله مناسب دو شناور شود. اثربخشی اقدام فوق باید با دقت بررسی شود تا کشتی دیگر در نهایت به طور کامل و ایمن دور گردد.

تفسیر: Interpretation:

Passing at a safe distance:

This apply almost exclusively to the give-way vessel. It depends on the circumstances and conditions such as: High seas, Channels, Traffic density, Visibility, Navigational hazards, Characteristics and maneuverability of own vessel.

این عمل منحصر "به کشتی راه دهنده اعمال می گردد. بستگی به شرایط و موقعیتهایی نظیر دریاهای آزاد، کانالها، شدت ترافیک، میدان دید، خطرات ناوبری، ویژگیها و قابلیت مانور کشتی ما دارد.

Effectiveness of action to be checked:

A definite and continuing change of compass bearing would be one indication of the initial effectiveness of the avoiding action.

یکی از شاخص های اولیه اثر بخش بودن اقدام پیشگیرانه، تغییر معین و مداوم سمت قطب نمایی است.

(e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

ترجمه: چنانچه لازم است جهت جلوگیری از تصادف و یا کسب زمان بیشتری برای ارزیابی از وضعیت موجود، یک شناور می تواند با کم کردن سرعت و یا برای فاصله گرفتن، موتورهای را خاموش یا تمام به عقب بگذارد.

تفسیر: Interpretation:

Reductions of speed:

If the engines are stopped on a tanker of over 200,000 tons deadweight it may take more than 20 minutes before the speed is halved and over an hour before the vessel comes to rest. At full speed most vessels are capable of turning through at least 60° in the first 2 minutes if full helm is applied. Helm action will also cause the speed to be reduced.

در یک کشتی تانکر با تناژ بارگیری بالای ۲۰۰/۰۰۰ تن در صورت توقف موتور کشتی نیم ساعت طول می کشد تا سرعت آن به نصف و یک ساعت تا بحال کاملاً سکون برسد. اغلب کشتیها با سرعت ماکزیموم قادرند در مدت دو دقیقه اول بمقدار ۶۰ درجه بچرخند، در صورتیکه سکان کشتی را تمام به راست یا چپ بگذاریم. عمل سکان باعث کاهش سرعت کشتی نیز خواهد شد.

To allow more time to assess the situation:

If the engines are put astern shortly afterwards the initial high decrease of speed will be maintained and headway will fall off even more rapidly when the astern power becomes fully effective.

اگر موتور کشتی در حال حرکت را به حالت تمام سرعت به عقب قرار دهیم با سرعت اولیه بالایی سرعت کشتی کاهش می یابد، سپس در زمان عملکرد کامل و موثر موتور به عقب، حرکت به جلو کشتی سریعتر کاهش می یابد.

(f) (i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea-room for the safe passage of the other vessel.

ترجمه: هرگاه از یک شناور در این قوانین خواسته شود تا مزاحمتی برای حرکت و یا حرکت ایمن شناورهای دیگر بوجود نیارد، اگر شرایط اجازه می دهد، باید اقدامی سریع انجام دهد تا راه را برای عبور ایمن شناورهای دیگر باز کند.

Interpretation: تفسیر

A vessel, sailing vessel, fishing vessel, less than 20m in length

The requirement not to impede the passage or safe passage of another vessel does not apply only to vessels in sight of each other which are approaching in such a way that risk of collision is likely to develop. The requirements of Rule 8(f) together with Rules 9(b), (c) and (d), and 10(i) and (j) apply in both clear and restricted visibility.

الزام عدم مزاحمت برای حرکت یا حرکت ایمن شناور دیگر نه تنها در شرایط دید مناسب که شناورها برای هم قابل رویت هستند و خطر تصادف بین آنها در حال ایجاد شدن است، اعمال می گردد بلکه شامل زمانی که محدودیت دید (مه) وجود دارد نیز می شود. الزامات Rule 8(f) , Rules 9(b), (c) and (d), and 10(i) and (j) شامل شرایط دید محدود و دید کامل می شوند.

Not to **impede the passage** means that a vessel shall not hamper, hinder or obstruct the passage of another vessel

“**Not to impede**” may not be confused with “keep out of the way” because not to impede is required long before a risk of collision begins to exist.

عدم ایجاد مانع و مزاحمت برای حرکت شناور مورد نظر یعنی مختل نکردن، مانع نشدن، مسدود نکردن مسیر حرکت.

عدم ایجاد مانع و مزاحمت نباید با فاصله گرفتن از مسیر شناور دیگر اشتباه گرفته شود، زیرا این عمل خیلی قبل تر از زمان ایجاد خطر تصادف الزامی می شود.

If the Rules require you “**not to impede**”, it means you must make a very early alteration to make sure risk of collision does not develop.

اگر بر اساس الزامات قوانین راه شما نباید مانع و مزاحمت برای حرکت شناور دیگر ایجاد کنید، این بدین معنی است که با اتخاذ تغییر مسیر و یا سرعت از خیلی قبل تر، از بوجود آمدن خطر تصادف جلوگیری نمایید.

If you are the “**not to be impeded**” vessel be prepared for the other vessel not to take the correct action. If a collision is imminent you have to act however constrained you are!

شناوری که نباید برای او مزاحمت ایجاد شود، می بایست آماده انجام اقدام پیشگیرانه مناسب برای شناوری که اقدام صحیح اتخاذ ننموده، باشد. در صورتی که خطر تصادف قریب الوقوع باشد هرچقدر هم محدودیت داشته باشید می بایست اقدام پیشگیرانه انجام دهید.

Not to impede can also be described as stay away, and don't bother the other vessel. In fact, allow her sufficient sea-room.

عدم ایجاد مانع و مزاحمت را می توان نزدیک نشدن و دیگران را به زحمت نینداختن نیز توصیف کرد. درحقیقت برای او فضای مانور کافی فراهم کنید.

(f) (ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this Part.

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

Interpretation: **تفسیر**

A vessel required not to impede does not lose that obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision. The other vessel may become the give-way vessel when risk of collision develops, the vessel required not to impede is not relieved from the requirement to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel. If risk of collision has developed between a “not to impede” vessel and another vessel, the “not to impede” vessel will not automatically become a stand-on vessel and the other vessel a give-way vessel.

شناوری که نباید مانع و مزاحمت ایجاد کند، در صورت نزدیک شدن به شناور دیگر و بوجود آمدن خطر تصادف، این الزام را همچنان خواهد داشت. در صورت بوجود آمدن خطر تصادف شناور دیگر ممکن است به شناور راه دهنده تبدیل شود، شناوری که نباید مانع و مزاحمت ایجاد کند از الزام فراهم نمودن فضای مانور کافی برای حرکت ایمن شناور دیگر رها نمی گردد. چنانچه خطر تصادف بین شناوری که نباید مزاحمت ایجاد کند و شناور دیگر بوجود آید، خودبخود به شناور دارای حق تقدم و شناور دیگر به شناور راه دهنده تبدیل نمی شوند.

(f) (iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the Rules of this Part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

ترجمه: زمانی که دو کشتی بهم نزدیک می شوند و خطر تصادف در حال شکل گیری است، شناوری که نباید برای او مزاحمت ایجاد می شد به طور کامل موظف به رعایت قوانین این بخش می باشد.

Interpretation: تفسیر

When vessels are in sight of one another and risk of collision exists, a power-driven vessel may be required to keep out of the way of the vessel required not to impede in accordance with Rules 13, 14, 15 and 18(a).

When a “not to impede” vessel and a “not to be impeded” vessel, have approached one another so as to involve risk of collision, the not to be impeded vessel must obey the Rules of Part B of the Steering and Sailing Rules. Both vessels are now expected to take action and to make an alteration.

هنگامی که کشتی ها برای هم قابل رویت هستند و خطر برخورد وجود دارد، بر اساس قوانین 13, 14, 15 and 18(a) یک شناور موتوری ممکن است لازم باشد از کشتی که نباید ایجاد مانع و مزاحمت نماید فاصله بگیرد. هنگامی که شناوری که نباید مانع و مزاحمت ایجاد کند به شناوری که نباید برای او مزاحمت ایجاد شود نزدیک می شود بطوری که خطر برخورد وجود دارد، شناوری که نباید برای او مزاحمت ایجاد شود لازم است بخش B قوانین راه را اجرا کند. در هر حال انتظار می رود هر دو کشتی اقدامات لازم خود را انجام دهند و تغییر مسیر و یا سرعت دهند.

Rule 9

Narrow channels

(a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

ترجمه: شناوری که در کانال یا آبراه در حال تردد است باید تا سر حد امکان که امن باشد از قسمت بیرونی (درمنتهی الیه) کانال که در سمت راست خود قرار دارد حرکت نماید.

Interpretation: تفسیر

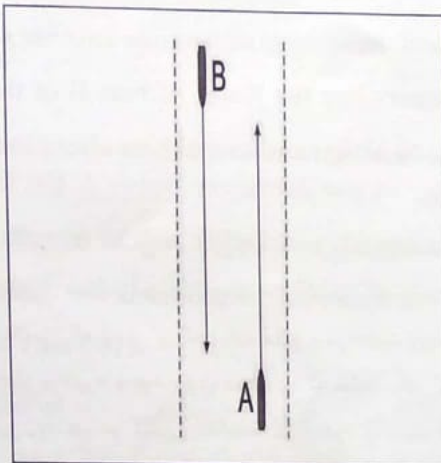
Keep near to the outer limit:

The requirement to keep near to the outer limit will usually mean that, when the depth of water diminishes from the mid-channel outwards to the sides, vessels with shallow draught must keep further to starboard than vessels of deeper draught.

الزام استفاده از قسمت بیرونی کانال به این معنی است که، وقتی که عمق آب از وسط کانال به طرفین کاهش می یابد، کشتی های با آبخور کم باید بیشتر از سمت راست کانال حرکت نمایند تا کشتی های با آبخور زیاد.

A narrow channel is a navigable channel in which the maneuvering space of a vessel may be restricted by its width, its depth, hazards to navigation such as shallows, shoals, small rocks, etc. and in which the passing of another vessel must be conducted with exceptional caution.

کانال باریک، یک کانال قابل کشتیرانی است که در آن فضای مانور یک کشتی ممکن است توسط عرض آن، عمق آن، خطرات ناوبری مانند مناطق کم آب، عمق کم، صخره های کوچک و غیره محدود شده باشد، و عبور کشتی دیگر باید با احتیاط کامل انجام شود.



Large and deep-draft vessels often have to seek the middle and deeper part of the channel. Keeping the outer limit on the starboard side of the channel or fairway reduces the risk of collision with meeting vessels.

اغلب کشتی های بزرگ با آبخور بالا باید از قسمت وسط و عمیق تر کانال استفاده نمایند. عبور از قسمت بیرونی کانال یا آبراه که سمت راست شناور است احتمال برخورد با کشتی های دیگر را کاهش می دهد.

Fairway

The fairway is the deep water channel marked by pecked lines on the chart for use by large vessels.

گذرگاه آبی عمیقی که برای استفاده کشتی های بزرگ و توسط خط چین روی نقشه نمایش داده شده است را آبراه گویند.

A navigable channel in a river, harbour, etc.

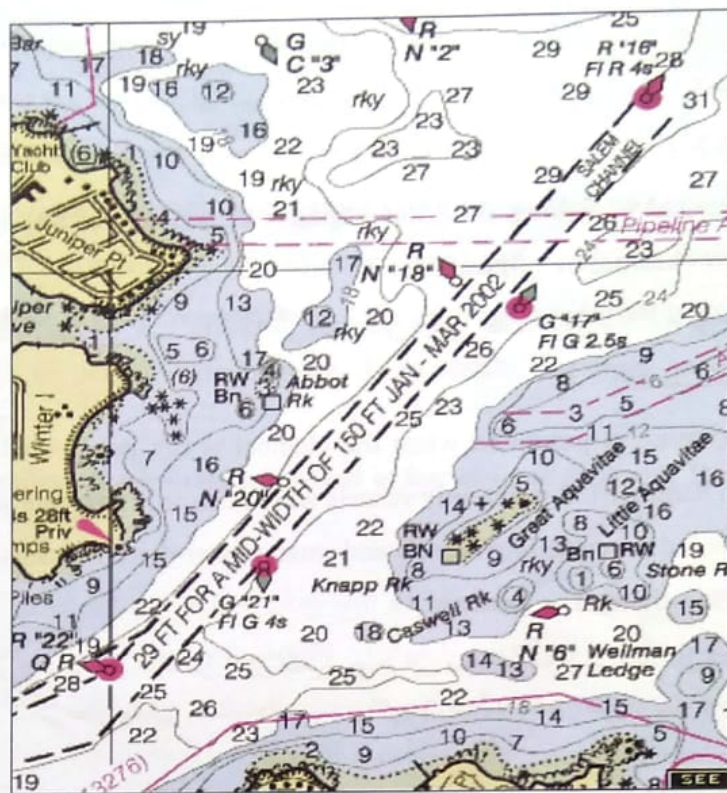
قسمت عمیق یک رودخانه یا بندرگاه را آبراه گویند.

That part of a river, harbour and so on, where the main navigable channel for vessels of large size lies (deep-water channel).

آن قسمت از یک رودخانه یا بندرگاه و نظیر آن که کانال اصلی کشتیرانی برای کشتی های بزرگ قرار دارد را آبراه گویند.

The usual course followed by vessels entering or leaving harbor.

مسیر رفت و برگشت معمول شناورها برای ورود و خروج به بندر را آبراه گویند.



(b) A vessel of less than 20 meters in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

ترجمه: شناور زیر ۲۰ متر یا بادبانی نباید مانع عبور شناور دیگری، که فقط می تواند در کانال یا آبراه دریانوردی ایمن داشته باشد، شوند.

Interpretation: تفسیر

This Rule differs from the Rules in Part B, Section II which generally allocate prime responsibility to one of two vessels approaching so as to involve risk of collision. Small craft and sailing vessels are therefore expected to take early action to keep well clear of vessels which can only navigate within the channel or fairway, without waiting to determine if risk of collision exists.

این قانون با قوانین بخش B، فصل دوم متفاوت است که عموماً مسئولیت اصلی را به یکی از دو کشتی که در حال نزدیک شدن بطوری که برخورد بین آنها در حال شکل گیری است، منظور می نماید، بنا براین انتظار میرود کشتیهای کوچک و بادبانی بموقع اقدام به دور شدن از شناور دیگری که فقط می تواند در کانال یا آبراه دریانوردی ایمن داشته باشد نمایند، بدون اینکه منتظر تعیین وجود و یا عدم وجود خطر تصادف بمانند.

Small vessels and sailing vessels are not required to avoid impeding the passage of all power-driven vessels of over 20 metres in length when in a narrow channel. Rule 9 (b) is in conformity with Rule 8 (f).

کشتیه‌های کوچک و بادبانی ملزم به عدم مزاحمت برای عبور تمامی شناورهای موتوری با طول بیشتر از ۲۰ متر در کانالها نیستند. قانون (b) 9 با قانون (f) 8 مطابقت دارد.

(c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

ترجمه: شناور صیادی که در حال ماهیگیری است نباید مزاحم هیچ شناور دیگری که در کانال و یا آبراه در حال تردد است بشود.

Interpretation: تفسیر

It implies that fishing is permitted when the channel is not being used. This rule has a wider application than Rule 9(b). It is not only vessels which can only navigate within the channel which must not be impeded. Even sailing vessels and small power-driven vessels must be allowed to pass along or across the channel or fairway.

در صورت عدم استفاده دیگر شناورها از کانال و آبراه، این قانون ماهیگیری در این مناطق را مجاز می‌داند. این قانون کاربرد وسیعتری نسبت به قانون (b) 9 دارد. حتی کشتی‌های بادبانی و شناورهای موتوری کوچک هم مجازند در طول و یا از عرض کانال و آبراه عبور نمایند.

(d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

ترجمه: هیچ شناوری نباید عرض کانال یا آبراه را در صورت ایجاد مزاحمت برای شناوری که فقط می‌تواند در کانال یا آبراه دریانوردی ایمن داشته باشد، قطع کند. شناوری که در امتداد کانال در حال حرکت است، اگر نسبت به کار شناور قطع کننده دچار شک و تردید شد، می‌تواند از علائم شنیداری ذکر شده در قانون (d) 34 (پنج بوق کوتاه) استفاده کند.

Interpretation: تفسیر

The main purpose of Rule 9(d) is to reduce the number of dangerous crossings in narrow channels or fairways, often caused by relatively small vessels which could usually avoid the danger by waiting until the passage is clear or by a better anticipation of the prevailing traffic situation.

هدف اصلی قانون (d) 9 کاهش تردهای عرضی خطرناک کانالها و آبراه‌ها است، که اغلب توسط شناورهای نسبتاً کوچک رخ می‌دهد که آنها نیز برای دوری از خطر می‌توانند منتظر خلوت شدن مسیر کانال باشند و یا با پیش بینی وضعیت ترافیک اقدام به قطع کانال نمایند.

Best action by crossing vessel: Wait until passage is clear. If there is risk of collision: Apply Rule 15 Crossing situation.

بهترین اقدام کشتی قطع کننده، منتظر ماندن تا زمانی که کانال خلوت شود، است. اگر خطر تصادف وجود داشت قانون ۱۵ را اجرا کنید.

(e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34(d).

(ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

ترجمه: سبقت گرفتن در کانال از شناوری امکان پذیر است که آن شناور با اقدام خود فضای کافی جهت عبور ایمن ایجاد کند، شناور سبقت گیرنده باید قصد خود را با به صدا در آوردن علامتهای شنیداری قانون 34ci اعلام دارد. شناوری که از آن سبقت گرفته می شود اگر موافق باشد، ضمن انجام اقدام لازم، علامت شنیداری ذکر شده در قانون 34cii را به صدا درمی آورد. اگر نسبت به این امر شک و تردید داشت می تواند علایم شنیداری در قانون 34d را به صدا درآورد.

این قانون شناور سبقت گیرنده را از مسئولیت های ذکر شده در قانون ۱۳ مبری نمی سازد.

تفسیر: Interpretation:

Although Rule 9 is in Section 1 of Part B which relates to conduct in all conditions of visibility, the signals prescribed in Rule 34(c) are only to be made by vessels in sight of one another.

گرچه قانون ۹ در فصل یک بخش B قرار دارد که مربوط به نحوه رفتار در تمام شرایط میدان دید است، علائم شنیداری توصیف شده در قانون 34(c) فقط مشمول شناورهایی که یکدیگر را می بینند خواهد شد.

(f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(e).

ترجمه: شناوری که در حال نزدیک شدن به پیچ کانال یا آبراه است و به دلیل وجود موانع نمی تواند شناور دیگر را، که ممکن است در آن طرف پیچ کانال باشد، مشاهده نماید، باید با هوشیاری کامل و احتیاط کافی دریانوردی کند و علائم شنیداری مندرج در قانون ۳۴ را به صدا درآورد.

Use your AIS to look around the bend.

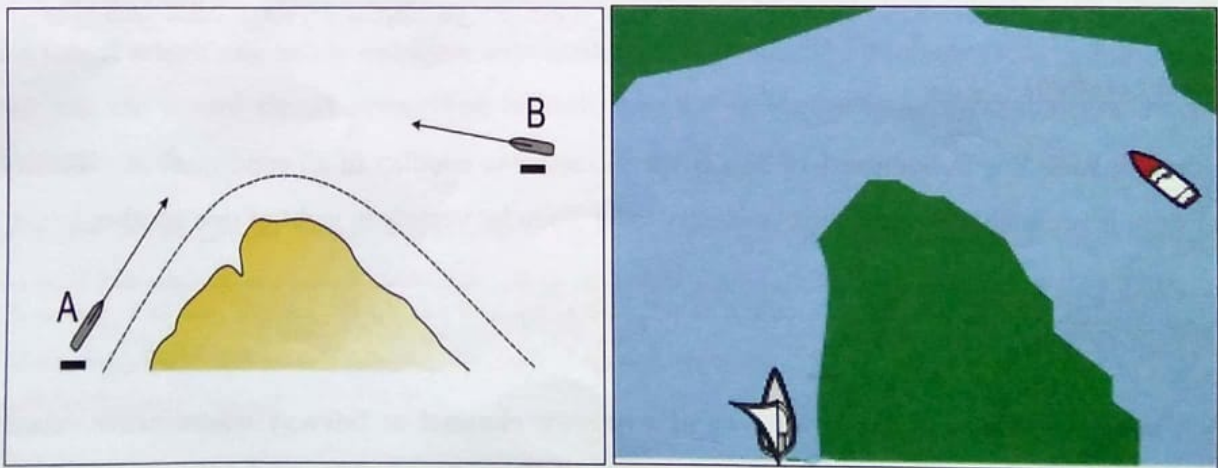
Priority in a bend:

- Vessel with current has priority
- Vessel against the current must wait
- Vessel with large bend to starboard has priority

در چنین شرایطی بهتر است از دستگاه AIS کشتی جهت بررسی طرف دیگر پیچ استفاده شود.

اولویتها در پیچ کانال:

- کشتی هم جهت با جریان آب دارای اولویت است.
- کشتی که جریان آب مخالف مسیر حرکت اوست باید با کم کردن سرعت صبر کند.
- کشتی که دارای پیچ وسیع در سمت راست خود است دارای اولویت است.



(g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

ترجمه: هر شناور تا آنجا که شرایط اجازه میدهد باید از لنگر انداختن در کانال باریک اجتناب نماید.

تفسیر: Interpretation:

A vessel which finds it necessary to anchor in a narrow channel should endeavour to do so in a position where she will not obstruct the flow of traffic. A general advice, circumstances of the case admit means as far as possible she should not anchor, but if due to some extraordinary circumstances she has to anchor then she should have to warn all vessels and take special care.

در صورت نیاز به لنگر اندازی در داخل کانال، این کار باید در مکانی که ترافیک کانال را مختل نمی کند، انجام گیرد. یک توصیه کلی، شرایط اجازه میدهد به این معنی است که تا آنجا که امکان دارد، نباید لنگر انداخت، اما اگر به دلایل خاصی مجبور به این کار شد ضمن اتخاذ احتیاط ویژه به تمامی شناورها اعلام هشدار نماید.

Rule 10

Traffic separation schemes

(a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization and does not relieve any vessel of her obligation under any other Rule.

ترجمه: این قانون به کلیه طرح های تفکیک ترافیکی تایید شده، توسط سازمان بین المللی دریانوردی اعمال می شود و هیچ شناوری را از اجرای الزامات دیگر قوانین این کنوانسیون معاف نمی کند..

تفسیر: Interpretation:

The Rule only applies to traffic separation schemes adopted by IMO. All other Rules of the Collision Regulations continue to apply to a vessel using a traffic separation scheme. For instance, a power-driven vessel following a traffic lane is not relieved of her obligation to keep out of the way of a vessel seen on her own starboard side to be crossing so as to involve risk of collision. Details of traffic separation schemes adopted by IMO are depicted on nautical charts, using the symbols which are described in the IMO publication Ships' Routing.

این قانون فقط به طرح های تفکیک ترافیکی تایید شده توسط سازمان بین المللی دریانوردی اعمال می گردد. تمامی دیگر قوانین راه به شناورهایی که در حال استفاده از طرح های تفکیک ترافیکی هستند نیز اعمال می گردد. برای مثال، شناور موتوری که در حال عبور از باند ترافیکی است و در سمت راست خود شناوری را دارد که در حال قطع مسیر اوست بطوری که خطر تصادف وجود دارد، از الزام فاصله گرفتن از مسیر آن شناور معاف نمی گردد. (رعایت قانون ۱۵ در طرح تفکیک ترافیکی قانون ۱۰). جزئیات طرح های تفکیک ترافیکی تایید شده توسط سازمان بین المللی دریانوردی در نقشه های دریایی با استفاده از علائم توصیف شده در کتاب IMO Ships' Routing، نمایش داده شده است.

A government may however in urgent cases adjust an adopted scheme and implement this change before approval by IMO.

با این وجود، دولت ممکن است در موارد ضروری یک طرح تصویب شده را تغییر و یا اصلاح نماید و قبل از تصویب IMO این تغییر را اعمال نماید.

The Steering and Sailing Rules still apply, when navigating within a TSS.

وقتی که در داخل یک طرح تفکیک ترافیکی TSS ناوبری می کنید، همچنان قوانین هدایت و کشتیرانی لازم الاجرا هستند.

Just because you are in a TSS does not give you any rights, whatsoever. There are some, who think that because they are in a TSS and have another vessel on their own Starboard side, they do not have to give way. This is a totally false understanding of the regulations, as they are still obliged to give way, even if it means leaving the TSS for a short period of time.

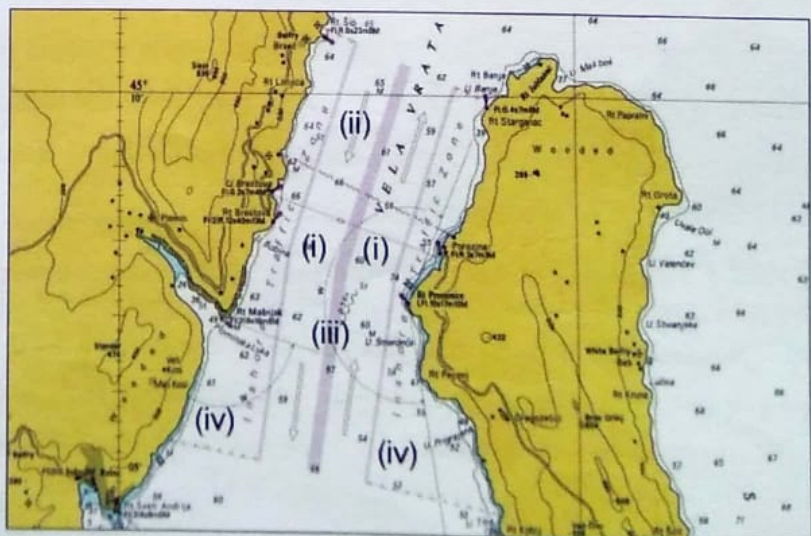
صرفاً "بخاطر قرار داشتن داخل TSS حق خاصی به شما داده نمی شود. بعضی معتقدند بدلیل قرار گرفتن در داخل TSS و داشتن یک شناور در سمت راست خود، لازم نیست از مسیر آن شناور فاصله بگیریم. (رعایت حق تقدم). این یک درک کاملاً نادرست از مقررات است، چرا که آنها هنوز مجبور به فاصله گرفتن از مسیر شناور دیگر هستند، حتی اگر این به معنی خروج از TSS برای مدت کوتاهی از زمان باشد.

Remember also, most TSS's around the world are monitored by radar and you could subsequently receive a heavy fine or even be imprisoned with your livelihood taken away, should you infringe any of the rules in a TSS.

همچنین به یاد داشته باشید که اکثر TSS ها در سراسر جهان با رادار تحت نظارت هستند، در صورت تخطی و نقض قوانین TSS شما ممکن است با یک جریمه سنگین و یا حتی زندان و عدم امکان تامین معیشت خانواده خود مواجه شوید.

Elements of traffic separation schemes:

- (i) traffic lane,
- (ii) direction of traffic flow for the lane,
- (iii) separation zone or line,
- (iv) inshore traffic zone.



General Provisions on Ships' Routeing:

- (a) **Traffic Separation Scheme**, A routeing measure aimed at the separation of opposing streams of traffic by appropriate means and by the establishment of traffic lanes.

طرح تفکیک ترافیکی، اقدامات مسیریابی با هدف جداسازی جریان مخالف ترافیک با استفاده از معیارهای مناسب و ایجاد باند ترافیکی.

- (b) **Traffic Lane**, An area within defined limits in which one-way traffic is established. Natural obstacles, including those forming separation zones, may constitute a boundary.

باند ترافیکی، یک منطقه با محدوده تعریف شده که در آن مسیر ترافیک یکطرفه ایجاد شده است. موانع طبیعی، از جمله مناطق جدا کننده ترافیکی، ممکن است یک مرز تشکیل دهند.

- (c) **Separation Zone or Line**, A zone or line separating the traffic lanes in which ships are proceeding in opposite or nearly opposite directions; or separating a traffic lane from the adjacent sea area; or separating traffic lanes designated for particular classes of ship proceeding in the same direction.

منطقه یا خط جدا کننده ترافیکی، یک ناحیه یا خط جدا کننده باند ترافیکی که در آن کشتی ها در جهت مخالف حرکت می کنند، و یا باند ترافیکی را از منطقه دریایی مجاور جدا می کند، و یا باند ترافیکی را برای کشتی های خاصی که در همان جهت حرکت می کنند جدا و تفکیک می نماید.

- d) **Inshore Traffic Zone**, A routeing measure comprising a designated area between the landward boundary of a traffic separation scheme and the adjacent coast, to be used in accordance with the provisions of Rule 10(d), as amended, of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (Collision Regulations).

منطقه ترافیکی ساحلی، اقدامات مسیریابی در برگرفته منطقه بین کرانه مرزی طرح تفکیک ترافیکی و سواحل مجاور، که باید براساس الزامات قانون 10(d) قوانین بین المللی جلوگیری از تصادف در دریا ۱۹۷۲ مورد استفاده قرار گیرد.

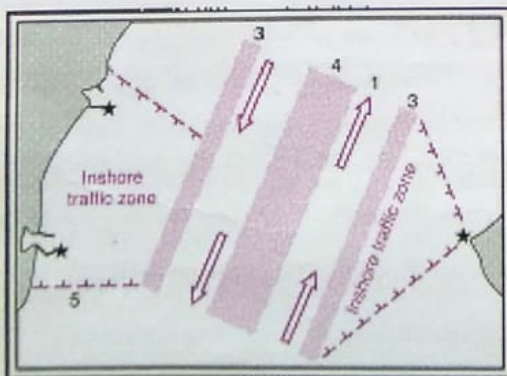


Figure 10.3

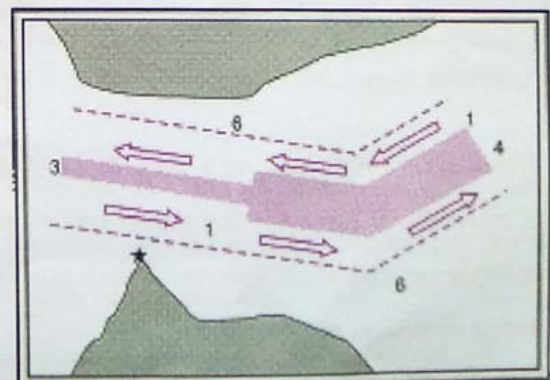


Figure 10.1

(b) A vessel using a traffic separation scheme shall:

- (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;**
- (ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;**
- (iii) Normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from either side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.**

ترجمه: هر شناوری که از طرح تفکیک ترافیکی استفاده می‌کند باید:

- i. در جهت عمومی جریان ترافیکی باند اختصاص یافته حرکت نماید.
- ii. تا سر حد امکان از خط جداسازی ترافیک یا منطقه تفکیک ترافیک فاصله بگیرد.
- iii. معمولا یک شناور باید از ابتدای باند ترافیکی ورود و یا از انتهای آن خارج شود، اما اگر مجبور به ورود یا خروج از وسط باند ترافیکی شد، باید با کمترین زاویه، نسبت به جهت عمومی تعیین شده ترافیکی، این کار را انجام دهد.

تفسیر: Interpretation:

The ship shall go in the direction of the lane – not opposite and not at too great an angle to the lane as marked on the chart. The course line as drawn should be parallel or nearly parallel to the direction of the lane. If the marked lane is showing a direction of 270° then the course line should be almost close to 270° .

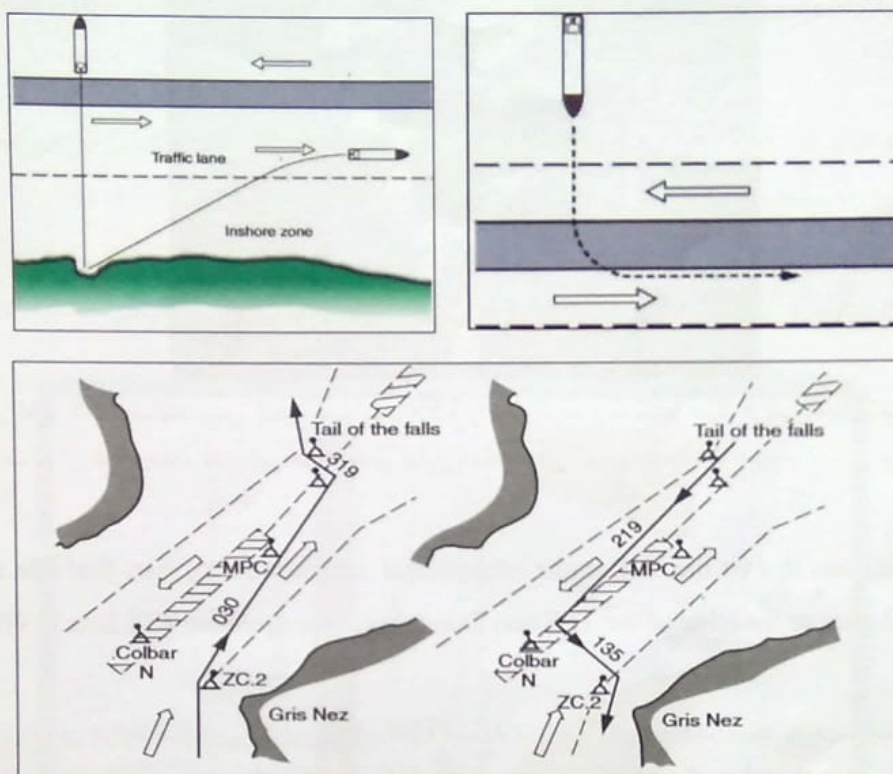
کشتی باید در جهت باند ترافیکی که در نقشه دریایی نشان داده شده است قرار گیرد، نه در جهت مخالف و نه با زاویه بسیار زیاد نسبت به آن. مسیر ترسیم شده حرکت شناور باید موازی و یا تقریباً موازی با جهت باند ترافیکی باشد. چنانچه باند ترافیکی مشخص شده در راستای 270° درجه قرارداشت مسیر حرکت شناور باید تقریباً 270° درجه ترسیم شود.

Ships should as far as possible lay their course line away from the edges of the traffic lane on either side, and follow the same. Preferable drawn through the centre of the lane.

کشتی‌ها باید تا آنجا که ممکن است خط مسیر خود را دورتر از کناره‌های باند ترافیکی در هر طرف ترسیم نموده و همان مسیر را دنبال کنند. ترجیحاً از مرکز باند ترافیکی ترسیم نمایند.

When entering or leaving a TSS, make your course line join the TSS at the beginning or at the end of the TSS. If however the vessel has to join or leave from the side, say for engine to be stopped or other emergencies, then the exit or entry course line should have as small an angle to the general arrow direction as possible.

هنگام ورود یا خروج از TSS، خط مسیر خود را در ابتدا و یا انتهای TSS ترسیم کنید. در صورت ورود و یا خروج به TSS از طرفین مثلاً "در وضعیتهای اضطراری و یا توقف موتور کشتی، خط مسیر باید با کمترین زاویه، نسبت به جهت عمومی ترافیک ترسیم شود.



(c) A vessel shall, so far as practicable, avoid crossing traffic lanes but if obliged to do so shall cross on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

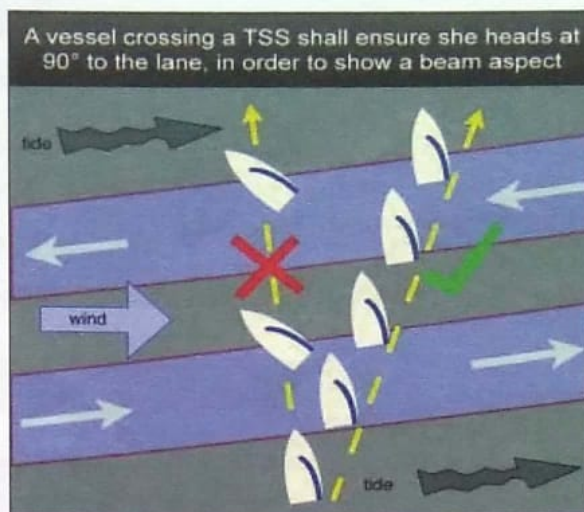
ترجمه: تا حد امکان، یک شناور نباید یک باند ترافیکی را قطع نماید. اما اگر مجبور به این کار شد باید جهت حرکت کشتی خود را تا حد امکان، عمود به جهت عمومی ترافیک تعیین شده قرار دهد.

Interpretation: تفسیر

It is the heading of the vessel and not the course made good which should be as nearly as practicable at right angles to the direction of traffic flow.

Case 1: A vessel is not following a TSS, she decides to cross the TSS and go over to the other side, in this case she has to bisect the TSS at 90° or nearly so, since that is the shortest distance to cut and also the other vessels are not in confusion as to what this vessel is doing.

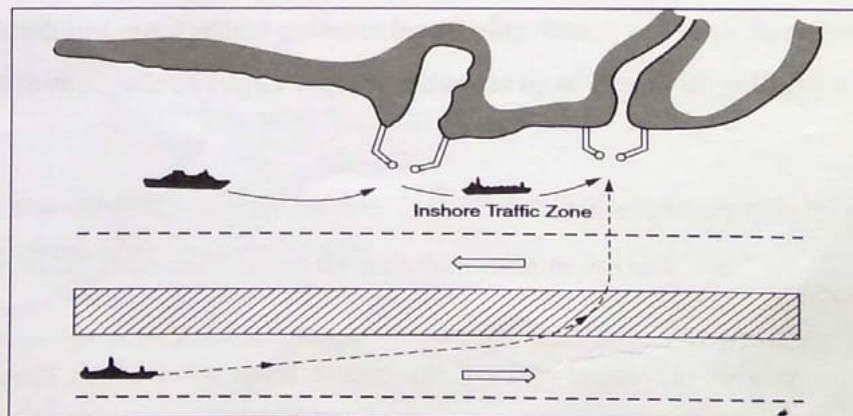
در هنگام قطع باند ترافیکی، منظور از عمود بودن جهت حرکت کشتی به جهت عمومی ترافیک تعیین شده، سمت سینه شناور Heading می باشد نه مسیر طی شده آن.



مورد-۱: کشتی که از TSS استفاده نمی کند و قصد دارد TSS را قطع کرده و به سمت دیگر آن برود، باید این کار را با زاویه ۹۰ درجه و یا نزدیک به آن انجام دهد، علت این امر کوتاه تر بودن مسافت طی شده و عدم ایجاد ابهام و اختلال برای شناورهای دیگر است.

Case 2: A vessel has to exit the TSS under exceptional circumstances, then first she moves at a small angle and goes to the edge of the TSS and then crosses the opposite TSS lane at 90° or nearly so.

مورد-۲: شناوری که در شرایط استثنایی ناگزیر به ترک TSS است ابتدا باید با زاویه کوچک نسبت به جهت عمومی ترافیک حرکت و سپس خود را به کناره TSS رسانده و باند ترافیکی مقابل را با زاویه ۹۰ درجه و یا نزدیک به آن قطع نماید.



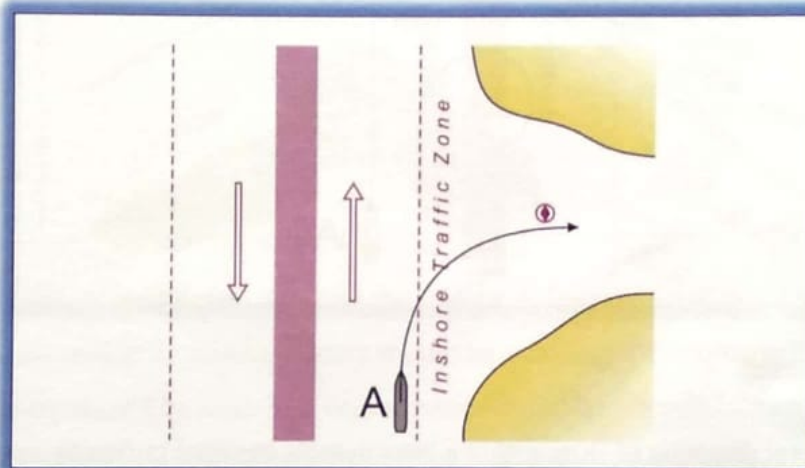
(d) (i) A vessel shall not use an inshore traffic zone when she can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 metres in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.

(d) (ii) Notwithstanding sub-paragraph (d) (i), a vessel may use an inshore traffic zone when enroute to or from a port, offshore installation or structure, pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone, or to avoid immediate danger.

ترجمه:

di: شناوری که می‌تواند به طور ایمن از باند ترافیکی TSS مجاور استفاده کند، نباید از منطقه ترافیکی ساحلی استفاده نماید. هر چند که، شناورهای با طول کمتر از ۲۰ متر، بادبانی و ماهیگیری می‌توانند از این مناطق استفاده کنند.

dii: علی‌رغم آنچه که در قانون (d) (i) گفته شد یک شناور می‌تواند، در حال ورود به و خروج از یک بندر، سکوی دریایی یا ایستگاه راهنمایی یا هر ناحیه دیگری در منطقه ترافیکی ساحلی و یا برای جلوگیری از خطر حتمی از این مناطق استفاده کند.



تفسیر: Interpretation:

IMO has demarcated Inshore TZ, this is not supposed to be used by any vessel, so no course lane or navigation may be done within the zone, however, vessels less than 20m in length, sailing vessels and fishing vessels (only if they are fishing) may use them.

سازمان بین‌المللی دریانوردی حدود منطقه ترافیکی ساحلی را تعیین نموده است، این منطقه نباید توسط هیچ کشتی مورد استفاده قرار گیرد، بنابر این ناوبری و عبور از این منطقه ممنوع است، هر چند که، شناورهای با طول کمتر از ۲۰ متر، بادبانی و ماهیگیری (در حال فعالیت ماهیگیری) ممکن است از این مناطق استفاده کنند.

(e) A vessel other than a crossing vessel or a vessel joining or leaving a lane shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:

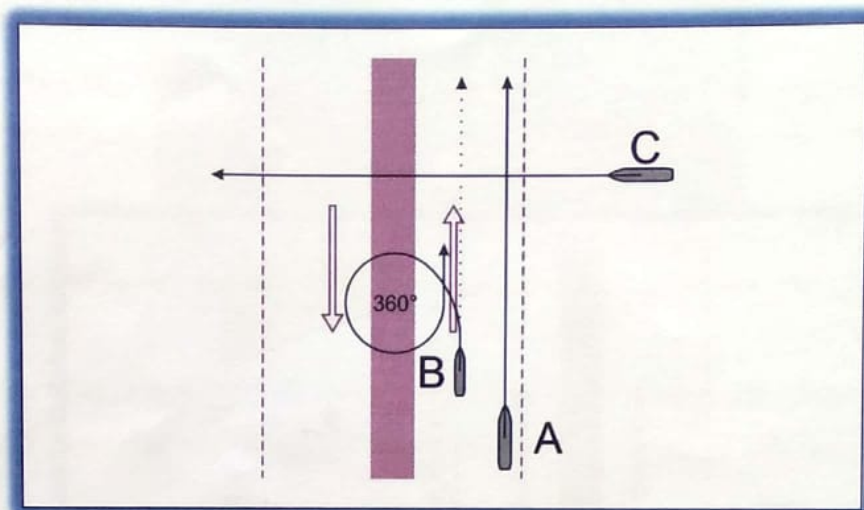
- (i) In cases of emergency to avoid immediate danger;
- (ii) To engage in fishing within a separation zone.

ترجمه:

e: هر شناوری به غیر از شناور قطع کننده‌ی عرض باند ترافیکی و یا در حال ورود به و خروج از باند ترافیکی، معمولاً نباید وارد مناطق جدا کننده ترافیکی شود یا خطوط مجزا کننده ترافیکی را قطع نماید، مگر این‌که:

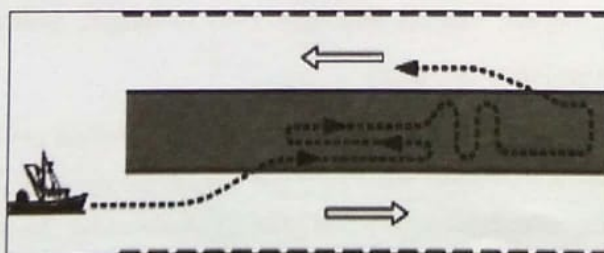
۱. در وضعیت اضطراری برای جلوگیری از خطر حتمی باشد.

۲. به قصد ماهیگیری در آن مناطق تردد کند.



تفسیر Interpretation:

As there is no general direction of flow within a zone vessels engaged in fishing may move in any direction but they should take account of the general principles of traffic separation schemes and refrain from proceeding in the opposite direction to the general direction of flow in the adjacent traffic lane when fishing near a lane boundary.



از آنجا که در داخل منطقه جدا کننده، جهت عمومی ترافیک وجود ندارد، شناور در حال ماهیگیری می‌تواند در هر جهتی حرکت نماید اما آنها باید به اصول کلی TSS توجه داشته و از حرکت کردن در جهت مخالف جهت عمومی ترافیک در باند ترافیکی مجاور خودداری نمایند.

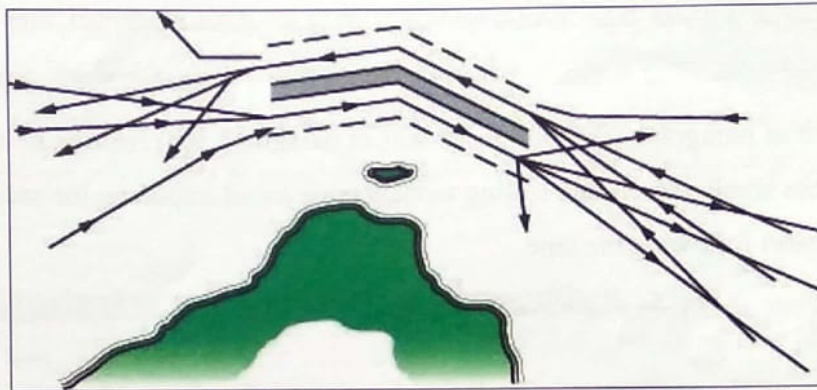
(f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

ترجمه: شناورهایی که در نزدیکی مناطق انتهایی TSS دریانوردی می‌کنند، باید این کار را با احتیاط ویژه انجام دهند.

Interpretation: تفسیر

The establishment of traffic lanes has reduced the risk of collision within the lanes but has probably increased the incidence of fine crossing situations near the terminations due to converging and diverging traffic.

استقرار باندهای ترافیکی، خطر تصادف شناورها را کاهش داده اند اما بدلیل قطع مسیر حرکت شناورها در نزدیکی مناطق انتهایی TSS احتمال بروز سوانح افزایش یافته است.



When a ship is near a termination area like the joining or leaving point to a TSS, the ship should be alert. Look out should be posted, Radars should be working, the engine to be on stand by, and the person steering should be alert. The engine room should be informed.

هنگامی که یک کشتی در نزدیکی منطقه انتهایی مانند نقطه پیوستن یا خروج به TSS قرار دارد، باید هشیار و آماده باشد. دیده بان باید بکار گمارده شود، رادارهای کشتی روشن باشند، موتور کشتی در حال آماده باش باشد، ملوان سکانی باید هوشیار باشد. موتورخانه را باید مطلع نمود.

(g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.

ترجمه: شناورها در حد امکان نباید در TSS و نزدیک به انتهای آن، لنگر اندازی کنند.

(h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

ترجمه: شناوری که از TSS استفاده نمی نماید باید، تا حد امکان از آن فاصله بگیرد.

(i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

ترجمه: شناورهای ماهیگیری نباید مزاحم شناورهایی که در حال استفاده از باند ترافیکی هستند، بشوند.

تفسیر Interpretation:

A vessel which is required not to impede the passage or safe passage of another vessel, in accordance with Rule 10 (I) and (j) must also comply with the requirements of Rule 8(f) and must, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the vessel whose passage is not to be impeded.

شناوری که از او خواسته شده تا مزاحمتی برای حرکت و یا حرکت ایمن شناورهای دیگر بوجود نیاورد، بر اساس قانون (I) 10 و (j) باید الزامات قانون 8(f) را نیز رعایت نماید، این شناور اگر شرایط اجازه دهد، باید بموقع اقدام به فراهم نمودن فضای مانور کافی برای حرکت ایمن شناوری که نباید برای او مزاحمت ایجاد شود، نماید.

The requirement of paragraph (j) is similar to that of paragraph 9(b) relating to narrow channels, but in traffic lanes small vessels and sailing vessels must avoid impeding the safe passage of any power-driven vessel following the lane.

الزام پاراگراف (j) شبیه پاراگراف 9(b) کانال و آبراه است، اما در باند ترافیکی شناورهای کوچک و بادبانی باید از ایجاد مزاحمت برای شناور موتوری امتناع کنند.

For this requirement the application of Rule 8(f) is relevant. Small vessels and sailing vessels are not required to avoid impeding the safe passage of power-driven vessels crossing a lane or moving against the direction of flow.

برای این الزام استفاده از قانون 8(f) مناسب است. این الزام شناورهای کوچک و بادبانی شامل شناور موتوری که در حال قطع باند ترافیکی است و یا بر خلاف جهت عمومی حرکت ترافیک در حال ناوبری است، نمی شود.

(j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

ترجمه: شناور زیر ۲۰ متر یا بادبانی نباید مزاحم راه شناورهای موتوری در باند ترافیکی شوند.

(k) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the maintenance of safety of navigation in a traffic separation scheme is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

ترجمه: شناور دارای محدودیت مانور هنگام انجام عملیات ارتقاء ایمنی دریانوردی در TSS، از پیروی این قوانین به میزان مورد نیاز برای انجام کار معاف است.

(L) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the laying, servicing or picking up of a submarine cable, within a traffic separation scheme, is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

ترجمه: شناور دارای محدودیت مانور هنگام انجام عملیات کابل گذاری، تعمیرات و جمع آوری کابل‌های دریایی در داخل TSS از پیروی این قوانین به میزان مورد نیاز برای انجام کار معاف است.

Interpretation: تفسیر

Vessels engaged in the operations referred to in paragraphs (k) and (L), and which are exhibiting the lights or shapes prescribed in Rule 27(b), may thus be exempted from compliance with Rule 10 and may even be justified in proceeding in a direction opposite to the general direction of traffic flow in a traffic lane. However, they are expected to comply with Rule 10 whenever possible.

کشتی‌هایی که در عملیات‌های مندرج در پاراگراف (k) و (L) مشغول فعالیت هستند و چراغ‌ها یا اشکالی که در قانون 27(b) تعیین گردیده را نمایش داده اند، ممکن است از اجرای قانون ۱۰ معاف شوند و حتی حق داشته باشند که بر خلاف جهت عمومی ترافیک در باند ترافیکی حرکت نمایند. هر چند که از این کشتی‌ها انتظار می‌رود که قانون ۱۰ را در صورت امکان اجرا نمایند.

Section II – Conduct of vessels insight of one another

Rule 11

Application

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

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

Interpretation: تفسیر

The Rules in Section II do not apply to a vessel which has detected another vessel by radar, and has established that risk of collision exists, if the other vessel cannot be sighted visually. In restricted visibility, therefore, vessels may initially have to comply with Rule 19 of Section III then subsequently have to comply with the Rules of Section II when they come into visual sight of one another.

قوانین بخش دوم به یک کشتی که کشتی دیگری را به کمک رادار شناسایی ولی با چشم قابل مشاهده نیست و خطر تصادف با آن محرز شده، اعمال نمی‌شود. بنابراین، در دید محدود، کشتی‌ها در ابتدا باید مطابق با قانون ۱۹ بخش III عمل کنند، سپس زمانی که شناورها با چشم قابل مشاهده شدند، قوانین بخش دوم را اعمال کنند.

Rules 13 and 18 of Section II are based on the principle of allocating prime responsibility to the vessel which will usually be more capable of keeping out of the way.

قوانین ۱۳ و ۱۸ بخش دوم بر اساس اصل تخصیص مسئولیت اصلی به کشتی است که معمولاً بیشتر قادر به فاصله گرفتن و دور شدن از مسیر شناور دیگر می‌باشد.

Give-Way vessel: The vessel that is required to take early and substantial action to keep well away from other vessels by stopping, slowing down or changing course. Avoid crossing in front of other vessel. Any change of course and/or speed should be large enough to be readily apparent to another vessel. (A series of small changes should be avoided.)

شناور راه دهنده شناوری است که لازم است در اسرع وقت اقدام کافی جهت فاصله گرفتن و دور شدن از شناور دیگر را با توقف کامل، کاهش سرعت و تغییر مسیر به اجرا گذارد. اجتناب کند از عبور از مقابل شناور دیگر. هرگونه تغییر مسیر و یا سرعت، در حدی بزرگ باشد که برای شناور مقابل ملموس باشد، (از تغییرات اندک و متوالی دوری کند).

Stand-On vessel: The vessel that must maintain its course and speed unless it becomes apparent that the give-way vessel is not taking appropriate action. If you must take action, do not turn toward the give-way vessel or cross in front of it.

شناوردارای حق تقدم، شناوری است که باید مسیر حرکت و سرعت خود را بجز در مواقعی که متوجه عدم اقدام لازم توسط شناور راه دهنده می شود، ثابت نگه دارد. اگر لازم است اقدامی انجام دهید، بسمت شناور راه دهنده نرفته و یا از مقابل او عبور نکنید.

Giving way and not impeding:

- If the COLREGs require you 'not to impede' or 'give-way' to another vessel, then you must take very early action to make sure risk of collision does not develop.
- If you are the 'not to be impeded' or stand-on vessel, then you must always be prepared for the give-way vessel not to take the correct action.
- If a risk of collision develops, you will have to act – remember the caution in Rule 2 on responsibilities and your continuing responsibilities in Rule 17 on action by the stand-on vessel.

- اگر قوانین راه از شما می خواهد برای حرکت شناور دیگر ایجاد مانع و مزاحمت نکنید یا به او راه دهید، شما باید سریعاً اقدام نموده و از بوجود آمدن خطر تصادف جلوگیری نمایید.
- اگر شما شناوری هستید که دیگران نباید مانع و مزاحم حرکت شما شوند و یا شناوری هستید که دارای حق تقدم است، باید آماده باشید که شناور راه دهنده ممکن است اقدام مورد نیاز و صحیح را انجام ندهد.
- اگر خطر تصادف ایجاد شد، شما باید اقدام کنید، موارد احتیاطی قانون ۲ در مورد مسئولیت و مسئولیت مستمر در قانون ۱۷ شناور دارای حق تقدم را بخاطر بسپارید.

Rule 12

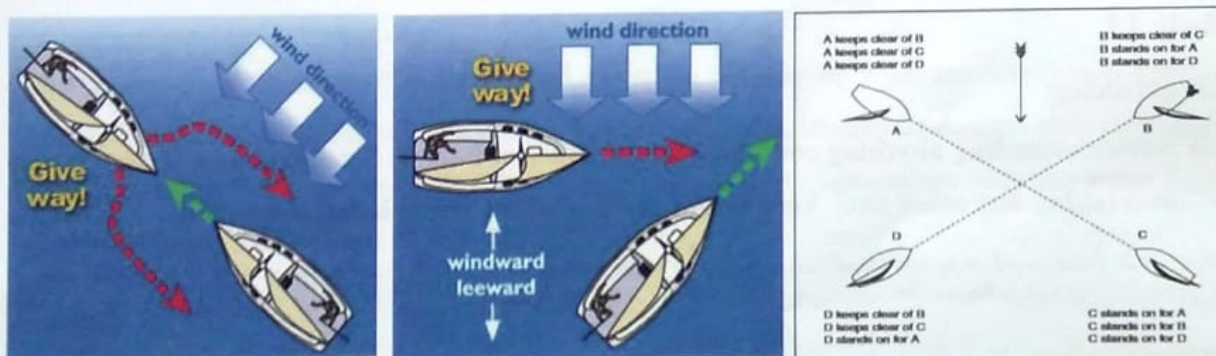
Sailing Vessels

(a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:

- (i) When each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;
- (ii) When both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;
- (iii) If a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

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

- i. هرگاه هر دو شناور باد را در دو جهت مخالف داشته باشند شناوری که باد را در سمت چپ خود دارد باید به دیگری راه دهد.
- ii. زمانی که هر دو شناور باد را در یک سمت دارند شناوری که به باد نزدیکتر است باید به دیگری راه دهد. هرگاه باد به سمت چپ شناوری بوزد و شناور دیگری را نزدیکتر به باد مشاهده کند اما با اطمینان نتواند تشخیص دهد که شناور دیگر باد را در سمت راست یا چپ خود دارد، باید به آن راه دهد.



تفسیر Interpretation:

Sailing vessel approaching another sailing vessel from a direction more than 22.5 abaft her beam is an overtaking vessel and must keep clear regardless of wind direction, as Rule 13 over-rides Rule 12. Rule 12 will not apply if one of the vessels under sail is also using propelling machinery as such a vessel is considered to be a power-driven vessel.

شناور بادبانی که از سمتی بیشتر از ۲۲/۵ درجه پشت راستای خط عرضی شناور بادبانی دیگر در حال نزدیک شدن به اوست را شناور سبقت گیرنده گویند و این شناور بدون در نظر گرفتن جهت باد باید از شناور دیگر فاصله بگیرد. بنابراین قانون ۱۳ به قانون ۱۲ ارجعیت دارد. اگر یکی از شناورهای بادبانی از نیروی رانش موتور استفاده نماید دیگر قانون ۱۲ اعمال نمی شود زیرا طبق تعریف آن شناور را شناور موتوری گویند.

(b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

ترجمه: از نظراین 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 خصوص شناورهای دارای بادبانهای چهارگوش، سمت باد مخالف سمتی است که بزرگترین بادبان سرتاسری به طرف آن کشیده شده است.



Rule 13

Overtaking

(a) Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Sections I and II, any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

ترجمه: علی رغم هر آنچه در قوانین فصل B بخش I و II آمده است، هر شناور سبقت گیرنده باید به هنگام سبقت از شناور دیگر فاصله بگیرد.

Interpretation: تفسیر

Rule 13 takes precedence over Rules 12 and 18 so that a sailing vessel overtaking another sailing vessel must keep out of the way, irrespective of wind direction, and a vessel from any of the categories listed in Rule 18 (a vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a fishing vessel, a sailing vessel etc.) must keep out of the way of any vessel which she is overtaking. Rule-13 also apply to vessel proceeding along narrow channel or a traffic lane.

قانون ۱۳ نسبت به قوانین ۱۲ و ۱۸ دارای ارجعیت است، بطوریکه بدون در نظر گرفتن جهت باد، شناور بادبانی که در حال سبقت گرفتن از شناور بادبانی دیگر است باید از او فاصله بگیرد، هریک از کشتی های دسته بندی شده در قانون ۱۸ که در حال سبقت گرفتن باشند باید از شناور مورد نظر فاصله بگیرند. (شناور خارج از کنترل، شناور دارای محدودیت در مانور، شناور ماهیگیری، شناور بادبانی...). قانون ۱۳ به شناورهایی که در داخل کانال / آبراه و باند ترافیکی در حال حرکت هستند هم اعمال می گردد.



According to R-2/b a vessel which is being overtaken by a NUC/RAM/CHD vessel should take necessary measures to avoid risk of collision. (Due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved)

برطبق قانون 2-b چنانچه شناوری مانند شناور خارج از کنترل، شناور دارای محدودیت در مانور، شناور با آبخور زیاد از شما سبقت بگیرند، شما هم بعنوان شناور سبقت شونده باید اقدامات لازم برای جلوگیری از تصادف را انجام دهید. (توجه اصلی باید معطوف به همه خطرات ناوبری، تصادفات و شرایط خاص که شامل محدودیت شناورهای درگیر است، گردد)

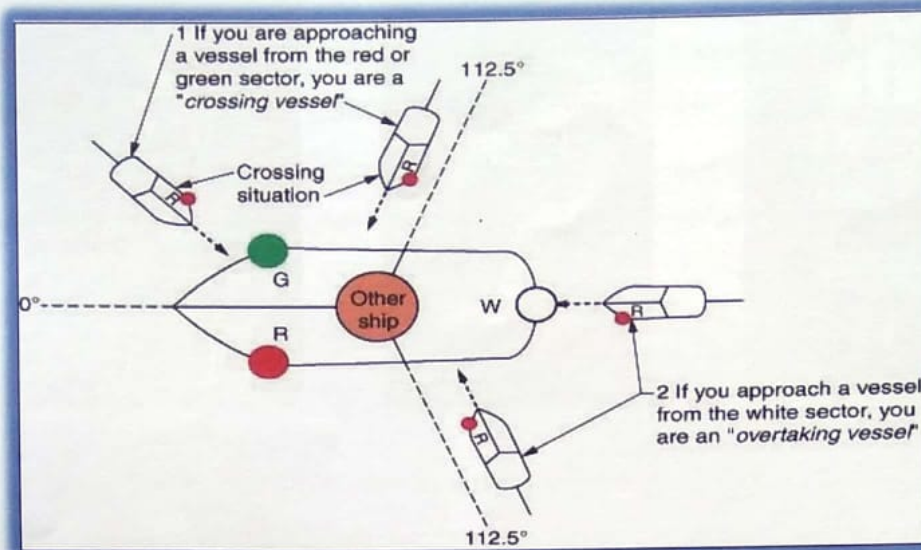
(b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the stern light of that vessel but neither of her sidelights.

ترجمه: شناوری سبقت گیرنده محسوب می گردد که به شناور دیگر از سمت بیش از ۲۲/۵ درجه پشت راستای خط عرضی در حال نزدیک شدن باشد، یعنی در چنین موقعیتی نسبت به کشتی که او در حال سبقت گرفتن است در شب هیچ کدام از چراغ های راه طرفین آن را مشاهده نکند و فقط چراغ پاشنه شناور جلویی قابل رویت باشد.

تفسیر: Interpretation:

Only when you are approaching the other vessel in the sector of the stern light, (135 deg) in such a way that only the stern light can be seen, you are an overtaking vessel. When the stern light as well as one of the sidelights or only a sidelight is visible you are on crossing courses.

تنها زمانی که در ناحیه چراغ ناوبری پاشنه (۱۳۵ درجه) شناور جلویی به او نزدیک می شوید، به طوری که تنها چراغ ناوبری پاشنه قابل رویت باشد، شما یک شناور سبقت گیرنده هستید. هنگامیکه علاوه بر چراغ ناوبری پاشنه، یکی از چراغ های ناوبری طرفین و یا فقط چراغ ناوبری چپ یا راست شناور را مشاهده می کنید، شما در حال قطع مسیر آن شناور هستید.



(c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

ترجمه: هرگاه نسبت به اینکه آیا شناور سبقت گیرنده هستید دچار شک و تردید شدید، فرض کنید که در حال سبقت گرفتن هستید و بر این اساس اقدام کنید.

تفسیر: Interpretation:

When approaching a small vessel in stormy weather this can raise some doubts. The following lights of the yawing vessel can be seen alternately:

- Stern light
- Stern light, side light and possibly masthead light(s)
- Side light and masthead light(s)

In this case you should consider yourself to be an overtaking vessel.

در صورت نزدیک شدن به یک کشتی کوچک در هوای طوفانی، شک و تردید ممکن است ایجاد شود. در صورت نوسان چپ و راست سینه شناور، چراغ های زیر را می توان به طور متناوب مشاهده کرد:

- چراغ ناوبری پاشنه
 - چراغ ناوبری پاشنه، چراغ ناوبری طرفین و احتمالا"
 - چراغ ناوبری طرفین و چراغ ناوبری سینه شناور
- در این حالت شما فرض را بر شناور سبقت گیرنده قرار دهید.

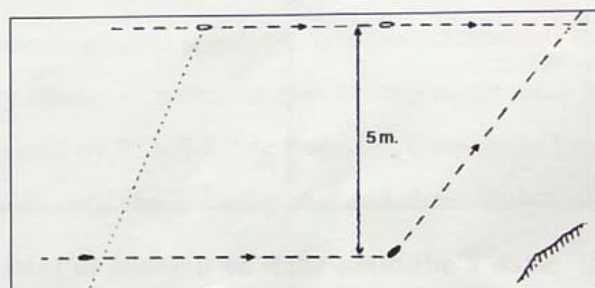
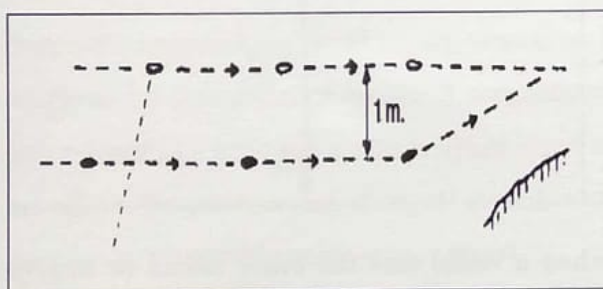
(d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

ترجمه: در هنگام سبقت گرفتن چنانچه تغییرات بعدی در سمت بین دو شناور ایجاد شود بر اساس این قانون شناور سبقت گیرنده به شناور قطع کننده مسیر دیگری تبدیل نخواهد شد و از انجام وظایفش تا زمانی که به اندازه کافی از شناوری که در حال سبقت گرفتن از اوست دور نشده معاف نمی سازد.

تفسیر: Interpretation:

When a vessel initially approaching from more than 22.5 abaft the beam of the other at a relatively large distance (over 5 miles) so that, although the vessels are likely to be in sight of one another, risk of collision could hardly be considered to apply as they are on parallel courses. In this case the slower vessel will be required to keep out of the way if the faster vessel turns on to a converging course which brings risk of collision.

هنگامیکه یک شناور از سمت بیش از ۲۲/۵ درجه پشت راستای خط عرضی در حال نزدیک شدن به شناوری دیگری است اما فاصله بین آنها زیاد است، برای مثال بیشتر از ۵ مایل، گرچه احتمالاً این دو شناور برای هم قابل رویت هستند، اما بدلیل موازی بودن مسیر آنها خطر تصادف بسیار پایین است. در صورت چرخش شناوری که سرعتش بیشتر است بطرف دیگری بطوری که خطر تصادف بوجود آید، شناوری که سرعت کمتری دارد باید از شناور سریعتر فاصله بگیرد.



Rule 14

Head-on situation

- a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

ترجمه: زمانی که دو شناور موتوری با مسیر حرکت متقابل (معکوس) یا تقریباً متقابل در حال نزدیک شدن بهم هستند بطوری که خطر تصادف بین آن دو وجود داشته باشد، هر یک باید به سمت راست خود تغییر مسیر داده و از سمت چپ دیگری عبور کند.

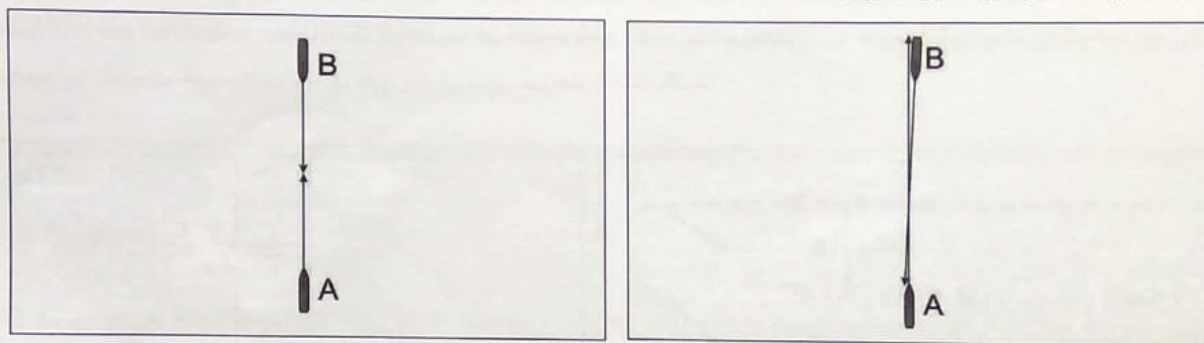
تفسیر: Interpretation:

Rule 14 differs from the other Rules in Section II in placing equal responsibility for keeping out of the way on each of the two vessels involved and in stating, specifically, what action should be taken by each vessel. It applies only to power-driven vessels.

تفاوت قانون ۱۴ با دیگر قوانین بخش دوم در این نکته است که این قانون مسئولیت مساوی فاصله گرفتن از هم را برای هر دو شناور درگیر لحاظ می نماید و دقیقاً مشخص می کند که چه اقداماتی باید توسط هر شناور انجام شود. این قانون فقط به شناورهای موتوری اعمال می شود.

Nearly reciprocal course would deem that the vessels would be passing very close to each other, and the situation can become a close quarter situation when the ships are quite close. Rule 14 only applies to power-driven vessels Thus: Not to two sailing vessels, not to a power-driven vessel and a sailing vessel, not to a vessel engaged in fishing and a power-driven vessel.

تقریباً متقابل فرض را بر این قرار می دهد که دو شناور با فاصله خیلی نزدیک از هم عبور می کنند و زمانی که دو شناور بهم کاملاً نزدیک شوند شرایط ممکن است تبدیل به **close quarter situation** (شرایط و یا رشته وقایعی که ممکن است سبب تصادف دو شناور شوند) شود. قانون ۱۴ فقط به شناورهای موتوری اعمال می شود نه به دو شناور بادبانی، نه به شناور موتوری و شناور بادبانی، نه به شناور ماهیگیری و شناور موتوری.



- b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she would see the mast head lights of the other in a line or nearly in a line and or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

ترجمه: این موقعیت زمانی بوجود می آید که یک شناور، از روبرو یا تقریباً روبرو شناور دیگری را می بیند، و در شب چراغهای دکل اصلی شناور دیگر را در یک خط، یا تقریباً در یک خط و یا هم زمان چراغهای طرفین آن شناور را مشاهده می کند، و همچنین در روز سمت حرکت آن شناور نسبت به خود را مشاهده می کند.

تفسیر: Interpretation:

When both masts are in line or nearly in line, the vessel is steering a course towards your own vessel, when the vessel is observed ahead of you, she is meeting on a reciprocal or nearly reciprocal course and you have a head-on situation.

هنگامیکه هر دو چراغ دکل اصلی شناور دیگر در یک خط، یا تقریباً در یک خط قرار داشته باشند، آن شناور مسیرش بسمت شماست، وقتی که شناوری را روبروی خود می بینید، مسیر حرکت آن شناور متقابل یا تقریباً متقابل (۲۷۰-۰۹۰) با شماست و شما با آن شناور در وضعیت روبرو قرار دارید.

It determining whether the situation is a meeting or crossing one, it is generally considered that if both sidelights of each vessel are visible to the other vessel, then the situation is a meeting one. Each vessel is a give-way vessel and each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other. There is a sector of maximum 6° , right ahead, where both sidelights are visible.

برای تعیین وضعیت رو برو و یا وضعیت قطع مسیر یکدیگر، معمولاً "در صورت قابل رویت بودن هر دو چراغ طرفین بطور همزمان، بنا را بر وضعیت روبرو قرار می دهیم. هر یک از دو شناور راه دهنده هستند و باید بسمت راست خود تغییر مسیر دهند بطوری که از سمت چپ یکدیگر عبور کنند. ناحیه ای با اندازه حداکثر 6° درجه، درست روبروی شما وجود دارد که هر دو چراغ طرفین قابل رویت هستند.

c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

ترجمه: اگر شناوری نسبت به وجود چنین موقعیتی دچار شک و تردید شود، باید فرض کند که وضعیت روبرو وجود دارد، و مطابق قوانین مربوط به آن عمل کند.

Interpretation: تفسیر

Since the approaching speed of two vessels on a head-on course is high, this also means that the moment for action comes sooner. A precautionary change of course to port at long range must be considered as a normal alteration which is not covered by Rule 14 (See Rule 8a). Constantly keep an eye on the other vessel, using all available means, until she is finally past and clear. Only then, resume your original course and/or speed.

از آنجایی که سرعت نزدیک شدن دو شناور در وضعیت روبرو سرعتی بالا است، این بدان معنی است که زمان برای اقدام لازم زودتر فرا می رسد. تغییر مسیر شما به چپ بعنوان یک اقدام احتیاطی در فواصل زیاد را می توان اقدامی نرمال دانست که البته توسط قانون ۱۴ پوشش داده نمی شود (قانون 8a). به طور مداوم به کمک تمامی ابزار و وسایل موجود خود شناور دیگر را تحت نظر داشته باشید، تا زمانی که او از شما عبور کرده و فاصله بگیرد. تنها در این زمان می توانید به مسیر حرکت و سرعت قبلی خود برگردید.

As far as possible, when passing each other, keep a safe speed and a safe distance between both vessels. In narrow channels this is not always possible, remember, interaction has very little effect on vessels meeting on opposite courses. Either vessel shall indicate its intent (one short blast) which the other vessel shall answer promptly. In a meeting situation neither vessel is the stand-on vessel.

تا آنجا که امکان دارد، هنگام عبور از کنار یکدیگر، سرعت و فاصله ایمن بین هر دو شناور را حفظ کنید. در کانال های باریک این عمل همیشه امکان پذیر نیست، به یاد داشته باشید، اثر متقابل بین دو شناور که با مسیر حرکت متقابل از روبرو بهم نزدیک می شوند

بسیار کم است. هر یک از شناورها باید قصد و نیت خود را (بصدا درآوردن یک بوق کوتاه) نشان دهد، شناور دیگر هم باید به سرعت پاسخ او را بدهد. در وضعیت روبرو هیچ یک از آنها شناور دارای حق تقدم نیستند.

If you cannot pass port-to-port due to another vessel or an obstruction, you should sound two short blasts to indicate your intention to pass starboard-to starboard. Make sure the other vessel understands your intent before proceeding. The other vessel should return your two-short-blast signal. If necessary use your VHF or AIS to come to a clear understanding.

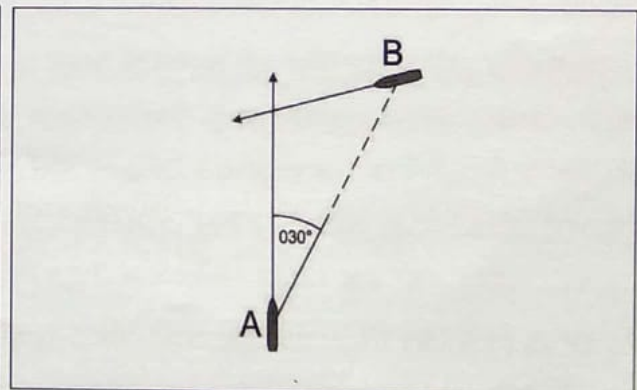
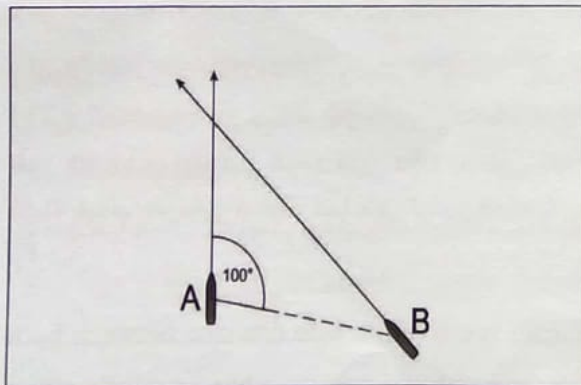
در صورتیکه بعلت وجود شناور دیگر و یا موانع (صخره، کشتی غرق شده، عمق کم آب...) در سمت راست خود امکان تغییر مسیر به راست را ندارید باید با بصدا درآوردن دو بوق کوتاه قصد خود را از تغییر مسیر به چپ نمایش دهید. قبل از این کار اطمینان حاصل نمایید شناور دیگر متوجه قصد و نیت شما شده است. شناور دیگر باید جواب علامت دو بوق کوتاه شما را بدهد. اگر لازم است جهت درک درست و شفاف از VHF یا AIS استفاده کنید.

Rule 15

Crossing situation

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

ترجمه: هرگاه دو شناور موتوری طوری مسیر حرکت یکدیگر را قطع کنند که خطر تصادف بین آن دو وجود داشته باشد، شناوری که دیگری را در سمت راست خود دارد باید به شناور دیگر راه دهد، و چنانچه شرایط حاکم اجازه دهد نباید از جلوی آن عبور کند.



Interpretation: تفسیر

Rule 15 does not apply to two power-driven vessels crossing so as to involve risk of collision if one of the power-driven vessels is not under command, restricted in her ability to manoeuvre or engaged in fishing. Rule 18 applies in such circumstances.

قانون ۱۵ مشمول شناور موتوری که مسیر حرکت یکی از شناورهای زیر را قطع کرده و خطر تصادف بین آنها وجود دارد، نمی شود: شناور موتوری خارج از کنترل، شناوری که داری محدودیت مانور است یا شناور ماهیگیری. در این شرایط قانون ۱۸ اعمال می گردد.

A vessel which is engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course is 'restricted in her ability to manoeuvre' and is not required to keep out of the way of a power-driven vessel crossing from her starboard side, provided she is displaying the lights or shapes prescribed in Rule 27(b).

یک کشتی که در حال عملیات یدک کشی (بکسل) است بطوری که بشدت یدک کش و شناور یدک دچار محدودیت در مانور شده اند را یک "شناور دارای محدودیت در مانور" گویند، این شناور لازم نیست که از شناور موتوری که از سمت راست در حال قطع مسیر اوست فاصله بگیرد، البته بشرطی که اشکال و چراغهای وصف شده در قانون 27(b) را نمایش دهد.

Rule 15 does not apply to:

- Two sailing vessels
- A sailing vessel and a power-driven vessel
- A power-driven vessel and a hampered vessel such as:
 - A vessel not under command
 - A vessel restricted in her ability to manoeuvre
 - A vessel constrained by her draught
 - A vessel engaged in fishing

قانون ۱۵ در مواقع زیر اعمال نمی گردد:

- دو کشتی ماهیگیری
- شناور ماهیگیری و کشتی موتوری
- شناور موتوری و شناوری که نباید برای او مزاحمت ایجاد شود مانند:
 - شناور خارج از کنترل
 - شناور دارای محدودیت در مانور
 - شناور دارای محدودیت توسط آبخور/ شناور با آبخور زیاد
 - شناور ماهیگیری

Action to be taken:

Rule 15 does not say which action should be taken by the give-way vessel. It only says that the give-way vessel should keep out of the way and recommends not to cross ahead of the stand-on vessel.

قانون ۱۵ مشخص نمی کند که شناور راه دهنده چه اقدامی انجام دهد. این قانون تنها شناور راه دهنده را ملزم به فاصله گرفتن می کند و پیشنهاد می دهد مسیر حرکت شناور دارای حق تقدم را از قسمت جلوی آن قطع ننماید.

Recommended action:

Give way vessel should alter course to starboard to pass behind stand-on vessel.

شناور راه دهنده باید با تغییر مسیر به راست از پشت شناور دارای حق تقدم عبور کند.

Alternative action

- Apply a course alteration to port only for a vessel approaching from near the starboard beam.
- Apply a course alteration to starboard for a vessel approaching ahead of the starboard beam.
- Reduce speed, possibly stop and reverse engines (sound three short blasts).

- فقط برای شناوری که در حال نزدیک شدن از خط عرضی سمت راست شناور شماست به سمت چپ تغییر مسیر دهید.
- برای شناوری که جلوتر از خط عرضی سمت راست شناور شما، در حال نزدیک شدن است به سمت راست تغییر مسیر دهید.
- سرعت را کم کنید، در صورت امکان موتور را متوقف و به عقب حرکت کنید.

A vessel which is constrained by her draught is permitted to exhibit the lights or shapes prescribed in Rule 28 to indicate her limited manoeuvrability but is not relieved of her obligation to comply with the other Rules of this Section as a power-driven vessel.

شناور با آبخور بالا مجاز است که چراغ ها یا اشکالی که در قانون ۲۸ تعیین شده اند را برای اعلان داشتن محدودیت مانور نشان دهد اما از تعهد او به رعایت سایر قوانین این بخش به عنوان یک شناور موتوری معاف نمی شود.

The requirement to avoid crossing ahead only applies in a crossing situation in which there is risk of collision. It does not apply at long ranges, before risk of collision begins to apply, or to cases in which the bearing is appreciably changing. If there is a possibility of risk of collision the give-way vessel must avoid crossing ahead.

الزام اجتناب از قطع مسیر شناور دارای حق تقدم از قسمت جلو تنها در شرایطی که خطر تصادف وجود دارد اعمال می شود. این الزام در فواصل زیاد، قبل از اینکه خطر تصادف بوجود آید، یا در مواقعی که سمت شناور مورد نظر بطور محسوس در حال تغییر است اعمال نمی گردد. اگر احتمال خطر تصادف وجود دارد شناور راه دهنده نباید از قسمت جلوی شناور دارای حق تقدم مسیرش را قطع کند.

Remarks:

- When an alteration of course is made to avoid risk of collision, this alteration should be substantial (especially for a vessel approaching from abeam or near).

- Large alterations of course (40° to 60° or more) are rapidly noticed visually and on the radar.
- Avoid small alterations of courses (about 5°). These are usually mistaken for the yawing of the vessel.
- A change of speed is not a favorite manoeuvre for many seamen but can prove very useful in many situation.
- It is safer to pass another vessel too far than too close.
- It is usually safer to turn away from a vessel than going nearer to it.
- Do not hesitate to make the required sound signals.
- Use your AIS and make proper use of your VHF if necessary

ملاحظات:

- چنانچه شناوری با تغییر مسیر خود از خطر تصادف جلوگیری می کند، این تغییر باید قابل توجه باشد (مخصوصا برای شناوری که در نزدیکی خط عرضی کشتی دیگر قرار دارد).
- تغییرات بزرگ مسیر شناور (40° تا 60° درجه و یا بیشتر) به سرعت بصورت بصری و به کمک رادار قابل مشاهده می باشند.
- از تغییرات جزئی مسیر شناور (حدود 5° درجه) اجتناب کنید. این کار معمولا با انحراف نوسانی شناور (Yaw) اشتباه گرفته می شوند.
- تغییر سرعت، یک مانور مورد علاقه برای بسیاری از دریانوردان نیست، اما در بسیاری از شرایط ممکن است بسیار مفید باشد.
- معمولا دور شدن از یک شناور ایمن تر است از اینکه به آن نزدیک شویم.
- برای استفاده از علائم صوتی تردید نکنید.
- از AIS استفاده کنید و اگر لازم شد از VHF نیز بطور صحیح استفاده نمایید.

Rule 16

Action by give-way vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

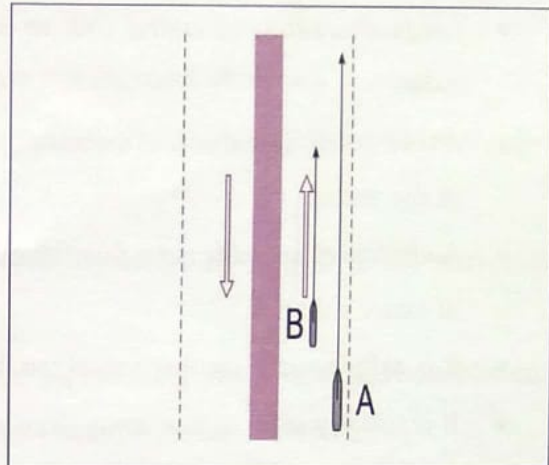
ترجمه: هر شناوری که برابر قوانین، شناور راه دهنده است باید تا حد ممکن اقدامات خود را به موقع و به میزان کافی انجام دهد.

Vessel A overtaking Vessel B

Rule 10: applies to traffic separation schemes adopted by the Organization and does not relieve any vessel of her obligation under any other rule.

Rule 13: any vessel overtaking (vessel A) any other (vessel B) shall keep out of the way of the vessel being overtaken (vessel B).

Rule 16: every vessel (vessel A) which is directed to keep out of the way of another vessel (vessel B) shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

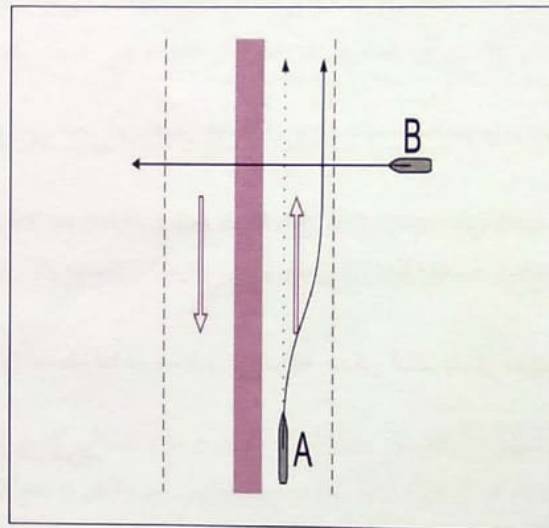


Vessel A and vessel B are crossing so as to involve risk of collision

Rule 10: a vessel (vessel B) shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

Rule 15: when two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel (vessel A) which has the other (vessel B) on her own starboard side shall keep out of the way.

Rule 16: every vessel (vessel A) which is directed to keep out of the way of another vessel (vessel B) shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.



Interpretation: تفسیر

Give way vessels should take action well in time, estimate the speed of approach between the two vessels, estimate the approximate time interval and then take action, do not take a late action, since this would make the stand on vessel apprehensive and she may then take an action which would be detrimental to both vessels.

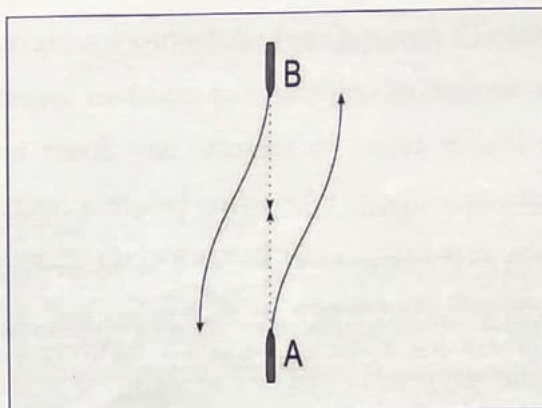
شناور راه دهنده باید در زمان مناسب عمل کند، سرعت نزدیک شدن دو شناور را تخمین زند، فاصله زمانی تقریبی را تخمین و سپس اقدام کند، از اقدام دیر هنگام دوری کند، چون این کار باعث ایجاد نگرانی شناور دارای حق تقدم شده و ممکن است دست به اقدامی بزند که برای هر دو شناور زیان آور باشد.

Any alteration of course or speed should be made in ample time and be large enough to be readily apparent to another vessel, action shall be such as to result in passing at a safe distance, the effectiveness of avoiding action must be checked and a give-way vessel should, if necessary, slacken her speed or take all way off.

هر گونه تغییر مسیر یا سرعت باید بموقع و به اندازه کافی بزرگ باشد تا به راحتی توسط کشتی دیگر رویت شود، اقدام صورت گرفته باید بگونه ای باشد که نتیجه آن عبور با فاصله ایمن شناورها گردد. اثر بخشی اقدام پیشگیرانه صورت گرفته باید بررسی و شناور راه دهنده در صورت لزوم سرعت خود را کم و یا کاملاً فاصله بگیرد.

Vessel A is meeting vessel B on reciprocal courses so as to involve risk of collision

Rule 14: when two power-driven vessels are meeting on reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

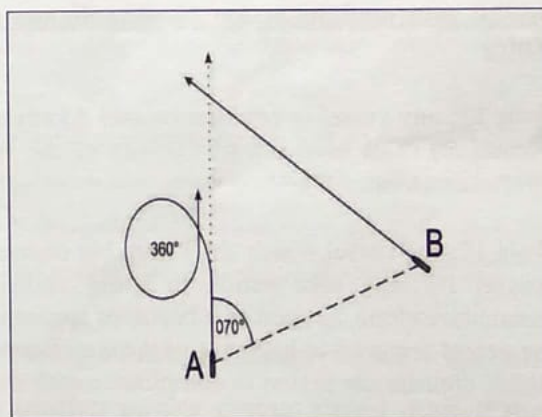


Rule 16: vessels A and B which are both directed to keep out of the way of each other shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

Vessel A and vessel B are crossing so as to involve risk of collision

Rule 15: the vessel (vessel A) which has the other (vessel B) on her own starboard side shall keep out of the way.

Rule 16: every vessel (vessel A) which is directed to keep out of the way of another vessel (vessel B) shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.



Rule 17

Action by stand-on vessel

- a) (i) Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.
- (ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

ترجمه:

- i. هر گاه یکی از دو شناور موظف به راه دادن به دیگری باشد، شناور دیگر، باید مسیر و سرعت شناور خود را حفظ نماید.
- ii. شناور دارای حق تقدم به محض آنکه متوجه شد شناور راه دهنده مانور صحیحی مطابق با این قوانین انجام نمی دهد برای پیش گیری از تصادف می تواند هر اقدام مناسبی را انجام دهد.

تفسیر: Interpretation:

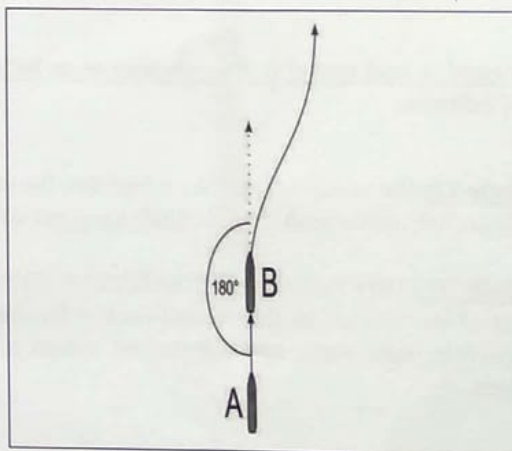
Rule 17 does not apply if the two vessels concerned are not in visual sight of each other, or if there is no risk of collision. The stand-on vessel shall continuously assess the situation when risk of collision exists to indicate any doubt by use of the signals prescribed in Rule 34(d) and, subsequently, to take action before collision becomes inevitable.

قانون ۱۷ در صورتی که دو شناور مورد نظر در دید بصری (باچشم) بین یکدیگر نباشند یا اگر خطر تصادف وجود نداشته باشد، اعمال نمی شود. کشتی دارای حق تقدم باید به طور مداوم وضعیت را بررسی کند زمانیکه خطر تصادف وجود دارد برای نشان دادن هر گونه شک و تردید از علائمتعیین شده در قانون 34(d) استفاده نماید و متعاقباً "قبل از اجتناب ناپذیر شدن تصادف اقدام لازم را انجام دهد.

Vessel A which is required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules

Rule 13: any vessel overtaking (vessel A) any other vessel (vessel B) shall keep out of the way of the vessel being overtaken (Vessel B).

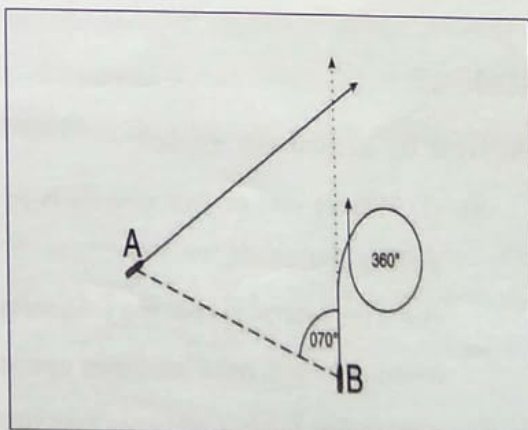
Rule 17: the vessel which shall keep her course and speed (vessel B) may take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way (vessel A) is not taking appropriate action in compliance with these Rules.



Vessel A which is required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules

Rule 15: the vessel (vessel A) which has the other (vessel B) on her own starboard side shall keep out of the way.

Rule 17: the vessel which shall keep her course and speed (vessel B) may take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way (vessel A) is not taking appropriate action in compliance with these Rules.



(b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

ترجمه: هرگاه شناور دارای حق تقدم در موقعیت تنگاتنگی قرار گیرد و تشخیص دهد که اقدامات شناور راه دهنده به تنهایی برای جلوگیری از تصادف کافی نیست باید سرعت برای جلوگیری از تصادف اقدامات موثر و به موقعی را انجام دهد.

Interpretation: تفسیر

The stand-on vessel is required to keep her course and speed until it becomes apparent that the give-way vessel is either failing to take action in ample time or failing to take sufficient action to achieve a safe passing distance.

شناور دارای حق تقدم باید مسیر و سرعت خود را، تا زمانی که مشخص شود که شناور راه دهنده قادر به انجام اقدامات لازم در زمان مناسب (بموقع) نیست یا نتواند اقدام کافی برای رسیدن به فاصله ایمن انجام دهد، حفظ نماید.

A stand-on vessel which takes permitted action to avoid collision by her manoeuvre alone, when it becomes apparent that the give-way vessel is not taking appropriate action, must obviously take full account of the possibility that the give-way vessel may also take simultaneous or subsequent action. The stand-on vessel should avoid taking action which is likely to conflict with the probable action of the give-way vessel.

وقتی که مشخص شود که شناور راه دهنده اقدام لازم و مناسبی را انجام نمی دهد، شناور دارای حق تقدم می تواند اقدام پیشگیرانه مجاز برای جلوگیری از تصادف را با مانور خود به تنهایی انجام دهد، بدیهی است در اینصورت باید توجه کافی به احتمال این نکته داشته باشد که شناور راه دهنده ممکن است متعاقب اقدام شناور دارای حق تقدم بطور همزمان اقدام پیشگیرانه انجام دهد. شناور دارای حق تقدم باید از انجام اقدامی که دارای تضاد با اقدام احتمالی شناور راه دهنده است جلوگیری کند.

(c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with subparagraph (a) (ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

ترجمه: شناور موتوری که راه شناور دیگری را قطع کرده و مطابق قسمت (a) (ii) همین قانون برای جلوگیری از تصادف اقدام به انجام عملی می نماید، باید تا آنجا که موقعیت و شرایط به او اجازه می دهد، از تغییر راه به سمت چپ، به سوی شناور دیگری که در سمت چپ آن قرار دارد دوری کند.

Interpretation: تفسیر

An alteration of course to port may be dangerous for any stand-on vessel, including a hampered vessel, sailing vessel or vessel being overtaken, which has a give-way vessel approaching from the port side.

تغییر مسیر حرکت به چپ برای هر شناور دارای حق تقدم مانند شناوری که نباید برای او مزاحمت ایجاد شود، شناور بادبانی یا شناور سبقت شونده که یک شناور راه دهنده از سمت چپ در حال نزدیک شدن به اوست، خطرناک است.

In order to reduce the possibility of conflicting action being taken by the other vessel, it is required to indicate the manoeuvre by the whistle signals prescribed in Rule 34(a) and may supplement the sound signal with the light signal referred to in Rule 34(b).

به منظور کاهش امکان اقدام متقابل توسط کشتی دیگر، لازم است که با استفاده از علائم تعیین شده قانون 34(a) قصد مانور خود را نشان دهیم، ممکن است علائم صوتی را با علائم نوری که در قانون 34(b) تعیین شده تکمیل کنیم.

(d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

ترجمه: این قانون شناور راه دهنده را تحت هیچ شرایطی از مسئولیت هایش جهت دوری از شناورهای دیگر مبرا نمی سازد.

Interpretation: تفسیر

The give-way vessel is not relieved of her obligation to take early and substantial action to achieve a safe passing distance... Even when the stand-on vessel takes action.

شناور راه دهنده هرگز از انجام اقدام پیشگیرانه بموقع و کافی جهت عبور با فاصله ایمن معاف نمیگردد، حتی اگر شناور دارای حق تقدم دست به اقدام بازدارنده زند.

Four stages in taking action:

1. At long range, before risk of collision exists, both vessels are free to take any action.
2. When risk of collision first begins to apply the give-way vessel is required to take early and substantial action to achieve a safe passing distance and the other vessel must keep her course and speed.
3. When it becomes apparent that the give-way vessel is not taking appropriate action in compliance with the Rules the stand-on vessel is required to give the whistle signal prescribed in Rule 34(d) and is permitted to take action to avoid collision by her manoeuvre alone, but a power-driven vessel must not alter course to port to avoid another power-driven vessel crossing from her own port side.
4. When collision cannot be avoided by the give-way vessel alone the stand-on vessel is required to take such action as will best aid to avoid collision.

چهار مرحله در انجام اقدامات پیشگیرانه:

۱. در فاصله طولانی، قبل از ریسک تصادف، هر دو کشتی آزاد هستند تا هر گونه اقدام را انجام دهند.
۲. هنگامی که ابتدا خطر بروز تصادف شروع می شود شناور راه دهنده لازم است اقدام پیشگیرانه بموقع و کافی جهت عبور با فاصله ایمن اتخاذ نماید و شناور دیگر مسیر و سرعت خود را بدون تغییر حفظ کند.

۳. شناور دارای حق تقدم به محض آنکه متوجه شد شناور راه دهنده مانور صحیحی مطابق با این قوانین انجام نمی‌دهد، باید علائم تعیین شده در قانون 34(d) را استفاده و مجاز است برای پیش‌گیری از تصادف هر اقدام مناسبی را به تنهایی انجام دهد، اما شناور موتوری نباید برای شناور موتوری دیگری که در حال قطع مسیر حرکت او از سمت چپ است بطرف چپ تغییر مسیر دهد.
۴. هنگامیکه اقدامات شناور راه دهنده به تنهایی برای جلوگیری از تصادف کافی نیست، شناور دارای حق تقدم باید به سرعت برای جلوگیری از تصادف اقدامات موثر و به موقعی را انجام دهد.

Last minute action Rule 17(b)

Do not confuse ‘‘Permissive Action-17-a’’ with ‘‘Last Minute Action 17-b’’

Permissive action

- The stand-on vessel MAY take avoiding action
- When the give-way vessel fails to act herself

Last minute action

- The stand-on vessel MUST take avoiding action when the give way-vessel cannot avoid a collision alone.

اقدام در آخرین لحظه، قانون 17(b):

اقدام مجاز قانون 17-a و اقدام در آخرین لحظه قانون 17-b با هم متفاوتند.

اقدام مجاز:

- شناور دارای حق تقدم ممکن است اقدام پیشگیرانه انجام دهد.
- وقتی که شناور راه دهنده خودش نتواند اقدامی انجام دهد.

اقدام در آخرین لحظه:

- وقتی شناور راه دهنده نتواند به تنهایی از بروز تصادف جلوگیری نماید، شناور دارای حق تقدم باید اقدام پیشگیرانه انجام دهد.

Rule 18

Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

(a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:

- (i) A vessel not under command;**
- (ii) A vessel restricted in her ability to manoeuvre;**
- (iii) A vessel engaged in fishing;**
- (iv) A sailing vessel.**

ترجمه: بجز در مواردی که قوانین ۹، ۱۰ و ۱۳ به نحو دیگری خواسته‌اند؛

الف) شناور موتوری در حال حرکت، باید از مسیر شناورهای زیر دوری کند:

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

تفسیر: Interpretation:

Rule 18 is designed to make the vessel with the best manoeuvrability give way to the vessel with less manoeuvrability. Rules 9, 10 and 13 may prescribe otherwise. Rule 18 determines the privileges each vessel has over the other. The degree of responsibility depends on the ability of a vessel to take avoiding action.

قانون ۱۸ با این هدف طراحی شده است که شناور دارای قابلیت مانور بهتر از شناور دارای قابلیت مانور ضعیف تر فاصله بگیرد. قوانین ۹، ۱۰ و ۱۳ ممکن است تکالیف دیگری را تعیین کرده باشند. قانون ۱۸ مصونیت‌های (حق ویژه) هر شناور نسبت به دیگر شناورها را تعیین می‌کند. درجه مسئولیت بستگی به توانایی شناور در انجام اقدام پیشگیرانه دارد.

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

Sailing v/l, vessels < 20m, v/l engaged in fishing, must comply with Rules 9(b) and 9(c), respectively, when in a narrow channel, and with Rules 10(j) and 10(i), respectively, when in a traffic lane. Any vessel about to cross a narrow channel or fairway must comply with Rule 9(d). (Not to impede the passage or safe passage)

Sailing v/l, vessels < 20m, v/l engaged in fishing, is required to take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of a vessel navigating within a narrow channel, or following a traffic lane, and is not relieved of this obligation if risk of collision develops.

شناور بادبانی، شناور با طول کمتر از ۲۰ متر و شناور ماهیگیری بترتیب از قوانین ۹(b) و ۹(c) وقتی در داخل کانال و یا آبراه هستند و قوانین ۱۰(j) و ۱۰(i) وقتی در داخل باند ترافیکی هستند، باید تبعیت کنند. هر شناوری که قصد قطع عرض کانال یا آبراه را دارد باید از قانون ۹(d) تبعیت کند. (مزاحمتی برای حرکت و یا حرکت ایمن شناورهای دیگر بوجود نیاورد)

شناور بادبانی، شناور با طول کمتر از ۲۰ متر و شناور ماهیگیری ملزمند اقدامی سریع انجام دهند تا راه را برای عبور ایمن شناورهایی که در داخل کانال و یا باند ترافیکی هستند باز کنند، در صورت بروز خطر تصادف آنها از این الزام معاف نمی‌شوند.

A PDV, navigating within a narrow channel or following a traffic lane, is not entitled to keep her course and speed if approaching a sailing vessel, or vessel engaged in fishing, so as to involve risk of collision. As specified in Rule 8(f) (iii) such a vessel must comply with the Rules of this part,

which includes Rule 18. Any vessel which is overtaking any other vessel is required to keep out of the way of the vessel being overtaken. Rule 13 overrides Rule 18.

زمانیکه شناور موتوری که در حال نوبری در داخل کانال و باند ترافیکی است اگر طوری به شناور بادبانی یا شناور ماهیگیری نزدیک شود که خطر تصادف بوجود آید حق ندارد مسیر حرکت و سرعت خود را حفظ نماید. همانطور که در قانون 8(f) (iii) تصریح شده چنین شناوری باید از قوانین این بخش (B) که شامل قانون ۱۸ می شود تبعیت کند. هر شناور سبقت گیرنده باید به هنگام سبقت از شناور دیگر فاصله بگیرد. قانون ۱۳ نسبت به قانون ۱۸ برتری دارد.

(b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:

- (i) A vessel not under command;**
- (ii) A vessel restricted in her ability to manoeuvre;**
- (iii) A vessel engaged in fishing.**

شناور بادبانی باید از مسیر شناورهای زیر دوری کند:

- i. شناور خارج از کنترل
- ii. شناور دارای محدودیت در مانور
- iii. شناور ماهیگیری

Interpretation: تفسیر

A sailing vessel has a privilege over:

- A power-driven vessel

A sailing vessel has NO PRIVILEGE over:

- A vessel not under command
- A vessel restricted in her ability to manoeuvre
- A vessel engaged in fishing
- A deep draught vessel

شناور بادبانی نسبت به شناور موتوری دارای حق ویژه (مصونیت) است.
شناور بادبانی نسبت به شناورهای زیر فاقد هر گونه حق ویژه (مصونیت) است:

- i. شناور خارج از کنترل
- ii. شناور دارای محدودیت در مانور
- iii. شناور ماهیگیری
- iv. شناور با آبخور زیاد

(c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:

- (i) A vessel not under command;**
- (ii) A vessel restricted in her ability to manoeuvre.**

ترجمه: شناور ماهیگیری در حال حرکت باید تا حد ممکن از مسیر شناورهای زیر فاصله بگیرد:

- i. شناور خارج از کنترل
- ii. شناور دارای محدودیت در مانور

Interpretation: تفسیر

So far as possible - Sometimes vessels engaged in fishing cannot take appropriate action to prevent a collision.

A vessel engaged in fishing has a privilege over: PDV and sailing vessel

A vessel engaged in fishing has NO PRIVILEGE (as far as possible) over:

- A vessel not under command
- A vessel restricted in her ability to manoeuvre
- A deep draught vessel

تا حد ممکن: گاهی شناور ماهیگیری نمی تواند اقدامات مناسب برای جلوگیری از تصادف را انجام دهد.

شناور ماهیگیری نسبت به شناور موتوری و بادبانی دارای مزیت و برتری است.

شناور ماهیگیری نسبت به شناورهای زیر مزیت و برتری ندارد:

- i. شناور خارج از کنترل
- ii. شناور دارای محدودیت در مانور
- iii. شناور دارای آبخور زیاد

(d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.

(ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.

ترجمه:

(i) هر شناوری بجز شناور خارج از کنترل و شناور دارای محدودیت در مانور، باید تا حد امکان از ایجاد مزاحمت برای شناور با آبخور بالا که علامتهای مندرج در قانون ۲۸ را به نمایش درآورده، خودداری کند.

(ii) شناور با آبخور بالا باید با توجه به شرایط خاصی که دارد به دقت ناوبری کند.

تفسیر Interpretation:

A vessel engaged in fishing loses her privilege over a power-driven vessel and a sailing vessel when:

- The vessel engaged in fishing is overtaking
- The power-driven vessel or sailing vessel is navigating in:
 - A narrow channel or fairway
 - A traffic separation scheme
- The power-driven vessel is constrained by her draught

شناور ماهیگیری مزیت و برتری خود را نسبت به شناورهای موتوری و بادبانی در شرایط زیر از دست می دهد:

- شناور ماهیگیری در حال سبقت گرفتن
- شناور موتوری یا بادبانی در حال ناوبری در کانال و طرح تفکیک ترافیکی TSS
- شناور با آبخور بالا

In a narrow channel if a vessel can not permit overtaking by a deep draft vessel then although she is in a way impeding the passage but as per that particular rule she is within complying with the rule.

در کانال و آبراه باریک اگر شناوری قادر نباشد به کشتی با آبخور زیاد که قصد سبقت گرفتن دارد اجازه این کار را بدهد، گرچه این کار نوعی مزاحمت و مانع برای او ایجاد می کند، اما اقدامش بر اساس قانون خاص خود قانونی است.

(e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

ترجمه: هواپیمای آب نشین به طور کلی باید از کلیه شناورها فاصله گرفته و هرگز مانع راه آنها نشود. اگرچه در موقعیتهایی که خطر تصادف وجود دارد باید برابر قوانین این فصل عمل کند.

تفسیر Interpretation:

A vessel constrained by her draught shall, when risk of collision with another vessel in a crossing or head-on situation exists, apply the relevant Steering and Sailing Rules as a power-driven vessel. She should, when showing the signals prescribed by Rule 28, have her engines ready for immediate manoeuvre and proceed at safe speed as required by Rule 6'.

یک شناور با آب‌خور بالا، زمانیکه در موقعیت خطر تصادف با یک شناور از مقابل یا شناور قطع‌کننده مسیر از طرفین، قرار می‌گیرد مانند یک شناور موتوری به قوانین فصل B عمل می‌کند. این شناور، زمانیکه علائم تعیین شده در قانون ۲۸ را نمایش می‌دهد، باید موتور خود را جهت مانور فوری به حالت آماده قرار داده و مطابق قانون ۶ با سرعت ایمن حرکت کند.

The expression used is "not to impede" and not "must keep out of the way". "not to impede" means take early action before the risk of collision exists.

A vessel complying with Rule 18 (d)(i) must also comply with Rule 8 (f) (i):

A vessel required "not to impede the safe passage" must take early action to allow sufficient searoom... AND DO SO BEFORE THE RISK OF COLLISION EXISTS

A sailing vessel shall avoid impeding the safe passage of vessel:

- Restricted to a narrow channel (Rule 9 b)
- following a traffic lane (Rule 10 (j))
- constrained by her draught (Rule 18 (d))

اصطلاح مورد استفاده شده "مزامحت ایجاد نکردن" است نه "باید از او فاصله بگیرد". مزامحت ایجاد نکردن بدین معنی است که قبل از اینکه خطر تصادف وجود داشته باشد، اقدام اولیه لازم انجام شود.

شناوری که به قانون 18 (d)(i) عمل می‌کند باید قانون 8 (f) (i) را نیز رعایت نماید: (شناوری که لازم است، مزامحتی برای حرکت ایمن شناورهای دیگر بوجود نیاورد، باید اقدامی سریع انجام دهد تا راه را برای عبور ایمن شناورهای دیگر باز کند و اینکار را قبل از بوجود آمدن خطر تصادف انجام دهد).

شناور بادبانی باید از ایجاد مزامحت برای حرکت ایمن شناورهای دیگر خودداری نماید:

- قانون 9 (b) محدود شده در کانال یا آبراه باریک
- قانون 10 (j) حرکت در باند ترافیکی
- قانون 18 (d) شناور با آب‌خور بالا

(f) (i) A WIG craft shall, when taking off, landing and in flight near the surface, keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation;

(ii) AWIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.

ترجمه:

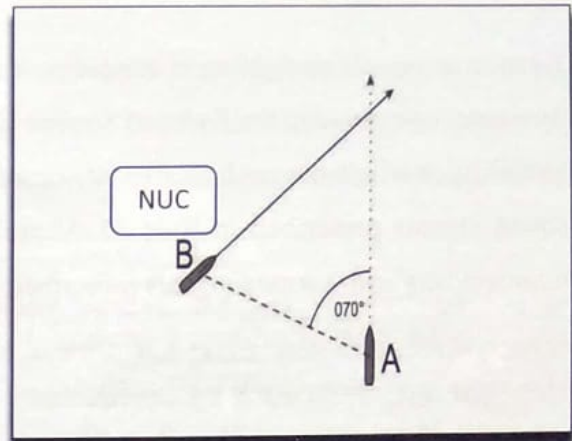
(i) قایق پرنده باید در هنگام بلند شدن، نشستن و پرواز در نزدیکی سطح آب، از کلیه شناورها فاصله گرفته و هرگز مانع راه آنها نشود.

(ii) قایق پرنده در هنگام انجام عملیات بر روی سطح آب باید همانند یک شناور موتوری این قوانین را رعایت کند.

Vessel A and vessel B are crossing so as to involve risk of collision

Rule 18 a power-driven vessel underway (vessel A) shall keep out of the way of a vessel not under command (vessel B).

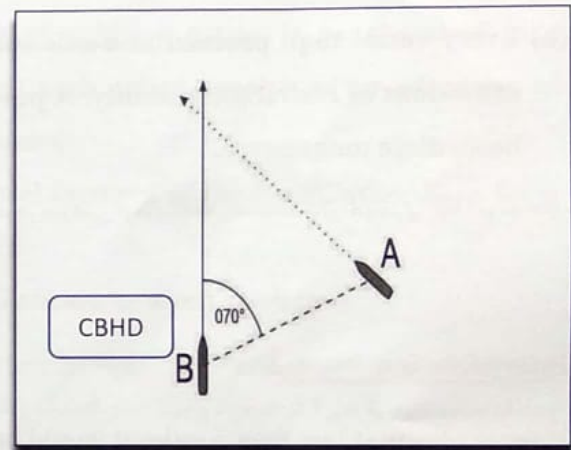
Rule 16: every vessel (vessel A) which is directed to keep out of the way of another vessel (vessel B) shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.



Vessel A and vessel B are crossing so as to involve risk of collision

Rule 18: a power-driven vessel underway (vessel A) shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught (vessel B), exhibiting the signals in Rule 28 (Vessels constrained by their draught).

Rule 16: every vessel (vessel A) which is directed to keep out of the way of another vessel (vessel B) shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.



Section III - Conduct of vessels in restricted visibility

Rule 19

Conduct of vessels in restricted visibility

وظایف شناورها در دید محدود

(a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.

ترجمه: این قانون شامل تمام شناورهایی می شود که در دید یکدیگر قرار ندارند و در منطقه ای با دید محدود و یا نزدیک به آن منطقه ناوبری می کنند.

Interpretation: تفسیر

As soon as vessels navigating in or near an area of restricted visibility come in sight of one another they must comply with the Rules of Section II. A vessel which is approaching an area of restricted visibility, or which has such an area on one side, must comply with Rule 19 and must also give the sound signals prescribed in Rule 35. Vessels not in sight of one another should not give the manoeuvring and warning signals prescribed in Rule 34.

به محض اینکه کشتیهایی که در منطقه‌ای با دید محدود و یا نزدیک به آن منطقه ناوبری می کنند برای یکدیگر قابل رویت شوند، قوانین بخش II لازم الاجرا می شوند. شناوری که به منطقه‌ای با دید محدود نزدیک می شود یا چنین منطقه ای را در یک طرف خود مشاهده می کند، باید قانون ۱۹ را رعایت و همچنین باید علائم صوتی که در قانون ۳۵ تعیین شده اند را استفاده نماید. شناورهایی که برای یکدیگر قابل رویت نیستند نباید علائم هشدار و مانور تعیین شده در قانون ۳۴ را استفاده نمایند.

(b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.

ترجمه: هر شناور باید، متناسب با شرایط دید محدود و موقعیت موجود، سرعتی ایمن اتخاذ نماید. شناور موتوری باید موتورهای خود را برای مانور سریع در حالت آماده باش نگاه دارد.

Interpretation: تفسیر

If the visibility is less than 5 miles it would be prudent for any vessel to, at least, have the engines on stand-by as fog can develop rapidly. As it may take several minutes to prepare the engines for immediate manoeuvre the engineers should be given as much notice as possible when it seems likely that the visibility will become restricted.

اگر میدان دید کمتر از ۵ مایل باشد، عاقلانه خواهد بود که یک کشتی حداقل موتورهای خود را در حالت آماده باش نگه دارد زیرا ممکن است مه سرعت گسترش یابد، از آنجایی که ممکن است چند دقیقه طول بکشد تا موتورهای برای مانور فوری آماده شوند، تا حد ممکن مهندسین موتورخانه را باید از احتمال وقوع میدان دید محدود سریع مطلع نمود.

c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section I of this Part.

ترجمه: در هنگام تبعیت با قوانین بخش یک این فصل، هر شناور باید توجه خاصی به وضعیت و شرایط میدان دید محدود حاکم داشته باشد.

تفسیر: Interpretation:

In addition to Rule 6 which relates to safe speed this will apply particularly to Rules 5, 7 and 8 dealing with look-out, risk of collision and avoiding action. The Rules relating to navigation in narrow channels (R-9) and traffic separation schemes (R-10) also apply in all conditions of visibility.

این بند از قانون ۱۹ علاوه بر قانون ۶ که سرعت ایمن را شرح می دهد بطور خاص به قوانین ۷،۵ و ۸ که مرتبط با دیده بانی، خطر تصادف و اقدامات پیشگیرانه هستند نیز اعمال می گردد. قوانین مرتبط با کانال و آبراه ها (R-9) و همچنین طرحهای تفکیک ترافیکی (R-10) نیز در تمام شرایط دید اعمال می گردند.

(d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a closequarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:

(i) An alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;

(ii) An alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

ترجمه: شناوری که فقط بوسیله رادار از وجود شناور دیگری در اطراف خود مطلع می گردد باید ببیند آیا موقعیت تنگاتنگ یا خطر تصادف وجود دارد یا خیر؟ در صورت وجود خطر تصادف باید اقدامات پیشگیری از تصادف را به موقع اتخاذ نماید، و اگر این اقدامات تغییر مسیر حرکت را نیز در برگیرد، هنگام تغییر مسیر حرکت از موارد زیر تا سرحد امکان خود داری کند:

i. تغییر مسیر حرکت به چپ برای شناوری که در جلوی راستای خط عرضی قرار داشته باشد، بجز برای شناوری که از آن سبقت گرفته می شود.

ii. تغییر مسیر حرکت به سمت شناوری که در راستا یا پشت راستای خط عرضی قرار دارد.

تفسیر: Interpretation:

Detection by radar alone, means:

- a) Not seeing her visually
- b) Not hearing her fog signals

شناوری که فقط بوسیله رادار از وجود شناور دیگری در اطراف خود مطلع می گردد بمعنی:

- (a) بصورت بصری قابل دیدن نباشد.
- (b) علائم صوتی آن شناور شنید نشوند.

Close-quarters situation is a sequence of events and/or conditions between different vessels that could result in a collision between vessels.

شرایط و یا رشته وقایعی که ممکن است سبب تصادف دو شناور شوند را موقعیت تنگاتنگ گویند.

Determine if risk of collision exists:

- Proper use of radar is required to obtain early warning of risk of collision
- Radar plotting or equivalent systematic observation (ARPA) must be carried out
- Assumptions must not be based on scanty informations

تعیین وجود خطر تصادف:

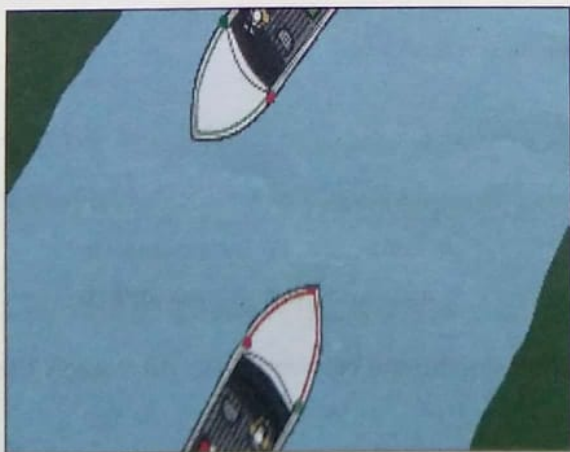
- برای دریافت هشدار اولیه در مورد خطر تصادف، استفاده مناسب از رادار ضروری است.
- از ردیابی دستی و اتوماتیک (آرپا) باید استفاده شود.
- مفروضات نباید بر اساس اطلاعات ناقص باشد.

In restricted visibility, in the open sea, a close quarters situation is generally considered to begin to apply at a distance of at least 2 miles in any direction forward of the beam as this is the typical range of audibility for the whistle of a large vessel in still conditions.

در میدان دید محدود، در دریای آزاد، یک موقعیت تنگاتنگ معمولاً زمانی بوجود می آید که حداقل فاصله در هر جهت با شناوری که جلوی راستای خط عرضی قرار دارد کمتر از ۲ مایل باشد و این عدد همان برد شنیداری بوق کشتی بزرگ در شرایط محیطی نرمال می باشد.

Avoiding action in ample time:

It is not necessary to take avoiding action if a vessel is expected to pass at a close distance but there is no risk of collision as, for instance, when two vessels are proceeding in opposite directions on their correct sides within a narrow channel. When the visibility is restricted it is generally necessary to take action to avoid a close quarter situation at an earlier stage. A vessel which is being overtaken is not required, or even permitted, to keep her course and speed when a close quarter situation is developing.



اگر انتظار می رود که یک کشتی از فاصله نزدیک کشتی دیگری عبور می کند، اما خطر تصادف وجود ندارد، لازم نیست اقدام پیشگیرانه ای انجام شود، به عنوان مثال، هنگامی که دو کشتی در جهت مخالف و هر یک در سمت راست یک کانال باریک در حال نزدیک شدن بهم هستند.

هنگامی که دید محدود است، عموماً لازم است اقدامات پیشگیرانه جلوگیری از بوجود آمدن موقعیت تنگاتنگ را در مرحله اولیه انجام داد. یک شناور سبقت شونده لازم نیست و یا حتی مجاز نیست زمانیکه موقعیت تنگاتنگ در حال شکل گیری است، مسیر حرکت و سرعت خود را ثابت نگه دارد.

An alteration of course to port:

Apart from 19d (i), Rules 14, 15 and 17(c) virtually impose a similar restriction on power-driven vessels in sight of one another which are meeting or crossing so as to involve risk of collision.

به غیر از قانون 19d (i)، قوانین 14، 15 و 17(c) عملاً یک محدودیت مشابه ای را برای شناورهای موتوری که یکدیگر را می بینند و در حال نزدیک شدن بهم از مقابل و یا قطع مسیر یکدیگر هستند بطوری که خطر تصادف در حال بوجود آمدن است را تحمیل می کند.

So far as possible:

If an alteration to port is decided upon, due perhaps to lack of sea room to starboard or to the presence of other vessels, it is especially important that it should be made as early as possible and that it should be a bold alteration when avoiding a close quarters situation with a vessel approaching from ahead or fine on the bow.

اگر تصمیم تغییر مسیر بسمت چپ اتخاذ شود، شاید به دلیل عدم وجود فضای مانور کافی و یا حضور کشتی های دیگر در سمت راست، بسیار مهم است که این اقدام جهت جلوگیری از بوجود آمدن موقعیت تنگاتنگ با شناور روبرو در اسرع وقت انجام گردد و مقدار تغییر مسیر قابل ملاحظه (بیش از ۶۰ درجه) باشد.

Avoid altering towards DOES NOT MEAN you cannot alter towards ANY vessel that may be abeam or abaft the beam. Rule 19(d)(ii) only applies if there is a collision or close quarters risk.

جلوگیری از تغییر مسیر به سمت، به این معنی نیست که شما نمی توانید بسمت هر شناوری که در راستا و یا پشت راستای عرضی شناور شما قرار دارد، تغییر مسیر دهید. قانون 19(d)(ii) فقط در زمان تصادف و یا موقعیت تنگاتنگ اعمال می گردد.

(e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

ترجمه: به غیر از مواردی که خطر تصادف وجود ندارد، اگر شناوری علامت صوتی مه شناور دیگری را در جلوی راستای خط عرضی خود بشنود، یا نتواند از یک موقعیت تنگاتنگ با شناور جلوی راستای خط عرضی خود اجتناب کند، باید سرعت خود را تا حدی که قادر به حفظ مسیرش باشد، کاهش دهد، و اگر لازم شد می تواند شناور خود را کاملاً متوقف نموده و در هر شرایطی با احتیاط دریانوردی نماید، تا اینکه خطر تصادف از بین رود.

Interpretation: تفسیر

If it has been determined that risk of collision does not exist a vessel is not required to reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course when a close quarters situation is developing, or on hearing a fog signal forward of her beam. Although the Rule refers only to fog signals heard apparently forward of the beam it may be prudent to reduce speed if a signal appears to come from near or slightly abaft the beam.

زمانیکه موقعیت تنگاتنگ در حال شکل گیری است یا شناوری علامت صوتی شناور دیگر را از جلوی راستای عرضی خود می شنود اگر مشخص گردید که خطر تصادف وجود ندارد، لازم نیست سرعتش را تا حدی که قادر به حفظ مسیرش باشد، کاهش دهد. اگر چه قانون تنها به علامت صوتی مه شناور دیگری که به نظر می رسد جلوی راستای عرضی قرارداد اشاره می کند، اما ممکن است عاقلانه باشد که در صورت شنیدن صدای بوق از نزدیکی و یا پشت خط عرضی کشتی نیز سرعت شناور خود را کم کنیم.

Fog Signal of anchored vessel:

If the fog signal of a vessel at anchor is heard, apparently ahead, and the vessel has not previously been detected by radar, the engines should be stopped and the way taken off if necessary. This will also apply to signals heard from such vessels as wreck marking vessels. If a vessel is unable to avoid a close quarters situation, due perhaps to lack of sea room or to action taken by the other vessel, she must reduce speed in ample time without waiting for a close quarters situation to develop. Alterations of course should, in general, be avoided after hearing a fog signal forward of the beam, unless both the position and movement of the other vessel have been reasonably determined.

اگر از سمت جلو علامت صوتی مه از یک کشتی در لنگر شنیده شود، و آن کشتی قبلاً توسط رادار شناسایی نشده باشد، موتورها باید متوقف شده و در صورت لزوم بایستی کشتی را کاملاً متوقف نمود. این قاعده شامل شناورهایی که در حال علامت گذاری کشتی های غرق شده هستند نیز می شود. اگر شناوری قادر به جلوگیری از بوجود آمدن موقعیت تنگاتنگ نیست، شاید بخاطر نبود فضای مانور کافی یا بخاطر اقدام شناور دیگر، بایستی بدون منتظر ماندن برای بوجود آمدن موقعیت تنگاتنگ، بموقع سرعت شناور خود را کم کند. بعد از شنیدن علامت صوتی مه جلوتر از خط عرضی کشتی، باید از تغییر مسیر حرکت کشتی جلوگیری کرد مگر اینکه موقعیت و حرکت شناور دیگر بطور معقول تعیین گردیده باشد.

Take all her way off:

Take all her way off, Means Stop all forward movement/come to a complete stop.

A vessel navigating with radar which cannot avoid a close quarters situation with another vessel forward of her beam may also be expected to put the engines astern and take all her way off, specially when the other vessel is approaching from ahead or within about 30 degree of the bow.

Take all her way off بمعنی متوقف نمودن حرکت رو به جلو کشتی است/ ایست و توقف کامل. از شناوری که به کمک رادار ناوبری انجام می دهد و قادر نیست از بوجود آمدن موقعیت تنگاتنگ با شناور دیگر جلوگیری نماید ، انتظار می رود که با معکوس نمودن حرکت موتور شناور خود، شناورش را کاملاً "متوقف کند، خصوصاً" اگر شناور دیگر از مقابل یا از سمت تقریبی ۳۰ درجه سینه در حال نزدیک شدن باشد.

Advantages of taking all way off:

- Better assessment of situation
- Less noise with engines stopped
- Engines are more rapidly reversed
- Reduced damage in case of collision
- In case of collision the effect is less serious if the impact is taken forward of the vessel
- The effect is greater when struck at a broad angle near the mid length

مزایای ایست و توقف کامل عبارتند از:

- ارزیابی بهتر شرایط
- قطع سر و صدا با توقف موتورها
- معکوس نمودن سریعتر موتورها
- کاهش خسارت در صورت برخورد
- در صورت تصادف اگر برخورد و ضربه در قسمت سینه شناور باشد، اثرات تخریبی کمتر خواهد بود.
- در صورت برخورد با زاویه قائمه به وسط شناور اثرات تخریبی بسیار وسیع خواهد بود.

Taking all way off is necessary:

- When hearing apparently forward of the beam a fog signal close by
- When there is doubt as to which side the approaching vessel may pass by
- When — • • is heard forward of the beam
- When fog signals are heard nearer and nearer to the bow
- When the fog signal is heard of a vessel at anchor or a vessel aground
- When hearing the fog signal of a vessel of less than 12 metres
- For a head-on vessel seen at close proximity on radar plotting

لزوم ایست و توقف کامل شناور:

- در هنگام شنیدن صدای علامت صوتی مه شناور در نزدیکی قسمت جلوی راستای عرضی
- هنگامی که شک و تردید وجود دارد که شناوری که در حال نزدیک شدن است از کدام سمت ما عبور می کند.
- هنگامی که یک بوق ممتد به همراه دو بوق کوتاه از جلوی راستای عرضی شناور خود می شنویم.
- هنگامی که علامت صوتی مه شناور دیگر از سمت سینه کشتی نزدیک و نزدیکتر می شود.

- هنگامی که علامت صوتی مه شناور در لنگر و یا به گل نشسته شنیده شود.
- هنگامی که علامت صوتی مه شناور با طول کمتر از ۱۲ متر شنیده شود.
- برای شناوری که از مقابل و با فاصله کم به کمک ردیابی دستی رادار شناسایی شده است.

Rule 19 differs from the other rules on the following points:

- No vessel at all has the obligation to keep course and speed
- The priorities assigned to certain categories of vessels according to rule 18 do not apply: all vessels must give way.

تفاوت قانون ۱۹ با دیگر قوانین راه عبارتند از:

- هیچ شناوری ابدًا ملزم به حفظ مسیر حرکت (راه) و سرعت نیست.
- اولویتهای تعیین شده برای بعضی از انواع شناورها بر اساس قانون ۱۸ اعمال نمی گردد: همه شناورها راه دهنده هستند.

Navigate with extreme caution means:

- Sound prescribed sound signals frequently
- Try to establish whether the intensity of fog signals is decreasing or increasing
- Try to keep vessel on course and try to establish whether or not the direction of the signals is altering
- Assess the situation and its development on the radar

ناوبری با احتیاط بسیار بالا یعنی:

- علائم صوتی تعیین شده را مرتباً "بصدا" درآورید.
- سعی کنید متوجه شوید آیا شدت علائم صوتی مه در حال افزایش و یا کاهش هستند.
- سعی کنید شناور خود را روی مسیر موجود حفظ کنید، سعی کنید بفهمید آیا جهت علائم صوتی تغییر می کند یا نه.
- وضعیت و وقوع آن را در رادار بررسی کنید.

Important remark

- 1. Because sound signals are normally heard up to 2 miles for large vessels and only 0.5 miles for very small vessels (see Annex III, Technical details of sound signal appliances), when hearing a fog signal: the vessel will be maximum 2 miles away and if forward of the beam, she will most probably be in a close-quarters situation and if risk of collision exists, Rule 19 (e) will apply. The vessel will, of course, also be seen on the radar.

از آنجا که علائم صوتی معمولاً در فاصله ۲ مایلی برای کشتی‌های بزرگ و تنها نیم مایلی برای کشتی‌های بسیار کوچک شنیده می‌شوند (ضمیمه ۳، جزئیات فنی تجهیزات تولید علائم صوتی)، به محض شنیدن صدای علائم صوتی مه می‌توان نتیجه گرفت شناوری در فاصله حداکثری ۲ مایل با ما قرار دارد و چنانچه علائم مربوطه از قسمت جلوی راستای عرضی کشتی شنیده شود، به احتمال خیلی زیاد در یک موقعیت تنگاتنگ با آن شناور قرار داریم و اگر خطر تصادف وجود داشته باشد قانون (e) 19 اعمال می‌گردد. البته شناور مورد نظر را می‌توان به کمک رادار شناسایی کرد.

- 2. On the other hand, if a vessel is not heard and only detected on the radar she will most probably be further than 2 miles and not be in a close quarters situation or represent a risk of collision (yet). Rule 19(d) applies.

از سوی دیگر، اگر علائم صوتی یک شناور شنیده نشود و تنها با رادار تشخیص داده شود، احتمالاً در فاصله بیشتر از ۲ مایلی کشتی ما قرار دارد نه در موقعیت تنگاتنگ یا در موقعیت تصادف با آن شناور. بنابر این قانون Rule 19(d) اعمال می‌گردد.

PART C - LIGHTS AND SHAPES

Rule 20

Application

- (a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.

ترجمه: قوانین این بخش باید در تمام شرایط جوی رعایت شود.

- (b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

ترجمه: قوانین مربوط به چراغ‌ها باید از غروب تا طلوع آفتاب رعایت شود و در این مدت زمان هیچ چراغ دیگری نباید روشن باشد بجز چراغهایی که نمی‌توان آنها را با چراغ‌های مشخص شده در این قوانین اشتباه گرفت، و یا باعث جلوگیری از دید مفید یا ماهیت خاص آنها شده و یا مزاحم دیدبانی مناسب شوند.

- (c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.

ترجمه: چراغ‌های ذکر شده در این قوانین باید هم‌چنین از طلوع تا غروب آفتاب در دید محدود یا در هر زمان دیگری که مورد نیاز باشد نمایش داده شوند.

(d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.

ترجمه: قوانین مربوط به اشکال باید در روز رعایت گردند.

(e) The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

ترجمه: چراغها و اشکال ذکر شده در این قوانین باید از الزامات ضمیمه ۱ این قوانین نیز تبعیت نمایند.

Interpretation: تفسیر

All weathers

Even small vessels are expected to comply with the Rules concerning lights and shapes in all weather conditions. If any lights are lost or extinguished they must be replaced or repaired as soon as possible. Oil lanterns, which may be provided for use in emergencies, should be properly maintained and kept ready for use. A delay in attending to lights or shapes in severe weather conditions because of the danger to personnel may be justified but should be recorded in the official log book.

انتظار می رود حتی شناورهای کوچک هم قوانین مربوط به چراغها و اشکال را در تمام شرایط جوی رعایت نمایند. اگر هر چراغی از بین رفته یا خاموش شود باید آنها را در اسرع وقت جایگزین یا تعمیر نمایند. فانوس های نفتی که ممکن است برای موارد اضطراری تهیه شده اند، باید به درستی نگهداری و برای استفاده آماده باشند. تأخیر در رسیدگی به چراغها و اشکال در شرایط بد آب و هوایی به علت خطر برای پرسنل ممکن است توجیه پذیر باشد، اما باید در دفترچه رسمی ثبت شود.

Rules shall be complied with in all weathers even if moonlight give the impression that vessels can be seen without lights.

قوانین باید در تمام شرایط جوی رعایت شود حتی اگر نور ماه سبب ایجاد این تصور شود که شناورهای بدون چراغ هم دیده می شوند.

No other lights

A vessel of 100 metres or more in length is required to use the available working or equivalent lights to illuminate her decks when at anchor, by Rule 30(c), and a smaller vessel at anchor may use such lights. When weighing anchor the deck lights must be switched off, with the anchor lights, as soon as the anchor is out of the ground.

بر اساس قانون 30(c) یک کشتی با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر لازم است تا از چراغهای کاربردی در دسترس یا معادل آن برای روشن کردن عرشه های خود در هنگام لنگر استفاده کند، یک شناور کوچکتر در لنگر هم ممکن است از چنین چراغهایی استفاده نماید. در هنگام بالا کشیدن لنگر چراغهای عرشه و به محض کشیدن لنگر از بستر دریا چراغهای لنگر باید خاموش شوند.

Other lights can be; Red or green curtains over a porthole which may be mistaken for navigation lights, light in the wheelhouse, instrument control lights, lights shining outward.

چراغهای دیگری، می توانند شامل این موارد باشند: پرده قرمز یا سبز بر روی پنجره اتاقهای روشن که امکان اشتباه گرفتن با چراغهای ناوبری را دارد، چراغهای داخل پل فرماندهی، چراغهای کنترلی دستگاهها، چراغهای درخشان بسمت بیرون از کشتی.

Restricted visibility

The prescribed lights, if carried, must also be exhibited in restricted visibility from sunrise to sunset. The words 'if carried' are included as some vessels, such as ferries, are not fitted with navigation lights as their operations are restricted to daylight hours.

چراغهای تعیین شده، اگر حمل گردند، باید در شرایط دید محدود از طلوع تا غروب خورشید نمایش داده شوند. کلمات "اگر حمل گردند" بدین علت ذکر شده که برخی از کشتی ها، مانند کشتی های مسافربری در رودخانه ها، بدلیل محدودیت انجام عملیات فقط در روز فاقد چراغهای ناوبری هستند.

All other circumstances

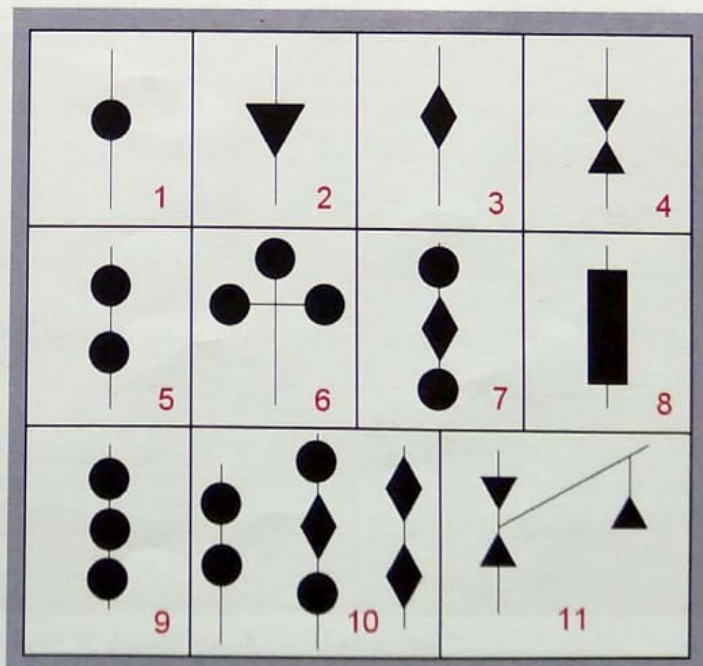
Under all circumstances where the watch keeper may determine that the showing of the Navigation lights would enhance the visibility of the ship or would enhance own ship's aspect better to an observing vessel.

در تمام شرایطی که ناوبر تشخیص می دهد که روشن بودن چراغهای ناوبری می تواند قابل رویت بودن کشتی را تسهیل و یا برای شناور مقابل منظر کشتی ما را بهتر مشخص می کند.

By day

Shapes must be exhibited by day, not merely from sunrise to sunset. A vessel required to show a day signal should exhibit both lights and shape(s) during the period of twilight.

اشکال باید روزانه نمایش داده شوند، نه صرفاً از طلوع خورشید تا غروب آفتاب. شناوری که ملزم به نمایش علائم روز (اشکال) می باشد بایستی در طول شفق شامگاهی و فلق بامدادی هم چراغها و هم اشکال را نمایش دهد.



Rule 21

Definitions

- (a) **“Masthead light”** means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

ترجمه: چراغ دکل اصلی یعنی، چراغ سفیدی که بر روی خط طولی وسط شناور نصب شده و زاویه پیوسته دید افقی ۲۲۵ درجه را دارد، و به نحوی نصب شده است که از جلو تا ۲۲.۵ درجه پشت راستای خط عرضی شناور به دو طرف امتداد دارد.

- (b) **“Sidelights”** means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from the right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.

ترجمه: چراغهای راه طرفین یعنی چراغ سبز در سمت راست و قرمز در سمت چپ، که زاویه پیوسته دید افقی ۱۱۲.۵ درجه را دارد، و طوری نصب شده است که از جلو تا ۲۲.۵ درجه پشت راستای عرضی شناور به هر طرف امتداد دارد. در یک شناور کمتر از ۲۰ متر، چراغهای راه طرفین میتوانند در یک فانوس ترکیب شده و در خط طولی مرکزی شناور نصب شود.

- (c) **“Sternlight”** means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.

ترجمه: چراغ پاشنه یعنی چراغ سفیدی که تا حد امکان در انتهای شناور قرار دارد، و زاویه پیوسته دید افقی ۱۳۵ درجه را دارد، و به نحوی نصب شده است که ۶۷.۵ درجه از پاشنه شناور به هر طرف امتداد دارد.

- (d) **“Towing light”** means a yellow light having the same characteristics as the “sternlight” defined in paragraph (c) of this Rule.

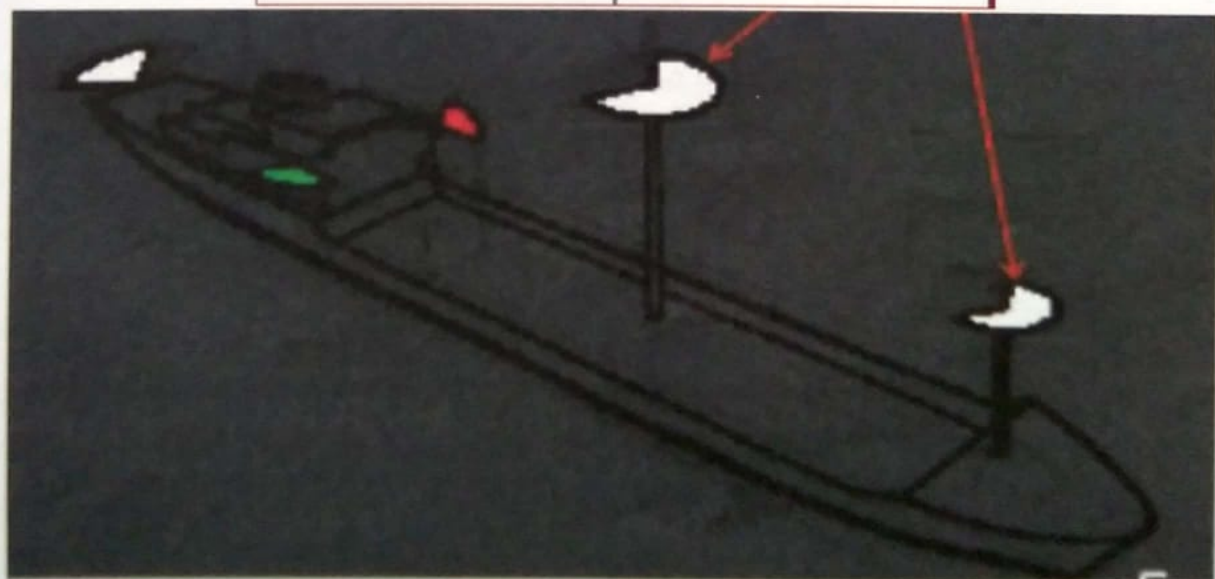
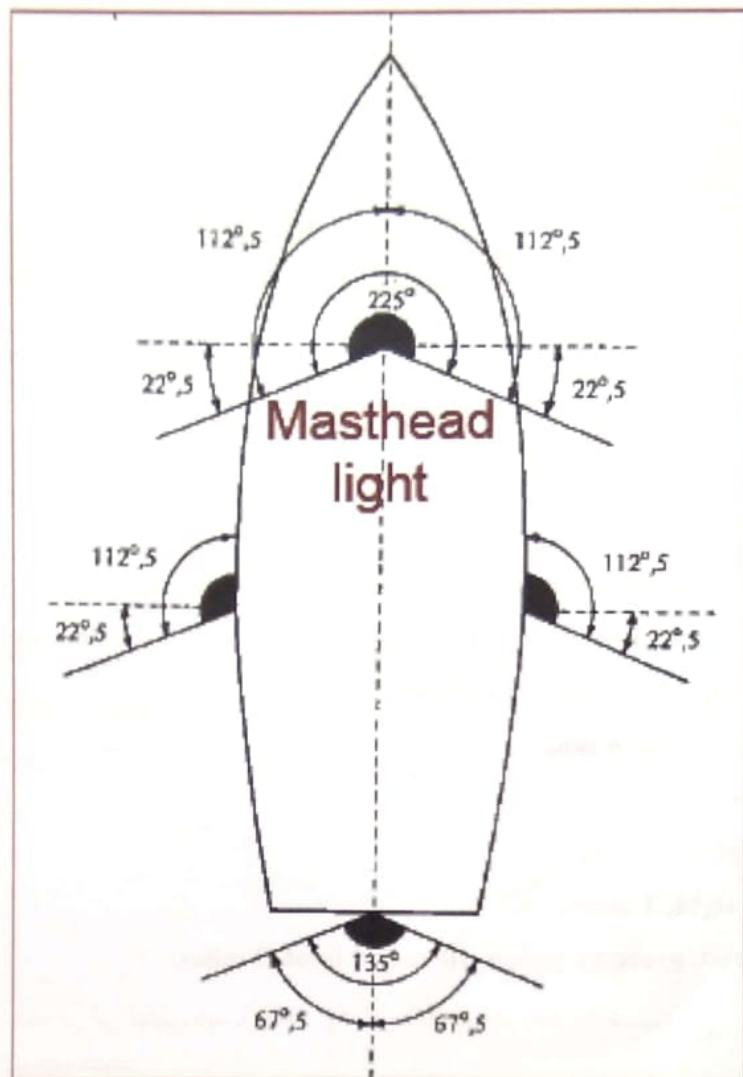
ترجمه: چراغ یدک کشی، یعنی چراغ زردی که مشخصات آن همانند چراغ پاشنه بوده، که در پاراگراف C توضیح داده شد.

- (e) **“All-round light”** means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

ترجمه: چراغ دور تا دور، یعنی چراغی که زاویه دید پیوسته افقی ۳۶۰ درجه را دارد.

- (f) **“Flashing light”** means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

ترجمه: چراغ چشمک زن، یعنی چراغی که با سرعت ثابت ۱۲۰ یا بیشتر چشمک، در دقیقه میزند.





Rule 22

Visibility of lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges:

(a) In vessels of 50 metres or more in length:

- A masthead light, 6 miles;
- A sidelight, 3 miles;
- A stern light, 3 miles;
- A towing light, 3 miles;
- A white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.

ترجمه: چراغ‌های تعیین شده در این قوانین باید با شدت روشنایی ذکر شده در بخش ۸ ضمیمه ۱ از این قوانین مطابقت داشته باشند و از حداقل فواصل زیردیده شوند:

(a) شناور ۵۰ متر یا بیشتر

- چراغ دکل اصلی ۶ مایل
- چراغ‌های طرفین ۳ مایل
- چراغ پاشنه ۳ مایل
- چراغ یدک کشی ۳ مایل
- چراغ دور تا دور سفید، قرمز، سبز یا زرد ۳ مایل

(b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:

- a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
- a sidelight, 2 miles;
- a sternlight, 2 miles;

- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

(b) شناور ۱۲ متر یا بیشتر اما کمتر از ۵۰ متر

- چراغ دکل اصلی ۵ مایل، مگر آن که شناور کمتر از ۲۰ متر باشد، در آن صورت ۳ مایل
- چراغ‌های طرفین ۲ مایل
- چراغ پاشنه ۲ مایل
- چراغ یدک کشی ۲ مایل
- چراغ دور تا دور سفید، قرمز، سبز یا زرد ۲ مایل

(c) In vessels of less than 12 metres in length:

- A masthead light, 2 miles;
- A sidelight, 1 mile;
- A sternlight, 2 miles;
- A towing light, 2 miles
- A white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

(c) شناور زیر ۱۲ متر

- چراغ دکل اصلی ۲ مایل
- چراغ‌های طرفین ۱ مایل
- چراغ پاشنه ۲ مایل
- چراغ یدک کشی ۲ مایل
- چراغ دور تا دور سفید، قرمز، سبز یا زرد ۲ مایل

(d) In inconspicuous, partly submerged vessels or objects being towed:

- A white all-round light, 3 miles.

(d) در شناور یا وسیله نیمه غوطه ور نیمه پنهان که در حال یدک شدن است:

- چراغ سفید دور تا دور ۳ مایل

Rule 23

Power-driven vessels underway

(a) A power-driven vessel underway shall exhibit:

- (i) A masthead light forward;

(ii) A second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;

(iii) Sidelights;

(iv) A sternlight.

ترجمه: شناور موتوری در حال حرکت

(a) شناور موتوری در حال حرکت باید چراغ‌های زیر را نمایش دهد:

- i. یک چراغ دکل اصلی، در جلوی شناور
- ii. چراغ دوم دکل اصلی، بالاتر و عقب‌تر از اولی، به‌غیر از شناورهای زیر ۵۰ متر، اگرچه مجبور نیستند ولی می‌توانند آنرا نمایش دهند.
- iii. چراغ‌های راه‌طرفین
- iv. چراغ پاشنه

(b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.

(b) هاور کرافت در زمان عملیات، در حالت شناوری بر روی سطح آب، باید علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف a یک چراغ دور تا دور زرد چشمک زن را نیز نمایش دهد.

(c) A WIG craft only when taking off, landing and in flight near the surface shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit a high intensity all-round flashing red light.

(c) قایق پرنده باید فقط در هنگام بلند شدن، نشستن و پرواز کردن در نزدیکی سطح آب علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف a یک چراغ پر نور دور تا دور چشمک زن قرمز را نمایش دهد.

(d) (i) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and sidelights;

(d) (ii) A power-driven vessel of less than 7 metres in length whose maximum speed does not exceed 7 knots may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and shall, if practicable, also exhibit sidelights;

(d) (iii) the masthead light or all-round white light on a power-driven vessel of less than 12 metres in length may be displaced from the fore and aft centre line of the vessel if centreline fitting is not practicable, provided that the sidelights are combined in one lantern which shall be carried on the fore and aft centre line of the vessel or located as nearly as practicable in the same fore and aft line as the masthead light or the all-round white light.

(i) (d) شناور موتوری زیر ۱۲ متر می‌تواند بجای چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف a یک چراغ سفید دورتا دور و چراغ‌های راه طرفین را نمایش دهد.

ii: شناور موتوری زیر ۷ متر، که سرعت آن از ۷ گره دریایی بیشتر نیست می‌تواند به جای چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف a یک چراغ دور تا دور سفید را نمایش دهد، و اگر امکان داشت چراغ‌های راه طرفین را نیز نمایش دهد.

iii: چراغ دکل اصلی و یا چراغ دور تا دور سفید بر روی شناورهای موتوری زیر ۱۲ متر را می‌توان از خط مرکزی شناور جابجا کرد، اگر امکان نصب در آن محل وجود نداشت، به شرط آنکه چراغ‌های راه طرفین در یک فانوس ادغام شده و تا حد امکان در خط طولی وسط شناور نصب شود، یا تا سر حد امکان در راستای خط طولی که چراغ دکل اصلی دور تا دور سفید قرار دارد نمایش داده شود.

تفسیر Interpretation:

On all power-driven vessels, the masthead light is in fact the light that is on the foremast. If the vessel is over 50m in length (or under in some circumstances) then the second masthead light is the one, on top of the accommodation (if all aft superstructure). The important part however, is that you cannot say with certainty whether a vessel is greater than 50m in length, as vessel's less than 50m in length may show the second masthead light, if they so wish. Therefore, when you see two mastheads lights and a sidelight, you can only determine that the vessel is **PROBABLY** greater than 50m.

در تمام شناورهای موتوری، masthead light در حقیقت چراغ روی دکل جلویی شناور است. اگر طول شناور از ۵۰ متر بیشتر باشد (یا در بعضی از شرایط) دومین masthead light بالای accommodation (در صورت داشتن aft superstructure) خواهد بود. نکته قابل اهمیت این است که که دقیقاً نمی‌توان ادعا کرد که طول شناور از ۵۰ متر بیشتر است، زیرا شناور زیر ۵۰ متر مختار است دومین masthead light را نیز نمایش دهد. بنابر این در صورت مشاهده دو چراغ masthead light و چراغ‌های طرفین می‌توانیم بگوییم "احتمالاً" طول شناور از ۵۰ متر بیشتر است.

Rule 24

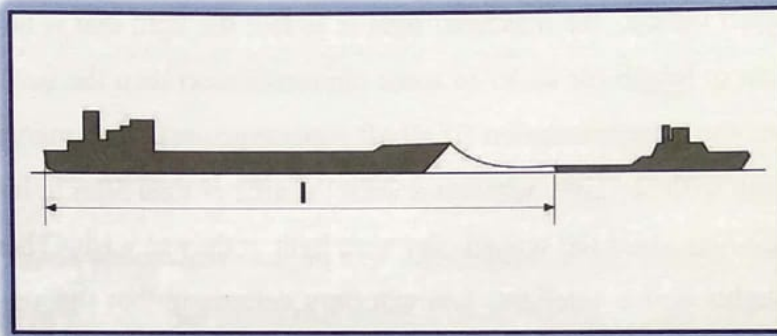
Towing and pushing

(a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:

- (i) Instead of the light prescribed in Rule 23(a) (i) or (a) (ii), two masthead lights in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;
- (ii) Sidelights;
- (iii) A sternlight;
- (iv) A towing light in a vertical line above the sternlight;
- (v) When the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

ترجمه: (a) شناور موتوری در حال یدک کشی باید چراغ‌ها و اشکال زیر را نمایش دهد:

- i. بجای چراغ‌های ذکر شده در قانون 23(a)(i) یا 23(a)(ii) دو چراغ دکل اصلی بالای یکدیگر. اگر طول یدک که از پاشنه شناور یدک کننده تا پاشنه شناور یدک شونده محاسبه می شود بیشتر از ۲۰۰ متر باشد سه چراغ دکل اصلی بالای یکدیگر نمایش داده شود.
- ii. چراغ‌های راه طرفین
- iii. چراغ پاشنه
- iv. یک چراغ یدک بالاتر از چراغ پاشنه
- v. هرگاه طول یدک بالای ۲۰۰ متر باشد یک شکل لوزی در بهترین نقطه دید.



(b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.

ترجمه: (b) هرگاه شناور هل دهنده و شناور در حال هل داده شدن طوری بهم متصل شده باشند که عملاً بتوان آنها را یک شناور در نظر گرفت، (یگان مرکب) به عنوان یک شناور موتوری فرض می گردند و باید چراغ‌های ذکر شده در قانون ۲۳ را نمایش دهند.

(c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:

- (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line;
- (ii) Sidelights;
- (iii) A sternlight.

ترجمه: (c) شناور موتوری هل دهنده یا در حال یدک کشی از بغل به غیر از یگان مرکب که عملاً یک شناور می باشند، باید چراغ‌های زیر را نمایش دهند:

- i. بجای چراغ‌های ذکر شده در قانون 23(a)(i) یا 23(a)(ii) دو چراغ دکل اصلی بالای یکدیگر
- ii. چراغ‌های راه طرفین
- iii. چراغ پاشنه

(d) A power-driven vessel to which paragraph (a) or (c) of this Rule applies shall also comply with Rule 23(a) (ii).

ترجمه: (d) شناور موتوری که از بخشهای a یا c این قانون تبعیت می‌کند همچنین باید از قانون ۲۳ قسمت (ii) a نیز پیروی کند.

(e) A vessel or object being towed, other than those mentioned in paragraph (g) of this Rule, shall exhibit:

(i) Sidelights;

(ii) A sternlight;

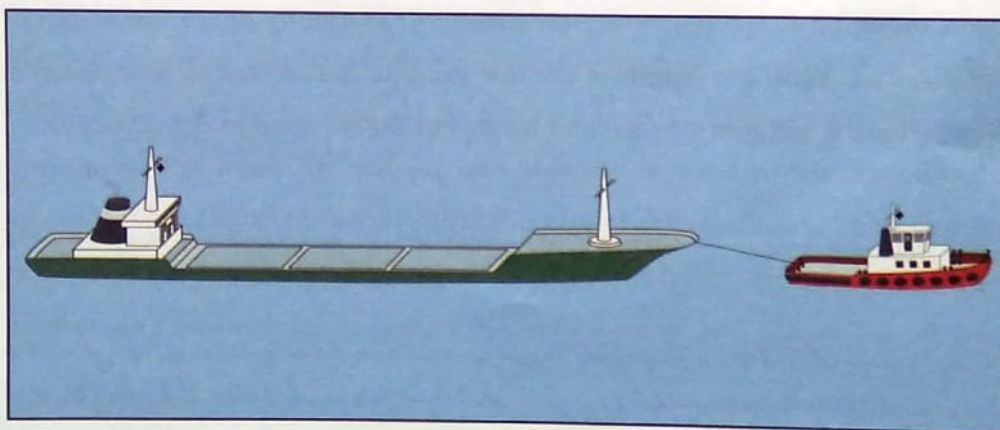
(iii) When the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

ترجمه: (e) شناور یا جسم یدک شونده به غیر از آنهایی که در پاراگراف (g) از آنان نام برده خواهد شد باید چراغ‌ها و اشکال زیر را نمایش دهند:

i. چراغ‌های راه طرفین

ii. چراغ پاشنه

iii. هرگاه طول یدک بالای ۲۰۰ متر باشد یک شکل لوزی در بهترین نقطه دید.



(f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel,

(i) A vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end sidelights;

(ii) A vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.

ترجمه: (f) هرگاه چندین شناور در حال یدک شدن از بغل یا هل داده شدن به جلو باشند باید مانند یک شناور واحد چراغ‌ها را نمایش دهند.

i. شناوری که در حال هل داده شدن است، و جزء یگان مرکب نیست، باید در قسمت جلوی شناور، چراغ‌های راه طرفین را نمایش دهد.

ii. شناوری که در حال یدک شدن از بغل می‌باشد باید چراغ پاشنه، و در قسمت جلو، چراغ‌های راه طرفین را نمایش دهد.

(g) An inconspicuous, partly submerged vessel or object, or combination of such vessels or objects being towed, shall exhibit:

(i) If it is less than 25 metres in breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end except that dracones need not exhibit a light at or near the forward end;

(ii) If it is 25 metres or more in breadth, two additional all-round white lights at or near the extremities of its breadth;

(iii) If it exceeds 100 metres in length, additional all-round white lights between the lights prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) so that the distance between the lights shall not exceed 100 metres;

(iv) A diamond shape at or near the aftermost extremity of the last vessel or object being towed and if the length of the tow exceeds 200 metres an additional diamond shape where it can best be seen and located as far forward as is practicable.

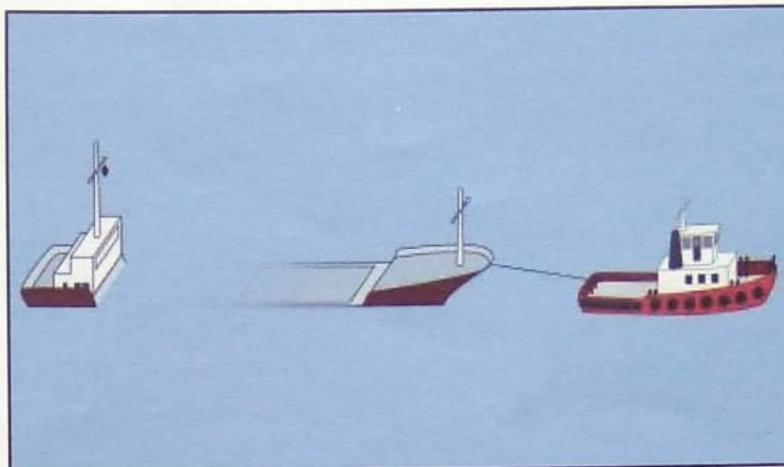
ترجمه: (g) شناور یا وسیله نیمه غوطه ور نیمه پنهان یا مخلوطی از این شناورها که یدک می‌شوند باید چراغ‌ها و شکل‌های زیر را نمایش دهند:

i. هرگاه عرض آنها زیر ۲۵ متر باشد یک چراغ سفید دورتادور در جلوی شناور یا نزدیک به آن و یکی در پاشنه یا نزدیک به آن نمایش دهد، البته شناور یا وسیله حمل سوخت غیر فلزی دارای قابلیت ارتجاعی (dracon) نیازی به نمایش چراغ سفید دورتادور در جلوی شناور ندارد.

ii. اگر عرض آن ۲۵ متر یا بیشتر باشد علاوه بر چراغ‌های ذکر شده دو چراغ دور تا دور سفید در انتهای طرفین شناور.

iii. اگر طول آن بالای ۱۰۰ متر باشد چراغ‌های دور تا دور سفید دیگری بین چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف فرعی (i),(ii)، نمایش دهد، به نحوی که فاصله چراغ‌ها از یکدیگر بیشتر از ۱۰۰ متر نشود.

iv. یک شکل لوزی در پاشنه یا نزدیک به آن بر روی آخرین جسم یدک شونده و اگر طول یدک بالای ۲۰۰ متر باشد یک شکل لوزی دیگر تا حد امکان در جلوترین قسمت شناور یدک شونده.



Partly submerged vessel

(h) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraph (e) or (g) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of such vessel or object.

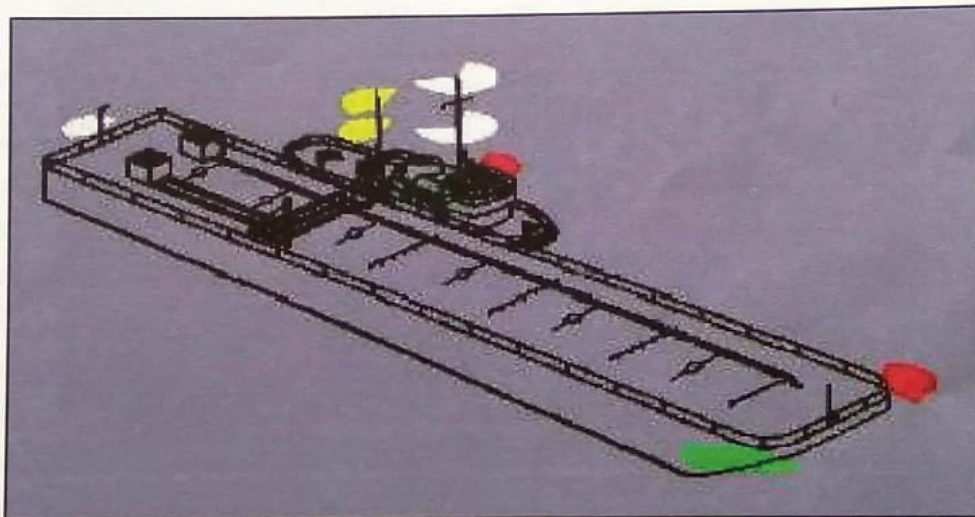
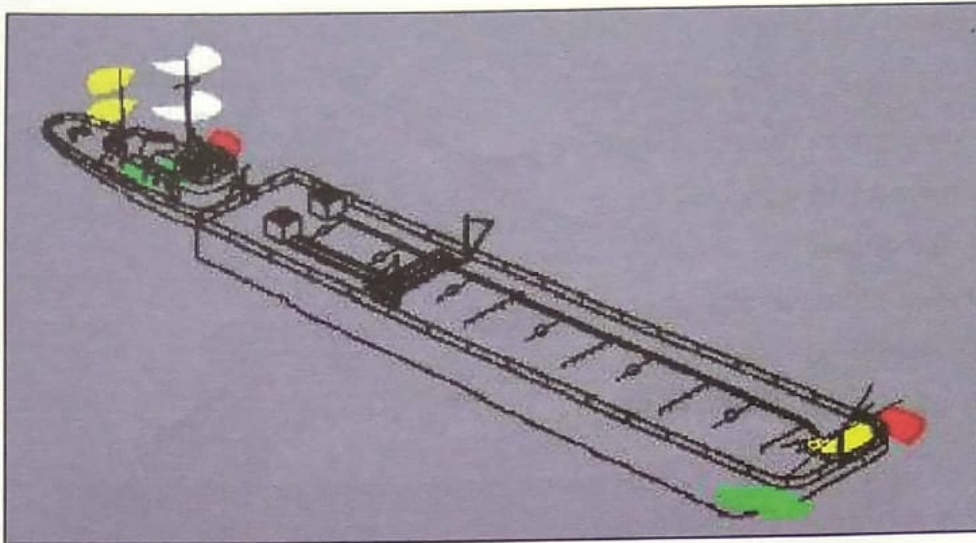
(i) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel not normally engaged in towing operations to display the lights prescribed in paragraph (a) or (c) of this Rule, such vessel shall not be required to exhibit those lights when engaged in towing another vessel in distress or otherwise in need of assistance. All possible measures shall be taken to indicate the nature of the relationship between the towing vessel and the vessel being towed as authorized by Rule 36, in particular by illuminating the towline.

ترجمه: (h) هرگاه به هر دلیلی شناور یا جسم یدک شونده نتواند چراغ‌های ذکر شده در قسمت e یا g را نمایش دهد باید از هر وسیله‌ای برای روشن نمودن خود یا نشان دادن خود به دیگران استفاده نماید. یا حداقل نشان دهد که چنین شناور یا جسمی وجود دارد.

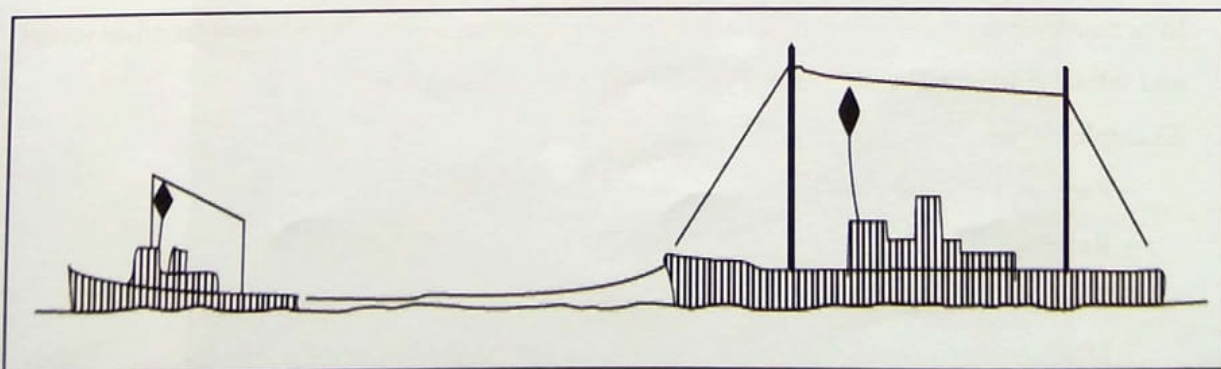
i: هرگاه به هر دلیلی برای شناوری که بطور عادی یدک‌کشی نمی‌کند، امکان پذیر نباشد که چراغ‌های ذکر شده در قسمت a یا c را نمایش دهد، آن شناور مجبور به نمایش چراغ‌های ذکر شده در این قانون در وضعیت اضطراری که به کمک شناور دیگری رفته و یا کلاً در حال کمک به شناور دیگری است، نمی‌باشد. تمام سعی و تلاش باید بر این اساس باشد تا ماهیت یدک‌کشی خود را مطابق قانون ۳۶ به دیگران نشان داده و تاکید بر نمایش طناب یدک کند.



TOWING VESSEL, TOWING OIL RIG, PUSING BARGES



PUSING AHEAD, TOWING ALONGSIDE



Interpretation: تفسیر

Categories of towing and pushing vessels

- Power-driven vessel, tow 200 m or less
- Power-driven vessel tow exceeding 200 m
- Composite unit
- Power-driven vessel pushing ahead
- Power-driven vessel towing alongside
- Vessel or object being towed
- Vessel being pushed ahead
- Vessel being towed alongside
- Inconspicuous partly submerged vessel or object being towed

دسته بندی شناورهای یدک کشی و شناور هل دهنده :

- شناور موتوری با طول یدک ۲۰۰ متر یا کمتر
- شناور موتوری با طول یدک بیشتر از ۲۰۰ متر
- یگان مرکب یا ترکیبی
- شناور موتوری هل دهنده بسمت جلو
- شناور موتوری یدک کننده از پهلو
- شناور یا شیئی در حال یدک شدن
- شناوری که در حال هل داده شدن بسمت جلو است
- شناوری که در حال یدک شدن از پهلو می باشد
- شناور یا جسم نیمه غوطه ور نیمه پنهان که در حال یدک شدن است

Inconspicuous partly submerged vessels or objects being towed are vessels or objects close to or nearly under the surface of the water and which cannot be clearly seen from another vessel and which cannot be lit like ordinary vessels or objects being towed.

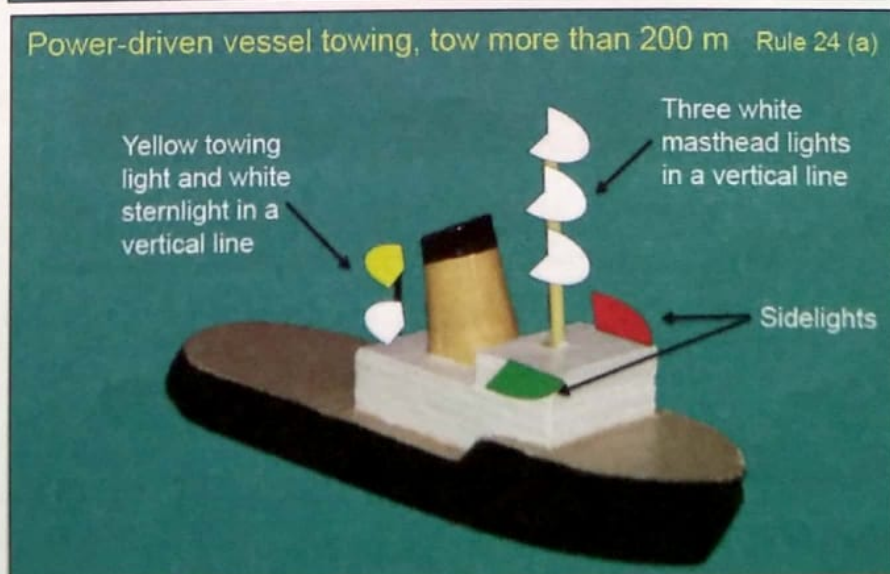
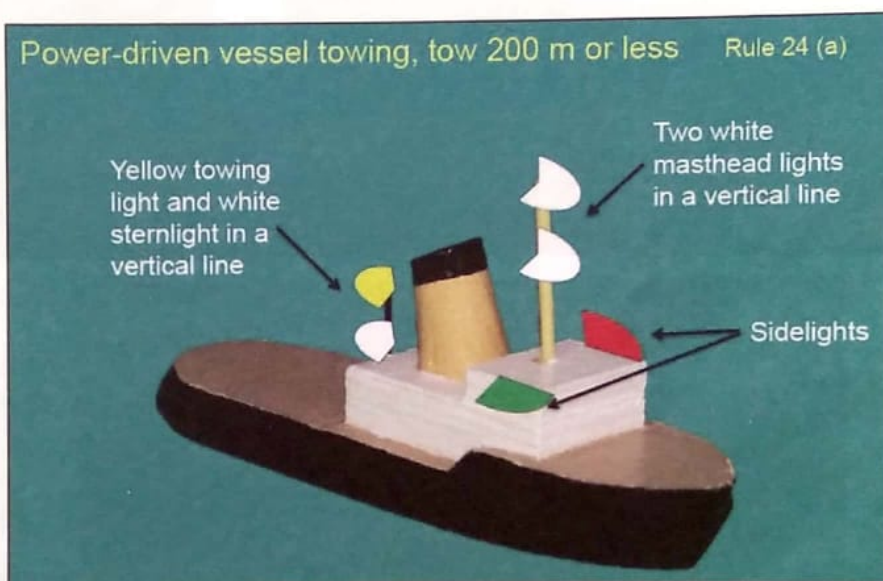
Examples

- Parts of a drilling platform;
- Rafts;
- Scows;
- Dracones;
- Cribs or logs;

They show a number of all round white lights or one or two diamonds.

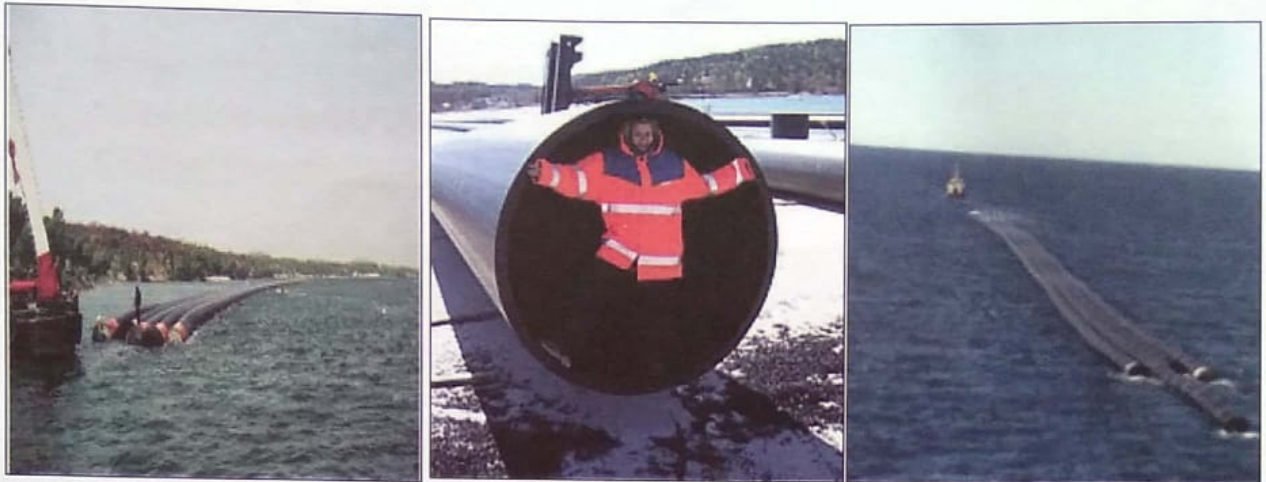
شناور یا جسم نیمه غوطه ور نیمه پنهان که در حال یدک شدن است، شامل شناور و یا اجسامی می شوند که کاملاً به سطح آب نزدیک و یا تقریباً زیر آب هستند و به آسانی توسط شناورهای دیگر قابل مشاهده نبوده و نمی توان مانند شناور و یا اجسام قابل یدک کشی بر روی آنها چراغ ناوبری نصب نمود.
مثال:

- قسمتی از یک سکوی نفتی
- قایق مسطح الواری
- دویه
- تیوپ بزرگ شناور حمل مواد نفتی
- کلک یا کننده درخت



Dracones are long floating sausage-shaped containers made of nylon and covered with a rubber coating. They carry liquid cargo like oil.

دراکون تیوبهای بزرگ نایلونی و دارای روکش لاستیکی بوده و به شکل سوسیس شناور دیده می شوند. از آنها جهت حمل کالای فله مایع مانند مواد نفتی استفاده می شود.



The tug has taken the buoy in tow, it is impracticable for the object to exhibit the lights or shapes prescribed.

یدک کش در حال یدک کشی بویه دریایی که امکان نصب و نمایش چراغ یا اشکال توصیف شده این قانون را ندارد.

Rule 25

Sailing vessels underway and vessels under oars

(a) A sailing vessel underway shall exhibit:

- (i) Sidelights;**
- (ii) A sternlight.**

ترجمه: (a) شناور بادبانی در حال حرکت باید چراغ‌های زیر را نمایش دهد:

- i. چراغ‌های راه طرفین
- ii. چراغ پاشنه

(b) In a sailing vessel of less than 20 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

(b) در شناور بادبانی زیر ۲۰ متر چراغ‌های ذکر شده در قسمت a می‌توانند در یک فانوس ترکیب شده و در بالای دکل اصلی در بهترین نقطه دید نصب شود.

(c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.

(c) شناور بادبانی در حال حرکت می‌تواند علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در قسمت a در بالای دکل اصلی در بهترین نقطه دید دو چراغ دور تا دور که بالایی قرمز و پایینی سبز باشد را نمایش دهد. اما نباید این چراغ‌ها به همراه چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف b به‌طور هم‌زمان نمایش داده شوند.

(d) (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(d) (i) شناور بادبانی زیر ۷ متر در صورت امکان، چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف a یا b این قانون را نمایش دهد، در غیر این‌صورت یک چراغ قوه یا فانوس روشن با نور سفید در دست داشته باشد تا در زمان اضطراری برای جلوگیری از تصادف، سریعاً از آن استفاده کند.

(d) (ii) شناور پارویی می‌تواند چراغ‌های ذکر شده در این قانون را برای شناور بادبانی نمایش دهد اما اگر نتوانست یک چراغ قوه یا فانوس روشن با نور سفید در دست داشته باشد تا در زمان اضطراری برای جلوگیری از تصادف، سریعاً از آن استفاده کند.

(e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

(e) شناور بادبانی، که با نیروی محرکه موتور نیز حرکت می کند، باید در قسمت جلوی شناور در بهترین نقطه دید یک مخروط با راس رو به پایین را نمایش دهد.

Interpretation: تفسیر

A sailing vessel is a vessel which by means of sails uses the wind as her sole means of propulsion (see also Rule 3 c) . A vessel under oars is a (small) vessel which is manually propelled by means of oars.

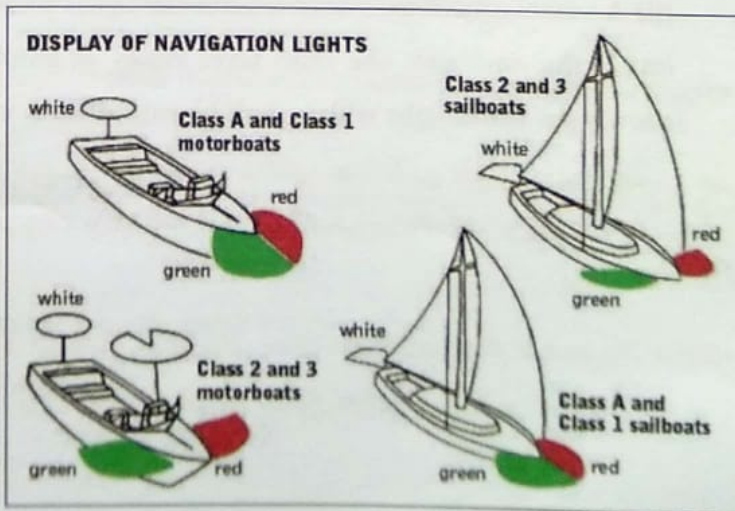
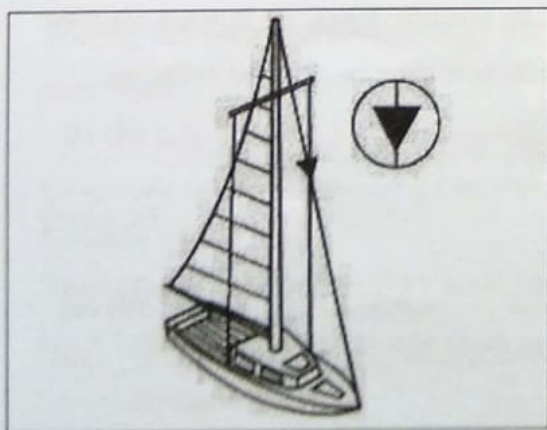
Classes to be considered:

- Sailing vessels of any size
- Sailing vessels of less than 20 m
- Sailing vessels of less than 7 m
- Vessels under oars
- Sailing vessels also propelled by machinery

شناور بادبانی شناوری است که به کمک بادبانهایش از باد بعنوان تنها نیروی رانش استفاده می کند. شناور پارویی شناور کوچکی که پارو تنها نیروی رانش آن است.

دسته بندیهای مورد نظر:

- شناورهای بادبانی با هر اندازه ای
- شناورهای بادبانی با طول کمتر از ۲۰ متر
- شناورهای بادبانی با طول کمتر از ۷ متر
- شناور پارویی
- شناورهای بادبانی که با نیروی محرکه موتور نیز حرکت می کند.



Rule 26

Fishing Vessels

- (a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.

ترجمه: (a) شناور در حال ماهیگیری چه در حال حرکت باشد یا در لنگر، باید فقط چراغها و شکل‌های ذکر شده در این قانون را به نمایش بگذارد.

- (b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other;

(ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;

(iii) When making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a stern light.

(b) شناور ماهیگیری با سیستم کف‌کشی، که تور یا وسیله خود را در آب می‌کشد و ماهیگیری می‌کند باید چراغ‌ها و شکل‌های زیر را نمایش دهد:

i. دو چراغ دور تا دور بالای یکدیگر که بالایی سبز و پایینی سفید است یا شکل دو مخروط در راستای قائم، که از راس به هم چسبیده‌اند.

ii. یک چراغ دکل اصلی بالاتر و عقب‌تر از چراغ سبز دور تا دور؛ کشتی با طول کمتر از ۵۰ متر، مجبور نیست چنین چراغی را نمایش دهد، اما ممکن است این کار را انجام دهد.

iii. در هنگام حرکت (making way) علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در این پاراگراف چراغ‌های راه طرفین و پاشنه را نمایش دهد.

- (c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other;

(ii) When there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;

(iii) When making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(c) شناور ماهیگیری به غیر از کفکش باید چراغ‌ها و شکل‌های زیر را نمایش دهد:

- i. دو چراغ دور تا دور بالای یکدیگر که بالایی قرمز و پایینی سفید است یا شکل دو مخروط در راستای قائم، که از راس به یکدیگر چسبیده‌اند.
- ii. هرگاه طول وسایل ماهیگیری در آب به طور افقی دورتر از ۱۵۰ متر از شناور باشد یک چراغ سفید دور تا دور یا یک مخروط که راس آن به بالا است، در جهت وسایل ماهیگیری نمایش دهد.
- iii. در هنگام حرکت (making way) علاوه بر چراغ‌های این پاراگراف، چراغ‌های راه طرفین و پاشنه را نمایش دهد.

(d) The additional signals described in Annex II to these Regulations apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing.

(e) علایم اضافی ذکر شده در ضمیمه ۲ این قانون برای شناورهای ماهیگیری که در نزدیکی هم قرار دارند به نمایش درآید.

(e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

(e) شناوری که در حال ماهیگیری نیست نباید چراغ‌ها و شکل‌های ذکر شده در این قانون را به نمایش در آورد بلکه باید از شناور هم طول خود تبعیت کند.

تفسیر Interpretation:

The main fishing methods at sea can be grouped according to the fishing gear used:

Towed or dragged gear such as:

- Trawling
- Dredging

Encircling gear such as:

- Danish seine
- Purse seine

Static gear such as:

- Drift nets
- Floating gillnets
- Bottom gillnets
- Longline fishing
- Fish traps

Other gear such as:

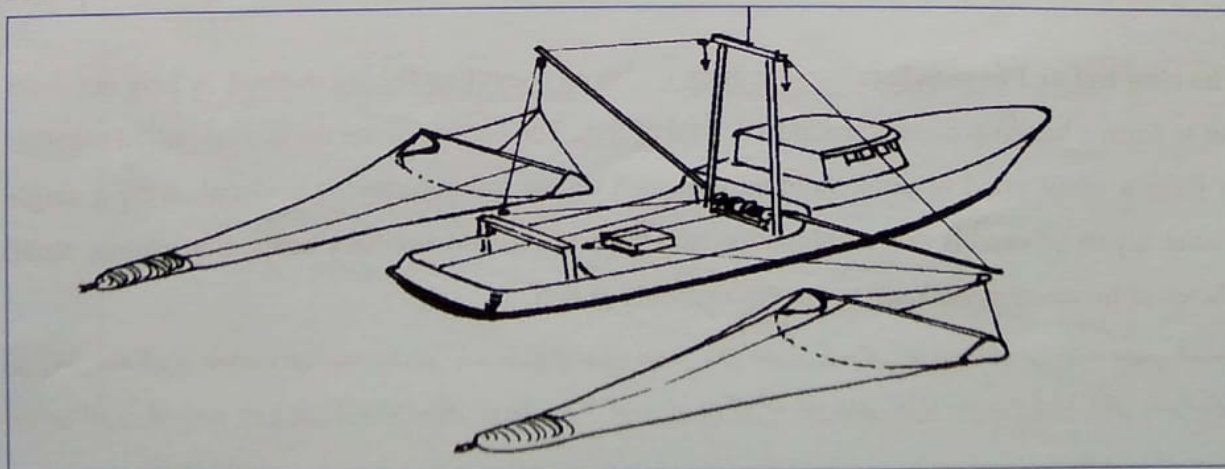
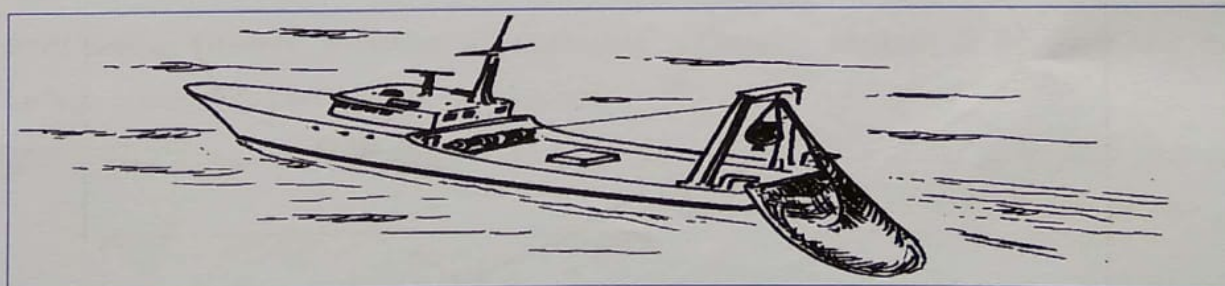
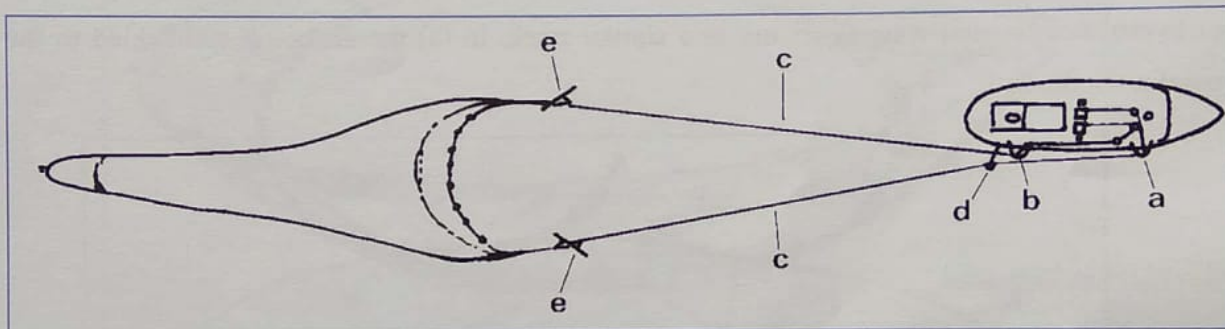
- Troll lines
- Harpoons

Trawling is a fishing method which consists of dragging a large bag made of netting over the sea bottom (bottom trawling) or at any depth (floating or mid-water trawling).

ترال به انگلیسی Trawl: یا گوفه تور ماهیگیری بزرگی به شکل قیف است که از دو طرف به تخته‌هایی متصل و معمولاً به دنبال شناور در بستر دریا کشیده می‌شود. گوفه‌کشی یا ترالینگ نوعی روش ماهیگیری است که در آن بوسیله کشیدن تور در آب توسط یک یا چند شناور، ماهیگیری می‌نمایند. شناوری که برای ترال استفاده می‌شود گوفه‌کش نامیده می‌شود.

There are several types of trawlers used:

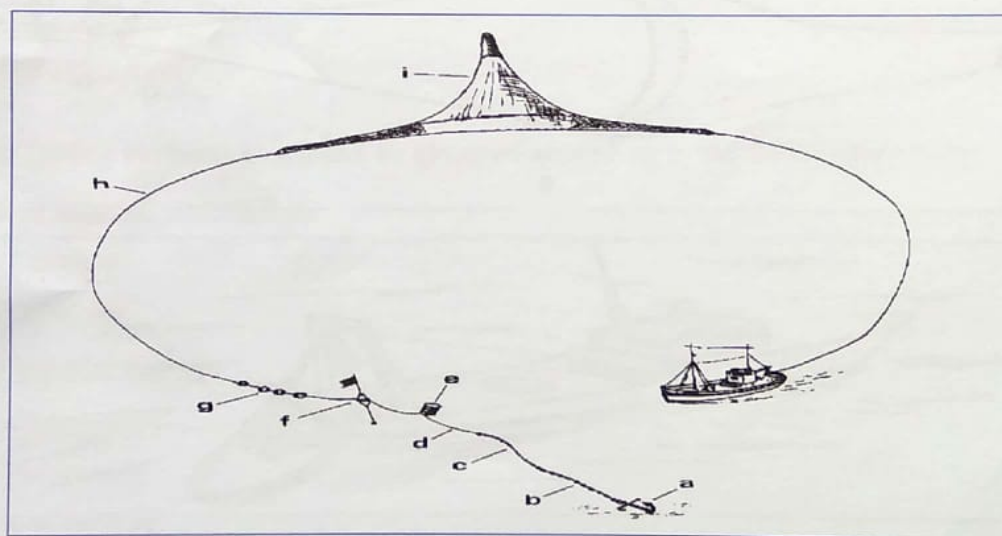
- Side trawlers
- Stern trawlers
- Beam trawlers



Bottom pair trawling



Seine net: The seine net also called Danish seine net. It is a combination of encircling and dragging gear. The net is similar to the trawl net but it is much larger and lighter. The vessel reaches the fishing ground (a) drops her anchor and first warp (h) is set out in a circular track. In (i) the net is put overboard. Second warp is set out in a similar track. In (a) the anchor is reshackled to the vessel's windlass.

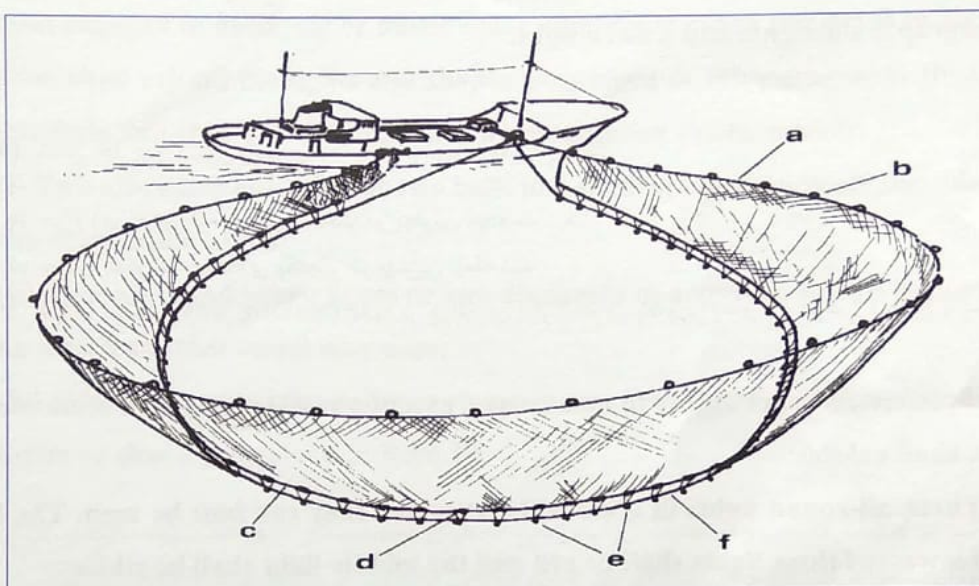


The ring net or Purse Seine: Purse seining is also an encircling fishing method. A long net is set out to form a hanging curtain around a school of fish. The bottom of the net is then pulled together to form a small pond or purse holding the catch. Purse seining may be undertaken by a single vessel, a pair of vessels or a combination of a large vessel and auxiliary boats. Sometimes, small planes or helicopters are used to spot the schools of fish.

این روش ماهیگیری محاصره ای است. یک تور بلند مانند پرده ای آویزان بدور گله ای از ماهی ها قرار داده می شود. سپس قسمت انتهایی تور را کشیده و جمع می کنند تا استخر کوچک و یا کیسه ای بزرگ که گله ماهی ها را محاصره کرده شکل بگیرد. این

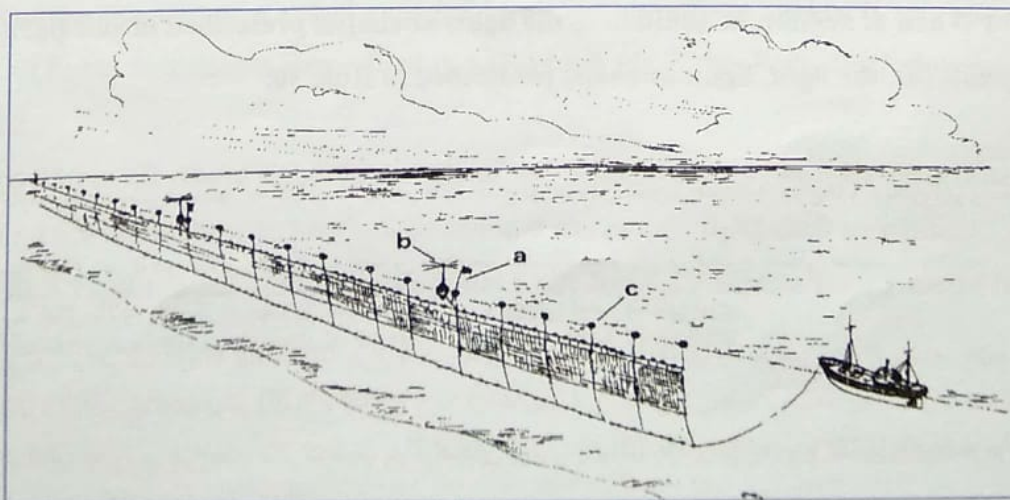
روش ممکن است توسط یک یا دسته ای از شناورهای ماهیگیری و یا ترکیب یک شناور بزرگ ماهیگیری و چندین قایق مورد استفاده قرار گیرد. گاهی اوقات جهت مکان یابی گله ماهی ها از هواپیما یا هلی کوپتر استفاده می کنند.

در این روش صید محاصره ای با استفاده از تور به شکل مستطیل و مانور دایره ای شکل شناورهای پرساینر PURSE SEINER، گله ماهیان تن را که از گونه آبزیان سطحی می باشند و معمولاً در فصول خاص و در مناطقی خاص بصورت دسته جمعی و در سطح آب دریا مشغول مهاجرت هستند، محاصر و صید می نمایند.



Drift nets or Gillnets: A driftnet is a rectangular net hanging vertically in the water near the surface. A complete fleet may be 3 to 6 km long.

تور شناور سطحی یا تور گوشگیر شناور: تور شناور سطحی تور مستطیل شکلی است که بصورت عمودی در سطح آب شناور می شود. گاهی طول کامل آن به ۳ الی ۶ کیلومتر نیز می رسد.



Rule 27

Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre

(a) A vessel not under command shall exhibit:

- (i) Two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;
- (ii) Two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
- (iii) When making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a stern light.

ترجمه: (a) شناور خارج از کنترل باید چراغ‌ها و اشکال زیر را نمایش دهد:

- i. دو چراغ دور تا دور قرمز بالای یکدیگر در بهترین موقعیت دید
- ii. دو توپ یا شکل مشابه بالای یکدیگر در بهترین نقطه دید
- iii. در هنگام حرکت (making way) علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در بالا، چراغ‌های راه طرفین و چراغ پاشنه

(b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in mine-clearance operations, shall exhibit:

- (i) Three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
- (ii) Three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;
- (iii) When making way through the water, a masthead light or lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i);
- (iv) When at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.

(b) شناور دارای محدودیت در مانور به غیر از شناور در حال جمع آوری مین (مین روب) باید چراغ‌ها و اشکال زیر را نمایش دهد:

- i. سه چراغ دور تا دور بالای یکدیگر در بهترین موقعیت دید، بالایی و پایینی قرمز و وسطی سفید
- ii. سه شکل بالای یکدیگر در بهترین نقطه دید، بالایی و پایینی توپ، وسطی لوزی
- iii. در هنگام حرکت (making way) چراغ یا چراغ‌های دکل اصلی، چراغ‌های راه طرفین و چراغ پاشنه، علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف فرعی (i).
- iv. در لنگر، علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف‌های فرعی (i) و (ii) چراغ، چراغ‌ها و یا اشکال ذکر شده در قانون ۳۰ را به نمایش بگذارد.

(c) A power-driven vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24(a), exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (b)(i) and (ii) of this Rule.

(c) شناور موتوری در حال یدک‌کشی که با یدک خود برای تغییر مسیر مشکل دارد، باید علاوه بر چراغ‌ها و شکل‌های ذکر شده در قانون 24(a) چراغ‌ها و اشکال ذکر شده در پاراگراف‌های فرعی (i) & (ii) b را نمایش دهد.

(d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in sub-paragraphs (b) (i), (ii) and (iii) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:

- (i) Two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;
- (ii) Two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;
- (iii) When at anchor, the lights or shapes prescribed in this paragraph instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.

(d) شناور درگیر در عملیات لایروبی و با عملیات زیرآب، زمانی که دارای محدودیت در مانور است، باید علاوه بر چراغ‌ها و اشکال ذکر شده در پاراگراف‌های فرعی (i),(ii)&(iii) b این قانون، هنگامی که مانعی در یک طرف دارد چراغ‌ها و اشکال زیر را نمایش دهد:

- i. دو چراغ دور تا دور قرمز، یا دو توپ بالای یکدیگر، برای نشان دادن سمتی که مانع در آن قرار دارد.
- ii. دو چراغ دور تا دور سبز، یا دو لوزی بالای یکدیگر، برای نشان دادن سمتی که مجاز برای عبور شناورهای دیگر است.
- iii. در لنگر، چراغ‌ها و اشکال ذکر شده در این قانون به جای چراغ‌ها و اشکال ذکر شده در قانون 30.

(e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit all lights and shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, the following shall be exhibited:

- (i) Three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
- (ii) A rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height. Measures shall be taken to ensure its all-round visibility.

(e) هرگاه اندازه شناور در حال عملیات غواصی این امکان را نمی‌دهد تا تمام چراغ‌ها و اشکال ذکر شده در پاراگراف d این قانون را نمایش دهد، باید چراغ‌ها و اشکال زیر را نمایش دهد:

- i. سه چراغ دور تا دور بالای یکدیگر، در بهترین نقطه دید، بالایی و پایینی قرمز و وسطی سفید
- ii. یک پرچم آلفا فلزی از علایم بین‌المللی پرچم‌ها با حداقل ارتفاع یک متر و با دید کامل و واضح از تمام جهات.

(f) A vessel engaged in mine-clearance operations shall in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 or to the lights or shape prescribed for a vessel at anchor in Rule 30 as appropriate, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach within 1000 metres of the mine clearance vessel.

(f) شناور در حال عملیات مین‌روبی باید علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در قانون ۲۳ برای یک شناور موتوری و یا چراغ‌ها یا اشکال ذکر شده برای شناورهای در لنگر در قانون ۳۰ سه چراغ سبز یا سه توپ را نمایش دهد، یکی از این چراغ‌ها یا شکل‌ها باید در دکل جلویی و دو تای دیگر در دو سمت بازوی افقی دکل شناور نصب شوند. این چراغ‌ها و اشکال در حقیقت به شناورهای دیگر اعلام خطر می‌کنند که حداقل مسافت ۱۰۰۰ متر را از این شناور رعایت کنند.

(g) Vessels of less than 12 metres in length, except those engaged in diving operations, shall not be required to exhibit the lights and shapes prescribed in this Rule.

(g) شناور زیر ۱۲ متر بجز شناوری که در حال عملیات غواصی است لازم نیست که چراغ‌ها و اشکال ذکر شده در این قانون را به نمایش بگذارد.

(h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

(h) چراغ‌ها و اشکال ذکر شده در این قانون نشان دهنده شناور در وضعیت اضطراری، خطر و نیازمند کمک نیست، آن علایم در ضمیمه ۴ این قوانین ذکر شده است

Interpretation: تفسیر

Rule 27 considers following classes:

- Vessels not under command
- Vessels restricted in their ability to manoeuvre
- Vessels engaged in difficult towing operations
- Vessels restricted in their ability to manoeuvre, engaged in dredging or under-water operations, if there is an obstruction
- Small vessels engaged in diving operations
- Vessels engaged in minesweeping

قانون ۲۷ گروه شناورهای زیر را در نظر می‌گیرد:

- شناور خارج از کنترل
- شناور دارای محدودیت در مانور.
- شناوری که در عملیات یدک کشی دشوار مشارکت دارد.

- شناور دارای محدودیت در مانور، درگیر در عملیات لایروبی و یا زیرآبی، هنگامی که مانعی در یک طرف دارد.
- شناور کوچکی که درگیر عملیات غواصی است.
- شناور در حال عملیات مینروبی

Important remarks

1. A vessel can be entirely not under command (NUC) e.g. engine breakdown. After a while she will than make no way through the water.
2. A vessel can also be partially NUC e.g. in adverse weather conditions
3. A vessel that suddenly becomes NUC must replace her masthead lights by two red lights
4. A vessel NUC is a danger to other vessels. It is thus important to see weather or not she is making way through the water
5. The two red lights are all-round lights. NUC-vessels must be seen as such all over the horizon
6. There is no difference between a power-driven vessel NUC and a sailing vessel NUC
7. Vessels less than 12m do not need to exhibit the red lights or black ball (except those engaged in diving operations)
8. Vessels which see a vessel restricted in her ability to manoeuvre must take sufficient action to keep out of the way.
9. They must also take care not to hamper their operations.
10. Cable-ships and salvage vessels should be passed at a large distance with reduced speed, especially with divers underwater.
11. Paragraph (d) of Rule 27 only applies to vessels dredging or to vessels engaged in underwater operations if there is an obstruction on one side or on both sides.
12. If neither side is obstructed, these vessels shall be considered as ordinary vessels restricted in their ability to manoeuvre and show the corresponding lights or shapes.
13. When both sides are obstructed, the vessel should be passed at as great a distance as possible or wait until one side is clear.

ملاحظات مهم:

۱. یک شناور می تواند بطور کامل خارج از کنترل باشد، مثلاً "هنگام از کار افتادن موتور کشتی، بعد از مدتی کلاً" از حرکت باز می ایستد.
۲. یک شناور می تواند تا اندازه ای خارج از کنترل شود مثلاً "در شرایط نامساعد آب و هوایی.
۳. یک شناور که به طور ناگهانی خارج از کنترل می شود باید دو چراغ قرمز جایگزین چراغ های دکل اصلی خود نماید.

۴. یک شناور خارج از کنترل می تواند برای دیگر شناورها خطر محسوب شود. بنابر این مهم است که ببینیم آیا در حال حرکت است یا نه.
۵. دو چراغ قرمز چراغهای دور تا دور (۳۶۰ درجه) هستند. شناور خارج از کنترل باید در سرتاسر افق قابل دیده شدن باشد.
۶. تفاوتی بین شناور موتوری خارج از کنترل و شناور بادبانی خارج از کنترل وجود ندارد.
۷. بجز هنگام عملیات غواصی، شناور با طول کمتر از ۱۲ متر لازم نیست چراغهای قرمز و توپهای مشکی را نمایش دهد.
۸. شناورهایی که با شناور دارای محدودیت در مانور مواجه می شوند باید با اتخاذ اقدام مناسب از مسیر آن شناور دور شوند.
۹. آنها باید مراقب باشند که برای عملیات چنین شناوری مانعی ایجاد نکنند.
۱۰. از شناور کابل گذار و شناور کمک کننده به شناور در خطر (سالویج) می بایست با فاصله زیاد و سرعت کم عبور کرد، خصوصاً شناوری که در حال عملیات غواصی است.
۱۱. پاراگراف (d) قانون ۲۷ فقط شامل شناور درگیر در عملیات لایروبی و یا زیرآبی که در یک طرف یا هر دوطرف خود مانعی دارد می شود.
۱۲. چنانچه شناور درگیر در عملیات لایروبی و یا زیرآبی در طرفین خود مانعی نداشته باشد همانند یک شناور معمولی دارای محدودیت مانور تلقی شده و چراغها و اشکال مربوطه را نمایش می دهد.
۱۳. چنانچه شناوری دارای مانع در هر دو طرف خود بود دیگر شناورها می بایست با فاصله بیشتری از او عبور کنند و یا بایستند تا یکطرف آن شناور آزاد گردد.

Rule 28

Vessels constrained by their draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

ترجمه: شناور با آب خور بالا می تواند علاوه بر چراغهای ذکر شده برای یک شناور موتوری در قانون ۲۳ سه چراغ دورتادور قرمز بالای یکدیگر، یا در روز یک استوانه را در بهترین نقطه دید نمایش دهد.

Interpretation: تفسیر

Important remark:

Vessels constrained by their draught do not have an absolute priority over other vessels (See also comment on Rule 18 (d)). However, vessels navigating in their vicinity should, as far as possible, avoid impeding their passage.

ملاحظه مهم:

شناور با آب خور بالا فاقد اولویت مطلق نسبت به شناورهای دیگر است. گرچه شناورهای دیگر که در نزدیکی آنها تردد می کنند تا حد امکان باید از چنین شناوری فاصله گرفته و مانع مسیر حرکت آنها نشوند.

Rule 29

Pilot vessels

(a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:

- (i) At or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;
- (ii) When underway, in addition, sidelights and a sternlight;
- (iii) When at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the light, lights or shape prescribed in Rule 30 for vessels at anchor.

(b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

ترجمه: (a) شناور در حال انجام عملیات راهنمایی باید چراغ‌های زیر را نمایش دهد:

- i. دو چراغ دور تا دور بالای یکدیگر بر روی دکل اصلی یا نزدیک به آن، که بالایی سفید و پایینی قرمز است.
- ii. اگر در حال حرکت است، چراغ‌های راه طرفین و پاشنه را نیز نمایش دهد.
- iii. در لنگر علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در قسمت پاراگراف فرعی (i) چراغ‌ها و شکل‌های ذکر شده در قانون ۳۰ برای شناور در لنگر را نمایش دهد.

(b) شناور راهنما که در حال ماموریت نیست باید چراغ‌ها و شکل‌های ذکر شده برای شناور هم طول خود را نمایش دهد.

تفسیر: Interpretation:

A **pilot vessel** is a vessel having pilots on board and cruising in a fixed area at sea in order to provide passing vessels with a pilot. This area is called a "pilot station" and is indicated on most charts by the symbol  or PIL STA.

شناور راهنما، شناوری است که دارای راهنمای محلی است و در منطقه ثابتی تردد کرده و به شناورهای دیگر راهنما می‌دهد. این منطقه بر روی نقشه‌های دریایی با علامت  یا PIL STA مشخص می‌شود.

Rule 30

Anchored vessels and vessels aground

(a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:

- (i) In the fore part, an all-round white light or one ball;
- (ii) At or near the stern and at a lower level than the light prescribed in sub-paragraph (i), an all-round white light.

ترجمه: (a) شناور در لنگر باید چراغ‌ها و اشکال زیر را در بهترین نقطه دید نمایش دهد:

- i. در قسمت جلوی شناور یک چراغ دور تا دور سفید یا یک توپ
- ii. در پاشنه یا نزدیک به آن، در ارتفاعی پایین تر از چراغ ذکر شده در بالا، یک چراغ دور تا دور سفید

(b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.

شناور زیر ۵۰ متر می‌تواند بجای چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف (a) این قانون، یک چراغ دور تا دور سفید را در بهترین نقطه دید نمایش دهد.

(c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.

شناور در لنگر ممکن است و یک شناور بالای ۱۰۰ متر طول باید تمام چراغ‌های عملیاتی یا مشابه را برای روشن نمودن عرشه خود به نمایش بگذارد.

(d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:

- (i) Two all-round red lights in a vertical line;
- (ii) Three balls in a vertical line.

شناور به گل نشسته باید علاوه بر چراغ‌های ذکر شده در پاراگراف a یا b این قانون چراغ‌ها و اشکال زیر را در بهترین نقطه دید نمایش دهد:

- i. دو چراغ دور تا دور قرمز بالای یکدیگر
- ii. سه توپ بالای یکدیگر

(e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shape prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Rule.

شناور زیر ۷ متر در لنگر که البته در نزدیکی کانال‌های باریک، آبراه‌ها یا لنگرگاه نباشد یا جایی که شناورهای دیگر به طور عادی دریانوردی می‌نمایند، ملزم به نمایش چراغ‌ها و اشکال ذکر شده در پاراگراف a و b این قانون نیستند.

(f) A vessel of less than 12 metres in length, when aground, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (d) (i) and (ii) of this Rule.

شناور زیر ۱۲ متر به گل نشسته ملزم به نمایش چراغ‌ها و اشکال ذکر شده در پاراگراف فرعی (i) و (ii) همین قانون نمی‌باشد.

Interpretation: تفسیر

Rule 30 considers:

- Vessels at anchor of less than 50 m
- Vessels at anchor of 50 m or more
- Vessels at anchor more or less than 100 m
- Vessels aground of less than 50 m
- Vessels aground of 50 m or more
- Vessels at anchor of less than 7 m
- Vessels aground of less than 12 m

قانون ۳۰ در مورد شناورهای زیر صدق می کند:

- شناور در لنگر با طول کمتر از ۵۰ متر
- شناور در لنگر با طول ۵۰ متر یا بیشتر
- شناور در لنگر با طول کمتر یا بیشتر از ۱۰۰ متر
- شناور به گل نشسته با طول کمتر از ۵۰ متر
- شناور به گل نشسته با طول ۵۰ متر یا بیشتر
- شناور در لنگر با طول کمتر از ۷ متر
- شناور به گل نشسته با طول کمتر از ۱۲ متر

A vessel at anchor is a vessel which is indirectly connected with the sea bottom by means of an anchor and anchor chain or rope to hold her firmly at a particular spot. A vessel dragging her anchor is not at anchor but underway. A vessel moored to a mooring buoy are also considered to be at anchor.

شناور در لنگر، شناوری است که به طور غیرمستقیم به وسیله یک لنگر و زنجیر لنگر و یا طناب به بستر دریا متصل شده تا به طور محکم در یک نقطه خاص نگه داشته شود. شناوری که در حال کشیدن لنگرش بر روی بستر دریاست شناور در لنگر محسوب نمی شود بلکه شناور در حال حرکت است. شناوری که به بویه مهار متصل شده نیز شناور در لنگر محسوب می گردد.

To stay firmly at a particular spot, a length of chain equal to about three times the depth of water should lay on the bottom. The vessel should not pull directly on the anchor but on the chain. If the vessel pulls directly on the anchor, the latter will start dragging and the vessel will drift away with the tide.

برای ثابت نگه داشتن به طور محکم در یک نقطه خاص، طول زنجیری مساوی با حدود سه برابر عمق آب در بستر دریا مورد نیاز است. کشتی نباید نیروی کششی روی لنگر ایجاد کند بلکه این نیرو باید به زنجیر لنگر منتقل شود. اگر کشتی نیروی کششی روی لنگر ایجاد کند باعث کشیده شدن آن بر روی بستر دریا شده و با جریان جذر و مد جابجا می شود.

Rule 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

ترجمه: هرگاه برای یک هواپیمای آب نشین یا قایق پرنده غیرممکن باشد که چراغها و اشکال ذکر شده در این قوانین را به دلیل مشخصات یا مکان نصب به نمایش بگذارد، باید چراغها و اشکالی که ماهیتاً نزدیک به این قوانین هستند را نمایش دهد.

PART D - SOUND AND LIGHT SIGNALS

Rule 32

Definitions

(a) The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.

(b) The term "short blast" means a blast of about one second's duration.

(c) The term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration.

ترجمه: (a) سوت یا وسیله تولید بوق، یعنی هر وسیله‌ای که قادر به تولید صدای تعیین شده و مطابق با مشخصات ذکر شده در ضمیمه ۳ این قوانین باشد.

(b) اصطلاح بوق کوتاه یعنی بوقی حدود یک ثانیه

(c) اصطلاح بوق بلند یعنی بوقی به مدت ۴ تا ۶ ثانیه

Rule 33

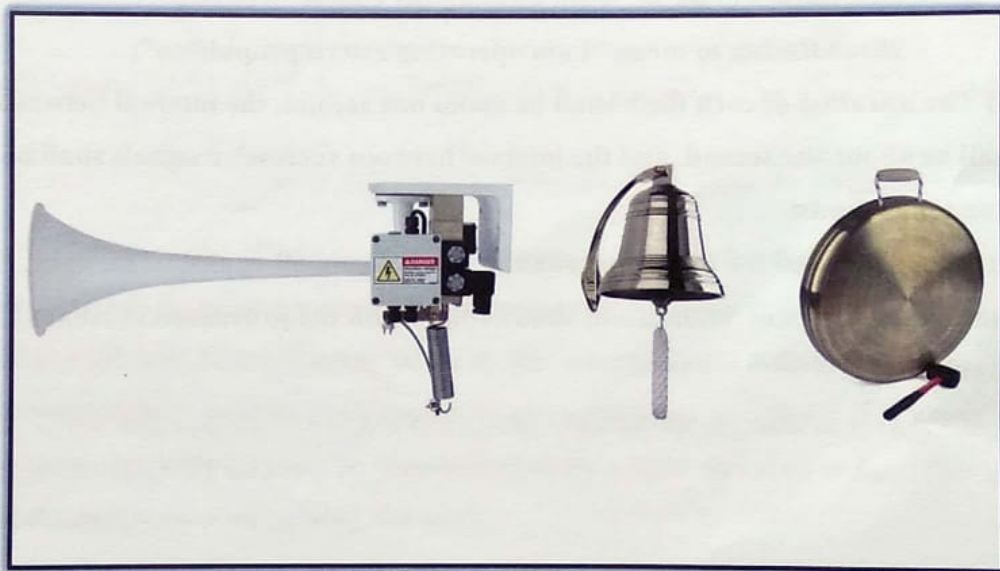
Equipment for sound signals

(a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 metres or more in length shall be provided with a bell in addition to a whistle, and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the prescribed signals shall always be possible.

ترجمه: شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر باید یک وسیله تولید بوق داشته باشد، شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر باید علاوه بر وسیله تولید بوق، یک زنگ نیز داشته باشد، و شناور ۱۰۰ متری یا بیشتر باید علاوه بر وسایل بالا یک ناقوس (gong) نیز داشته باشد که تن و صدای آن با زنگ اشتباه گرفته نشود. وسیله تولید بوق، زنگ و ناقوس باید با مشخصات ذکر شده در ضمیمه ۳ این قوانین مطابقت داشته باشند. زنگ یا ناقوس یا هر دو را می‌توان با دیگر وسایلی که مشخصات مشابهی دارند جایگزین نمود، به شرط آن‌که روش دستی تولید علائم صوتی تعیین شده همیشه امکان پذیر باشد.

(b) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signaling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

شناور زیر ۱۲ متر طول ملزم به داشتن وسایل تولید علائم صوتی ذکر شده در پاراگراف a این قانون نمی‌باشد اما باید وسایل دیگری که تولید صدای مناسب می‌نماید را داشته باشد.



Rule 34

Manoeuvring and warning signals

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

- One short blast to mean "I am altering my course to starboard";
- Two short blasts to mean "I am altering my course to port";
- Three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".

ترجمه: (a) هنگامیکه شناورها در دید یکدیگر قرار دارند، یک شناور موتوری در حال حرکت، در زمان مانور مجاز و منطبق با این قوانین، باید قصد مانور خود را با علایم زیر با بوق بیان کند:

- یک بوق کوتاه یعنی "در حال تغییر مسیر به سمت راست هستم"
- دو بوق کوتاه یعنی "در حال تغییر مسیر به سمت چپ هستم"
- سه بوق کوتاه یعنی "در حال مانور به عقب هستم"

(b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

(i) These light signals shall have the following significance

- One flash to mean "I am altering my course to starboard";
- Two flashes to mean "I am altering my course to port";
- Three flashes to mean "I am operating astern propulsion";

(ii) The duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;

(iii) The light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

(b) هر شناور می‌تواند علائم صوتی ذکر شده در پاراگراف a این قانون را با مکمل آنها یعنی علائم بصری (چراغ) تکمیل نماید و در زمان مانور به کرات آنها را تکرار نماید
i. این علائم چراغ‌ها باید به نحو زیر نمایش داده شوند:

- یک فلاش یعنی "در حال تغییر مسیر به سمت راست هستم"
- دو فلاش یعنی "در حال تغییر مسیر به سمت چپ هستم"
- سه فلاش یعنی "در حال مانور به عقب هستم"

ii. مدت زمان هر فلاش باید حدود یک ثانیه باشد، زمان بین دو فلاش باید یک ثانیه باشد و زمان بین دو علامت متوالی نباید کمتر از ۱۰ ثانیه باشد.

iii. چراغی را که برای این منظور استفاده می‌نمایند در صورت نصب، یک چراغ دور تا دور سفید رنگ با حداقل ۵ مایل برد باشد و باید با الزامات ذکر شده در ضمیمه ۱ این قوانین هم‌خوانی داشته باشد.

(c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:

(i) A vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9(e)(i) indicate her intention by the following signals on her whistle:

- Two prolonged blasts followed by one short blast to mean "I intend to overtake you on your starboard side";
- Two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intend to overtake you on your port side".

(ii) The vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9(e)(i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:

- One prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.

(c) زمانی که در دید یکدیگر در یک کانال باریک قرار دارند:

i. شناوری که قصد سبقت از شناور دیگر را دارد با توجه به قانون 9(e)(i) باید قصد خود را از این عمل با علایم زیر اعلام نماید:

- دو بوق بلند، یک بوق کوتاه یعنی "قصد دارم که از سمت راست شما سبقت بگیرم"

- دو بوق بلند، دو بوق کوتاه یعنی "قصد دارم که از سمت چپ شما سبقت بگیرم"

ii. شناوری که از او سبقت گرفته می‌شود با توجه به قانون 9(e)(i) باید موافقت خود را از این موضوع با علایم زیر اعلام نماید:

- یک بوق بلند یک بوق کوتاه یک بوق بلند یک بوق کوتاه پشت سر هم

(d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

(d) هنگامیکه شناورهای در دید یکدیگر به هم نزدیک می‌شوند و به هر دلیلی متوجه قصد و نیت شناور مقابل نمی‌شوند یا در تردید هستند که اقدام مناسب و کافی برای جلوگیری از تصادف توسط شناور دیگر گرفته شده است، شناور مردد باید سریعاً تردید خود را با به صدا در آوردن حداقل ۵ بوق کوتاه و سریع بیان نماید. این بوقها می‌توانند با علائم بصری (فلاش چراغ) تکمیل گردند.

(e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

(e) شناوری که در حال نزدیک شدن به یک پیچ یا منطقه‌ای در یک کانال باریک یا آبراه که شناورهای دیگر بدلیل وجود مانع قابل رویت نیستند، قرار دارد باید یک بوق بلند را به صدا درآورد. چنین علامتی باید با صدا درآوردن یک بوق بلند توسط شناور دیگری که اگر در فاصله‌ای باشد که بتواند هنگام نزدیک شدن به پیچ کانال یا منطقه‌ای که دارای مانع برای دیده شدن است، علامت ذکر شده را بشنود پاسخ داده شود.

(f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

هرگاه وسایل تولید بوق روی شناور با فاصله بیشتر از ۱۰۰ متر از یکدیگر نصب شده باشند باید تنها یکی از آنها را برای به صدا در آوردن علائم مانور و هشدار استفاده نمود.

Interpretation: تفسیر

In sight of one another

The signals described in paragraphs (a), (b), (c) and (d) are only to be given by vessels in visual sight of one another and paragraph (e) is obviously intended to apply in clear visibility. Manoeuvring signals should not be given when avoiding action is taken at close range for a vessel detected by radar but not visually sighted.

علائم توصیفی پاراگرافهای (a), (b), (c), (d) فقط در شرایطی که شناورها برای هم قابل رویت باشند مورد استفاده قرار می گیرد و پاراگراف (e) طبیعتاً در شرایط دید قابل رویت کاربرد دارد. علائم مانور نباید در هنگام انجام اقدام پیشگیرانه جهت شناوری که با رادار مشخص گردیده و نه بصورت بصری، مورد استفاده قرار گیرد.

Important Remarks

- Signals indicating course alterations may only be given by power driven vessels;
THUS NOT BY SAILING VESSELS
- They are sounded to indicate to another vessel in visual sight:
 - That a manoeuvre is being carried out by a helm action or astern propulsion
 - They are not meant as a request to another vessel to take a helm action or to apply astern propulsion
- The signals may only be given when the vessel is actually moving to starboard or port or when the vessel's propeller(s) are reversed
- The three short blasts give no indication as to the speed of the vessel

ملاحظات مهم:

- علائم نشان دهنده تغییر مسیر ممکن است فقط توسط شناورهای موتوری استفاده شوند نه شناورهای بادبانی.
- این علائم برای نشان دادن موارد زیر به شناورهای قابل رویت کاربرد دارد:
 - شناور در حال مانور با استفاده از سکان و یا عقب رفتن به کمک سیستم رانش است.
 - این علائم جهت درخواست انجام مانور با استفاده از سکان و یا عقب رفتن به کمک سیستم رانش شناور دیگر نمی باشد.
- علائم ممکن است تنها زمانی داده شوند که کشتی به طور واقعی به سمت راست یا چپ حرکت می کند یا زمانی که پروانه (کشتی ها) معکوس می شود.
- سه بوق کوتاه هیچ نشانه ای از سرعت کشتی نمی باشد.

Overtaking signals

- Overtaking signals shall be sounded in accordance with Rule 9 (e) (i)
- Overtaking signals may only be given in a narrow channel or fairway when the vessel being overtaken has to take action to allow safe overtaking
- Overtaking signals should not be given:
 - when overtaking can take place safely
 - when the vessel to be overtaken need not take avoiding action
 - on the open seas
- There are no supplementary light signals for the overtaking whistle signals

علائم سبقت گرفتن:

- علائم سبقت گرفتن باید بر اساس قانون (i) (e) 9 انجام گردد.
- علائم سبقت گرفتن فقط در کانال باریک و یا آبراه زمانی مورد استفاده قرار گیرد که شناور سبقت شونده می بایست اقدامی در جهت سبقت گرفتن ایمن دیگر شناور انجام دهد.
- در موارد زیر علائم سبقت گرفتن کاربرد ندارد:
 - زمانی که سبقت گرفتن بصورت ایمن امکان پذیر است.
 - زمانی که شناور سبقت شونده لازم نیست اقدامی در جهت سبقت گرفتن ایمن دیگر شناور انجام دهد.
 - در دریای آزاد
- هیچ علائم بصری (فلاش) مکملی برای علائم سبقت گرفتن صوتی وجود ندارد.

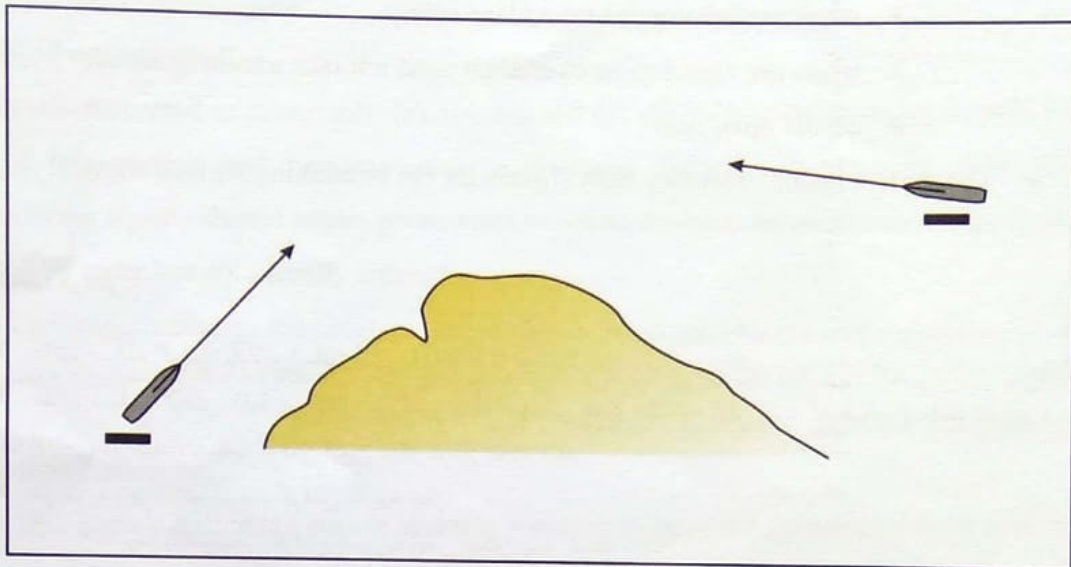
Warning signals:

- The warning signal i.e. at least five short and rapid blasts may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes
- The supplementary light signal may not be used instead of the whistle signal
- The warning signal must comprise at least five blasts. It may thus comprise six, seven, etc. blasts but not less than five blasts.
- The light (warning) signal may be given by means of the Aldis lamp or a search light.
- The warning signal composed of a prolonged blast for vessels nearing a bend shall be sounded in compliance with Rule 9 (f).

علائم هشدار (اخطار):

- علائم هشدار مانند حداقل پنج بوق کوتاه و سریع ممکن است با یک علائم بصری حداقل پنج فلاش کوتاه و سریع تکمیل گردند.

- علائم بصری مکمل نباید بجای علائم صوتی استفاده شوند. (یعنی علاوه بر علائم صوتی علائم بصری نیز استفاده شوند.)
- علائم هشدار باید شامل حداقل پنج بوق باشد. بنابراین ممکن است شامل شش، هفت و تعداد بیشتری بوق، اما نه کمتر از پنج بوق باشد.
- علائم بصری هشدار ممکن است بوسیله چراغ علائم آلدیس و یا نورافکن تولید شوند.
- علائم هشدار شامل یک بوق بلند برای کشتی که به یک پیچ نزدیک می شود باید بر اساس قانون (f) 9 بصدا درآید.



Rule 35

Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

- (a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.**

ترجمه: در منطقه‌ای با دید محدود و یا نزدیک به آن منطقه، در طول روز و یا شب، علائم تعیین شده در این قانون باید بشرح زیر استفاده شوند:

(a) شناور موتوری در حال حرکت، در فواصل زمانی هر ۲ دقیقه یا کمتر یک بوق بلند بصدا درآورد.

- (b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.**

(b) شناور موتوری underway اما ساکن، در فواصل زمانی هر ۲ دقیقه یا کمتر دو بوق بلند متوالی با فاصله زمانی دو ثانیه بین آنها بصدا درآورد.

(c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.

(c) شناور خارج از کنترل، شناور دارای محدودیت در مانور، شناور با آبخور بالا، شناور بادبانی، شناور ماهیگیری و شناور در حال یدک کشی و یا هل دادن یدک باید، بجای علائم تعیین شده در پاراگراف (a) یا (b) این قانون، در فواصل زمانی هر ۲ دقیقه یا کمتر سه بوق متوالی، شامل یک بوق بلند و دو بوق کوتاه بصدا درآورد.

(d) A vessel engaged in fishing, when at anchor, and a vessel restricted in her ability to manoeuvre when carrying out her work at anchor, shall instead of the signals prescribed in paragraph (g) of this Rule sound the signal prescribed in paragraph (c) of this Rule.

(d) شناور ماهیگیری در لنگر و شناور دارای محدودیت در مانور زمانی که در لنگر عملیات انجام می دهد باید به جای علائم تعیین شده در پاراگراف (g) این قانون، علائم تعیین شده در پاراگراف (c) را به صدا درآورند.

(e) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

(e) شناور یدک شونده و اگر بیش تر از یک شناور در حال یدک شدن باشند، آخرین شناور، در صورتی که خدمه بر روی آن گمارده شده باشد، باید در فواصل زمانی هر ۲ دقیقه یا کمتر چهار بوق متوالی، شامل یک بوق بلند و سه بوق کوتاه بصدا درآورد. در صورت عملی بودن، این علائم باید بلافاصله بعد از علائم شناور یدک کش بصدا درآید.

(f) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.

(f) هرگاه شناور هل دهنده و در حال هل داده شدن طوری بهم متصل شده باشند که عملاً بتوان آنها را یک شناور در نظر گرفت، (یگان مرکب)، باید علائم تعیین شده در پاراگراف (a) یا (b) را به صدا در آورند.

(g) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition

sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

(g) شناور در لنگر در هر ۱ دقیقه یا کمتر باید صدای زنگ را با سرعت/ تند به مدت ۵ ثانیه به صدا درآورد. در شناور با طول ۱۰۰ متر یا بالاتر، زنگ باید در قسمت جلوی شناور به صدا درآید و بلافاصله بعد از صدای زنگ به مدت ۵ ثانیه در عقب شناور، ناقوس را به صدا درآوریم. شناور در لنگر علاوه بر علایم ذکر شده بالا می‌تواند سه بوق متوالی شامل یک بوق کوتاه یک بوق بلند و یک بوق کوتاه بصدا درآورد و این به معنای هشدار موقعیت خود و احتمال خطر تصادف برای شناورهایی که به آن نزدیک می‌شوند، می‌باشد.

(h) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (g) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.

(h) شناور به گل نشسته باید صدای زنگ و اگر لازم بود ناقوس ذکر شده در پاراگراف (g) این قانون را به صدا درآورد، علاوه بر آن باید سه ضربه مجزا و مشخص را قبل و بعد از ۵ ثانیه زنگ ممتد به صدا درآورد. شناور به گل نشسته می‌تواند علاوه بر علائم اشاری از علائم صوتی مناسب استفاده نماید.

(i) A vessel of 12 metres or more but less than 20 metres in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs (g) and (h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(i) شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر اما زیر ۲۰ متر، مجبور به استفاده از علائم مندرج در پاراگراف (g) و (h) این قانون نیست. اما اگر نتواند، باید از علائم صوتی مناسب دیگری در هر ۲ دقیقه یا کمتر استفاده نماید.

(j) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(j) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر مجبور نیست که علایم ذکر شده فوق را به صدا درآورد، اما در اینصورت باید از علائم صوتی مناسب دیگری در هر ۲ دقیقه یا کمتر استفاده نماید.

(k) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a),(b) or (g) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

(k) شناور راهنما در زمان انجام عملیات راهنمایی علاوه بر علایم ذکر شده در پاراگراف‌های (a), (b) یا (g) می‌تواند ۴ بوق کوتاه به منظور شناسایی خود را به صدا درآورد.

تفسیر: Interpretation:

General remarks

- On a vessel at anchor or aground always maintain a proper watch on the bridge
- If a vessel approaches too dangerously close sound the letter U

- Make proper use of your AIS and/or your VHF in case of an approaching danger
- In restricted visibility by day, it is good practice to have your navigation lights on

ملاحظات عمومی:

- شناور در لنگر و شناور به گل نشسته همیشه باید دارای دیدبانی مناسب در پل فرماندهی باشند.
- چنانچه شناوری بطور خطرناکی به شما نزدیک شد دو بوق کوتاه و یک بوق بلند (حرف U) را بصدا درآورید.
- در صورت نزدیک شدن به خطر بطور صحیح از دستگاه AIS و VHF کمک بگیرید.
- در طول روز در شرایط دید محدود، روشن کردن چراغهای ناوبری رویه خوبی است.

Rule 36

Signals to attract attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorised elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel. Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high intensity intermittent or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

ترجمه: در صورت لزوم برای جلب توجه شناوردیگر، هر کشتی ممکن است علائم بصری یا صوتی را استفاده کند که امکان اشتباهی گرفتن آنها با دیگر علائم این قانون وجود نداشته باشد، و یا می تواند پرتو پروژکتور خود را در جهت خطر هدایت کند به نحوی که برای شناورهای دیگر ایجاد مزاحمت نکند. استفاده از هر چراغی برای جلب توجه دیگران نباید با هیچگونه وسایل کمک ناوبری اشتباه گرفته شود. برای این منظور، استفاده از چراغهای پر نور چشمک زن یا چرخشی، مانند رقص نور باید جلوگیری شود.

Interpretation: تفسیر

Signalling light which can be used as a searchlight:

- Direct the beam of the searchlight in the direction of the danger
- Rapidly swing the searchlight horizontally and vertically
- Make a signal of the International Code of Signals

A vessel using a searchlight should avoid impeding or misleading another vessel

علائم بصری که می تواند به عنوان یک پروژکتور مورد استفاده قرار گیرد:

- پرتو نور نورافکن را در جهت خطر قرار دهید.
 - پی در پی نورافکن را در جهت افقی و عمودی بچرخانید.
 - یکی از علائم کد بین المللی علائم را تولید کنید.
- شناوری که از نورافکن استفاده می کند باید از ایجاد مزاحمت یا گمراه کردن شناورهای دیگر بپرهیزد.



Searchlight and signalling lamp



Aldis lamp



Sound signals

A signal to attract attention is used to warn other vessels of an unusual situation, whereas a warning signal is a demand for the observance of the Regulations.

یک علامت برای جلب توجه جهت هشدار به دیگر کشتی ها از یک وضعیت غیر معمول استفاده می شود، در حالی که یک علامت هشدار دهنده تقاضا برای رعایت مقررات است.

Rule 37

Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals described in Annex IV to these Regulations.

ترجمه: هنگامی که یک کشتی در وضعیت اضطراری بوده و نیاز به کمک دارد، باید علائم توصیف شده در ضمیمه ۴ این قوانین را نمایش دهد.

Interpretation: تفسیر

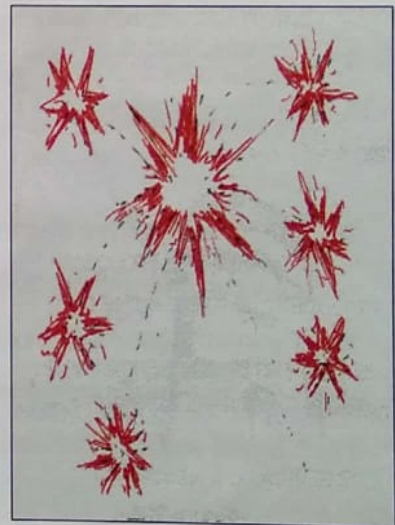
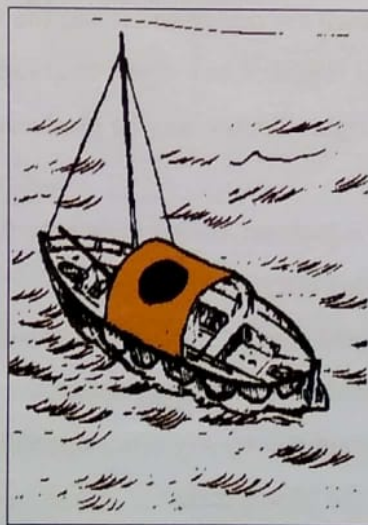
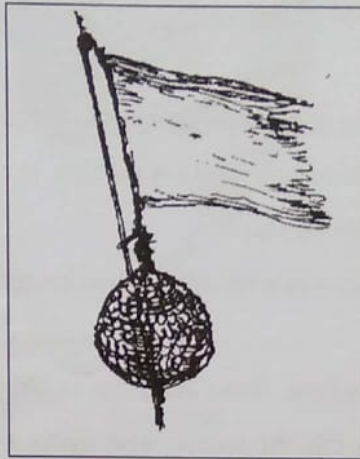
Distress signals should be made as clearly as possible, so that they may be recognized easily and rapidly to encourage assistance to be rendered quickly.

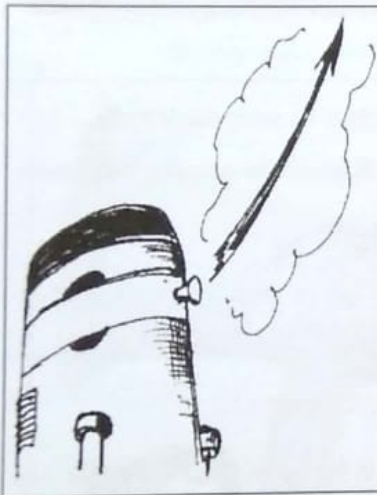
علائم اضطرر باید تا حد ممکن به وضوح ایجاد شوند، به طوری که به آسانی و به سرعت تشخیص داده شده و عاملی برای ارسال سریع کمک باشد.

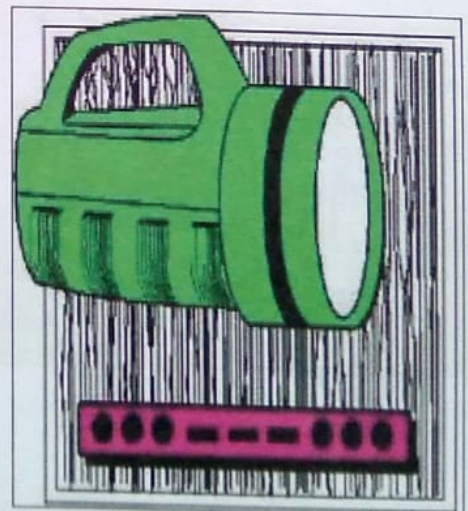
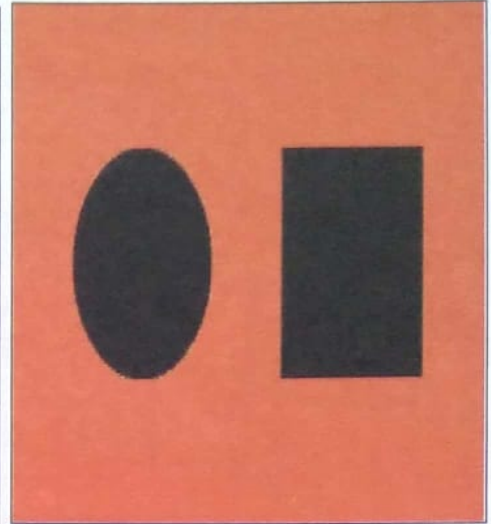
Distress signals:

1. The "N" and "C" flags should be on board of all vessels, and one set should be kept within reach ready to be hoisted.
2. One can use a flag of the International Code of Signals, or a national or private flag. If need be, any square piece of canvas of any colour may be used. As a ball, a round fender made of rope could be used.
3. Slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side.
4. Smoke signals giving off orange-coloured smoke and, in the event of thick fog, radar flares are also very effective distress signals.
5. A piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol.
6. It is recommended that parachute flares are fired in pairs with about a 5 minute interval between them. The reason is that the person who sights a flare may not be the skipper. By firing a second flare a few minutes later, the person who is responsible for the decisions on board has enough time to reach the bridge and to see the flare for himself.
7. Flames on a vessel are often regarded as a signal to attract attention, especially when they are produced by a flare-up light. Flames may be produced by lighting some oily rags in a bucket.
8. The most effective distress signals are rocket parachute flares and hand flares producing a red light, and rockets throwing out red stars.
9. A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.
10. A continuous sounding with any fog-signaling apparatus.
11. A signal made by radiotelegraphy or by any other signaling method consisting of the group --- ——— (SOS) in the Morse code.
12. A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday".
13. A dye marker (of any colour) can be seen from helicopters and aircraft. It can be easily attached to man overboard equipment or lifejackets.
14. An Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) is a transmitter that will send a distress signal up to a satellite system from anywhere in the World or up to aircraft if they are in range. With one, you can easily alert the emergency services in situations where you would be out of range of normal communications.

15. Survival Craft Radar Transponder for Search and Rescue operations Enhances radar returns with 12 intense blips. Mandatory requirement for all vessels governed by GMDSS.







PART E - EXEMPTIONS

Rule 38

Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

ترجمه: هر شناوری (یا کلاسی از آنها) که قبل از لازم الاجرا شدن این قوانین، ستون فقرات آن نصب شده و مراحل اولیه ساخت را سپری میکند، بشرط تبعیت از قوانین پیشگیری از تصادفات دریایی ۱۹۶۰ ممکن است از معافیت‌های زیر بهره‌جوید:

(a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until 4 years after the date of entry into force of these Regulations.

(a) نصب چراغ‌ها با برد دید ذکر شده در قانون ۲۲، تا ۴ سال بعد از لازم الاجرا شدن این قوانین.

(b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until 4 years after the date of entry into force of these Regulations.

(b) نصب چراغ‌ها با رنگ‌های تعیین شده در قسمت ۷ ضمیمه ۱، تا ۴ سال بعد از لازم الاجرا شدن این قوانین.

(c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.

(c) جابجایی چراغ‌ها بدلیل تبدیل سیستم امپیرال (سلطنتی) به متریک و رند کردن اعداد دارای معافیت دائم می‌باشد.

(d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

(d) (i) جابجایی چراغ‌های دکل اصلی بر روی شناورهای زیر ۱۵۰ متر طول، جهت همخوانی با قسمت 3a از ضمیمه ۱ دارای معافیت دائم می‌باشد.

(d) (ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I to these Regulations, until 9 years after the date of entry into force of these Regulations.

(d) (ii) جابجایی چراغ‌های دکل اصلی بر روی شناورهای ۱۵۰ متر یا بیشتر جهت همخوانی با قسمت 3a از ضمیمه ۱، تا ۹ سال بعد از لازم الاجرا شدن این قوانین.

(e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2(b) of Annex I to these Regulations, until 9 years after the date of entry into force of these Regulations.

(e) جابجایی چراغ‌های دکل اصلی جهت هم‌خوانی با قسمت 2b از ضمیمه ۱، تا ۹ سال بعد از لازم الاجرا شدن این قوانین.

(f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Sections 2(g) and 3(b) of Annex I to these Regulations, until 9 years after the date of entry into force of these Regulations.

(f) جابه‌جایی چراغ‌های ناوبری طرفین جهت هم‌خوانی با قسمت 2(g) و 3(b) از ضمیمه ۱، تا ۹ سال بعد از لازم الاجرا شدن این قوانین.

(g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III to these Regulations, until 9 years after the date of entry into force of these Regulations.

(g) الزامات وسایل علائم شنیداری تعیین شده در ضمیمه ۳ این قوانین، تا ۹ سال بعد از لازم الاجرا شدن این قوانین

(h) The repositioning of all-round lights resulting from the prescription of Section 9(b) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

(h) جابجایی چراغ‌های دور تا دور جهت هم‌خوانی با قسمت 9(b) از ضمیمه ۱ این قوانین، دارای معافیت دائم است.

PART F- VERIFICATION OF COMPLIANCE WITH THE PROVISIONS OF THE CONVENTION

رسیدگی و تایید انطباق با مقررات کنوانسیون

Rule 39

Definitions

(a) Audit means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

ترجمه: تعاریف

(a) **ممیزی** بمعنی فرایند سیستماتیک، مستقل، و مستند برای یافتن شواهد ممیزی و ارزیابی واقع بینانه آنها به منظور تعیین میزان برآورده شدن معیار های ممیزی است.

(b) **Audit Scheme** means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization*.

(b) برنامه ممیزی بمعنی برنامه ممیزی کشورهای عضو سازمان بین المللی دریانوردی که توسط سازمان تنظیم و با در نظر گرفتن رهنمودهای تهیه شده سازمان انجام می گیرد.

(c) **Code for Implementation** means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

(c) آئین نامه اجرایی بمعنی سند آئین نامه اجرایی سازمان بین المللی دریانوردی که با قطعنامه A.1070(28) بتصویب رسیده است.

(d) **Audit Standard** means the Code for Implementation.

(d) استاندارد ممیزی بمعنی آئین نامه اجرایی است.

Rule 40

Application

Contracting Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

ترجمه: دولتهای متعاقد (عضو کنوانسیون) در اجرای تعهدات و مسئولیت های موجود خود در کنوانسیون حاضر باید از الزامات آئین نامه اجرایی استفاده کنند.

Rule 41

Verification of compliance

رسیدگی و تایید انطباق

(a) Every Contracting Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

ترجمه: هر دولت متعاقد جهت تایید انطباق و اجرای کنوانسیون حاضر مشمول ممیزی ادواری توسط سازمان مطابق با استاندارد ممیزی خواهد بود.

(b) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization*.

(b) دبیر کل سازمان مسئولیت اجرای برنامه ممیزی براساس دستورالعمل های موجود سازمان را دارد. (سازمان بین المللی دریانوردی)

(c) Every Contracting Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization*.

(c) هر دولت متعاقد مسئول تسهیل انجام ممیزی و اجرای یک برنامه عملی برای رسیدگی به یافته ها، بر اساس دستورالعمل های موجود سازمان است.

(d) Audit of all Contracting Parties shall be:

- (i) Based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization*; and**
- (ii) Conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization*.**

(d) ممیزی تمام دولتهای متعاقد باید:

- (i) براساس برنامه کلی تهیه شده توسط دبیر کل سازمان، با توجه به دستورالعمل های موجود و
- (ii) با توجه به دستورالعمل های تهیه شده توسط سازمان، در فواصل دوره ای انجام شود.

ANNEX I

Positioning and technical details of lights and shapes

ضمیمه ۱: جانمایی و جزئیات فنی چراغ‌ها و اشکال

1. Definition

The term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck. This height shall be measured from the position vertically beneath the location of the light.

۱-تعریف: واژه‌ی ارتفاع بالای بدنه شناور، یعنی ارتفاع از بالاترین عرشه اصلی شناور، این ارتفاع باید دقیقاً بطور عمودی از چراغ تا عرشه اصلی اندازه‌گیری شود.

2. Vertical positioning and spacing of lights

(a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:

- (i) The forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;
- (ii) When two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.

۲-جانمایی عمودی و فواصل بین چراغ‌ها

(a) در شناور موتوری با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغ‌های دکل اصلی باید در مکان‌های زیر نصب گردند:

- i. چراغ دکل جلو و یا اگر شناور فقط یک چراغ دکل دارد، در ارتفاع حداقل ۶ متر از عرشه شناور نصب گردد، و اگر عرض شناور از ۶ متر بیشتر باشد، در آن‌صورت ارتفاع چراغ از عرض شناور کمتر نباشد، اما لازم نیست که چراغ را بالاتر از ۱۲ متر نصب نمایند.
- ii. اگر شناور دارای دو چراغ دکل است، چراغ دکل عقبی باید حداقل ۴.۵ متر از چراغ دکل جلویی بالاتر باشد.

(c) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1,000 metres from the stem when viewed from sea-level.

(b) تفکیک عمودی چراغ‌های دکل یک شناور موتوری باید به نحوی باشد، که در تمامی شرایط عادی تراز طولی (تریم) در حالی که از ۱۰۰۰ متری شناور در سطح آب به آن نگاه می‌کنیم، چراغ دکل عقبی از جلویی متمایز و بالاتر باشد.

(d) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.

(c) چراغ دکل اصلی یک شناور موتوری بین ۱۲ تا ۲۰ متر طول باید حداقل دارای ۲.۵ متر ارتفاع از لبه شناور باشد.

(d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight or the all-round light prescribed in Rule 23(c) (i) is carried in addition to sidelights, then such masthead light or all-round light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.

(d) شناور موتوری کمتر از ۱۲ متر طول، ممکن است چراغ بالایی خود را در ارتفاعی کمتر از ۲.۵ متر از لبه شناور نصب نماید. چنانچه شناوری دارای چراغ دکل اصلی علاوه بر چراغ‌های راه طرفین و چراغ پاشنه یا چراغ دور تا دور ذکر شده در قانون 23(c) (i) باشد، در آن صورت آن چراغ دکل اصلی یا چراغ دور تا دور باید حداقل یک متر، بالاتر از چراغ‌های راه طرفین نصب شده باشد.

(e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as either the forward masthead light or the after masthead light; provided that, if carried on the aftermast, the lowest after masthead light shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward masthead light.

(e) یکی از دو یا سه چراغ دکل اصلی شناور موتوری در هنگام یدک‌کشی یا هل دادن شناور دیگر باید در همان مکان چراغ دکل اصلی جلویی یا عقبی نصب شده باشد، البته به شرط آنکه اگر در قسمت عقب شناور نصب گردد. پایین‌ترین چراغ دکل اصلی باید حداقل ۴.۵ متر از چراغ دکل اصلی جلویی بالاتر باشد.

(f) (i) The masthead light or lights prescribed in Rule 23(a) shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions except as described in sub-paragraph (ii).

(f) (ii) When it is impracticable to carry the all-round lights prescribed by Rule 27(b) (i) or Rule 28 below the masthead lights, they may be carried above the after masthead light(s) or vertically in between the forward masthead light(s) and the after masthead light(s) provided that in the latter case the requirement of Section 3(c) of this Annex shall be complied with.

(f) (i) چراغ‌های دکل اصلی تعیین شده در قانون 23(a) باید از تمامی چراغ‌های ذکر شده و موانع دید به دور باشد، مگر در موارد ذکر شده در پاراگراف فرعی (ii)

(f) (ii) هرگاه نصب چراغ‌های دور تا دور ذکر شده در قانون 27(b) (i) یا قانون ۲۸ زیر چراغ دکل اصلی عملی نباشد، می‌توان آن‌ها را بالاتر از چراغ‌های دکل اصلی عقبی یا بین دو دکل جلو و عقب نصب نمود، به شرط آن‌که در حالت دوم قوانین قسمت 3(c) از این ضمیمه را نیز رعایت نماییم.

(g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three-quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

(g) چراغ‌های راه طرفین یک شناور موتوری نباید در ارتفاعی بیشتر از ۳/۴ ارتفاع چراغ دکل جلو نصب گردند، اما نباید آنقدر پایین نصب گردند که با چراغهای عرشه شناور اشتباه گرفته شوند.

(h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.

(h) چراغ‌های ناوبری طرفین در شناورهای زیر ۲۰ متر هنگامی که در یک فانوس ادغام می گردند باید حداکثر یک متر پایین تر از چراغ دکل اصلی نصب گردند.

(i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:

(i) On a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 4 metres above the hull;

(ii) On a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 2 metres above the gunwale;

(iii) When three lights are carried they shall be equally spaced.

(i) هرگاه قانون تعیین کند که دو یا سه چراغ بطور عمودی در یک خط نصب شوند، فواصل آنها باید به شرح زیر باشند:
(i) در شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر فاصله بین چراغ‌ها نباید کمتر از ۲ متر باشد و پایین‌ترین چراغ به غیر از زمانی که چراغ یدک‌کشی نمایش داده می‌شود نباید ارتفاع آن از عرشه شناور کمتر از ۴ متر باشد.
(ii) در شناور زیر ۲۰ متر فاصله بین این چراغ‌ها نباید کمتر از ۱ متر باشد، و پایین‌ترین چراغ به غیر از زمانی که چراغ یدک‌کشی نمایش داده می‌شود نباید ارتفاع آن از لبه عرشه شناور کمتر از ۲ متر باشد.
(iii) هرگاه سه چراغ نمایش داده می‌شود فواصل بین آنها باید یکسان باشد.

(j) The lower of the two all-round lights prescribed for a vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

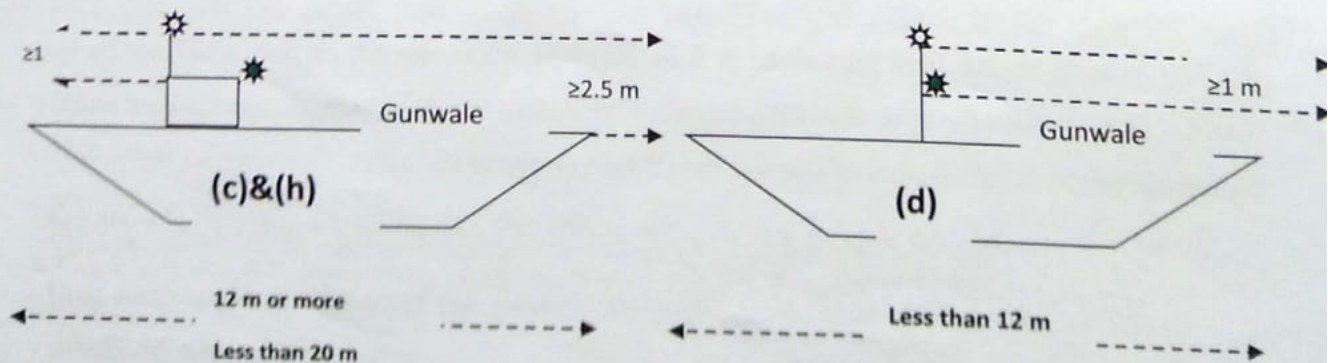
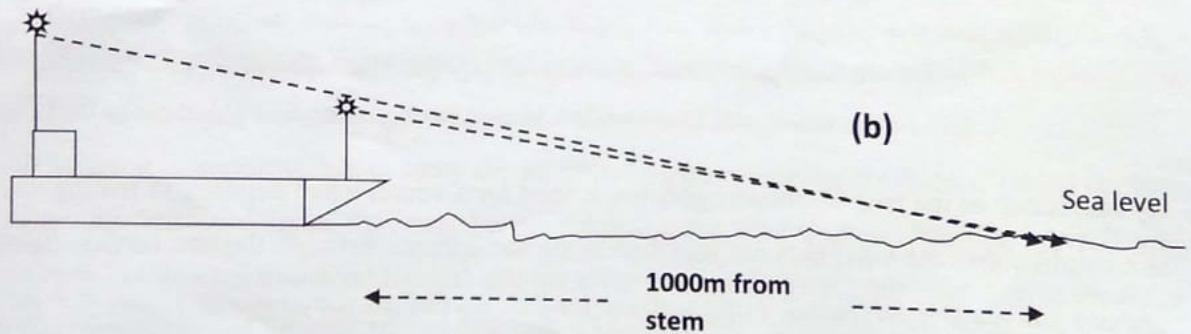
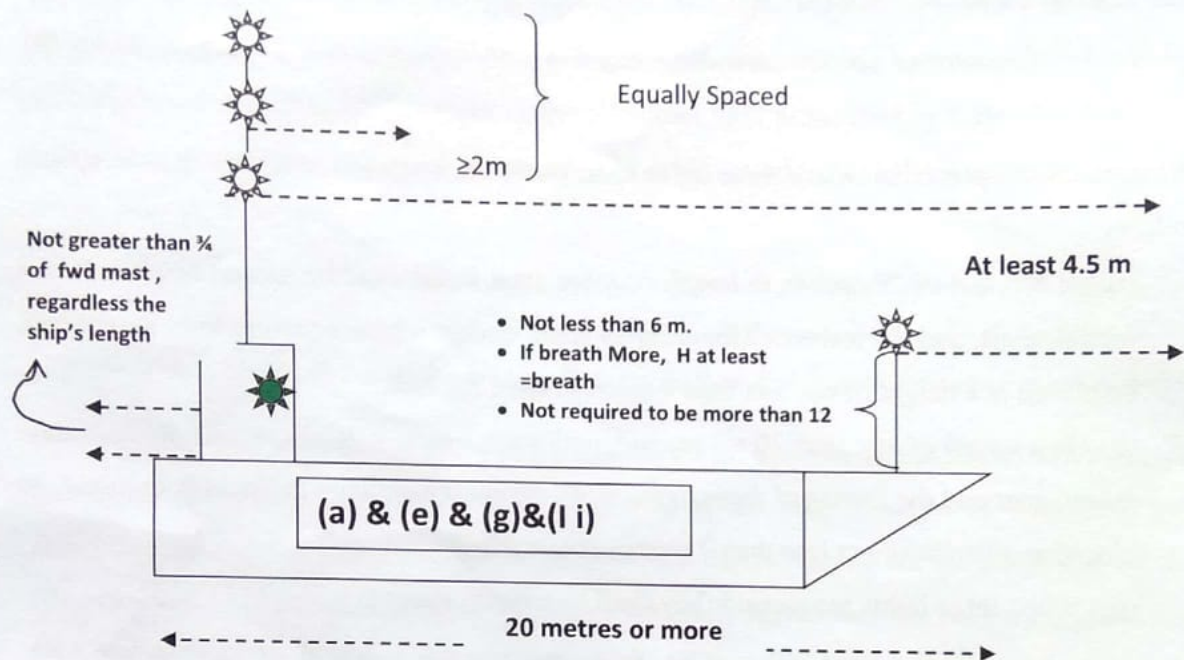
(j) ارتفاع چراغ پایینی از دو چراغ دورتادور ذکر شده برای شناورهای ماهیگیری نباید از چراغ‌های ناوبری طرفین کمتر از دو برابر فاصله بین چراغ‌های عمودی باشد.

(k) The forward anchor light prescribed in Rule 30(a) (i), when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall be placed at a height of not less than 6 metres above the hull.

(k) ارتفاع چراغ لنگر جلویی ذکر شده در قانون 30(a) (i) در هنگامی که هردو چراغ لنگر باید نمایش داده شوند، نباید کمتر از ۴.۵ متر از چراغ عقبی لنگر باشد. در شناور ۵۰ متر طول یا بیشتر، چراغ لنگر جلویی باید حداقل ۶ متر از عرشه اصلی شناور بالاتر نصب گردد.

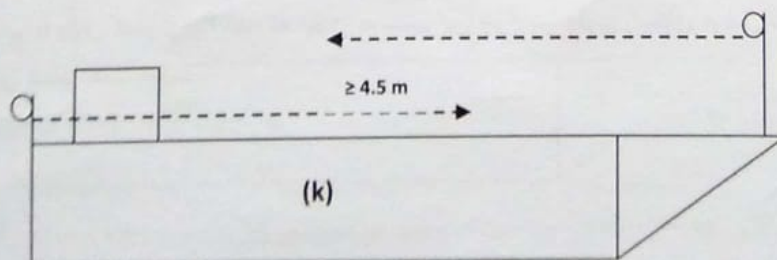
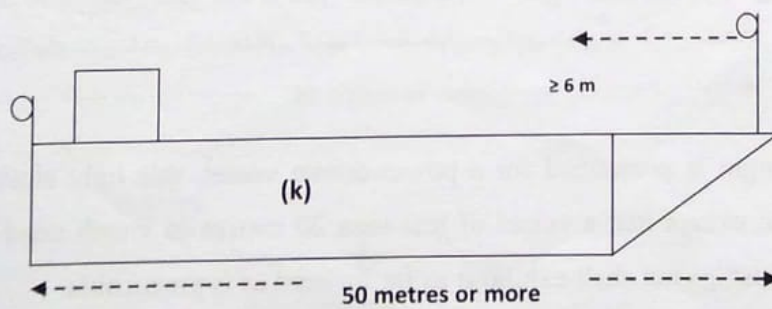
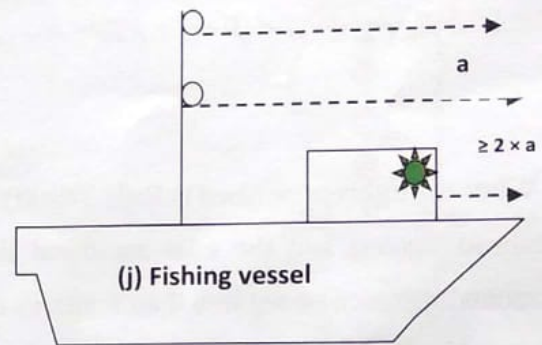
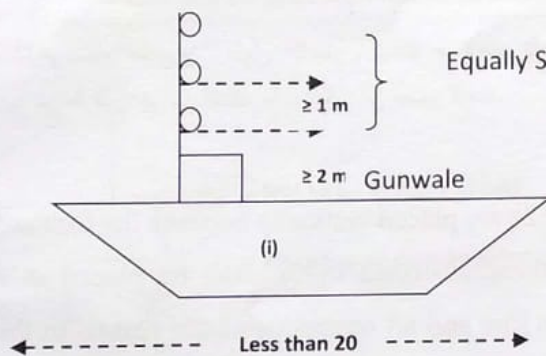
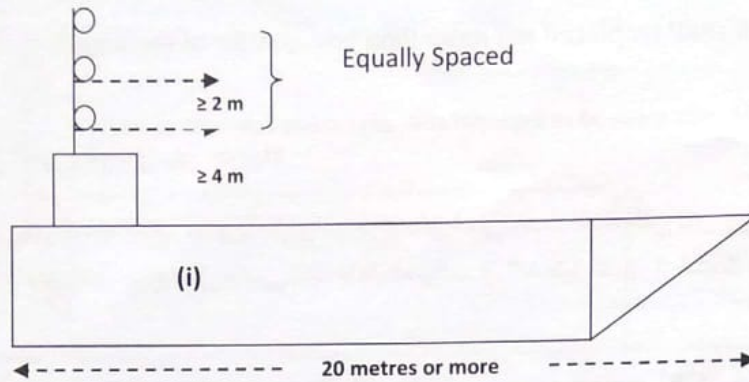
2. Vertical positioning and spacing of lights

(a)&(b)&(c)&(d)&(e)&(g)&(h)&(I i)



2. Vertical positioning and spacing of lights

(i) & (j) & (k)



3. Horizontal positioning and spacing of lights

(a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one-half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one-quarter of the length of the vessel from the stem.

۳- جانمایی افقی و فواصل بین چراغ‌ها

(a) هرگاه مقرر گردید شناور موتوری دارای دو چراغ دکل اصلی باشد، فاصله افقی بین چراغ‌ها نباید کمتر از نصف طول شناور و بیشتر از ۱۰۰ متر باشد. چراغ دکل جلویی نباید با فاصله بیشتر از $\frac{1}{4}$ طول شناور از قسمت جلو نصب گردد.

(b) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

(b) در شناور موتوری با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغ‌های ناوبری طرفین نباید جلوتر از چراغ دکل اصلی جلو نصب گردد. این چراغ‌ها باید در طرفین عرضی شناور یا نزدیکی آن نصب گردند.

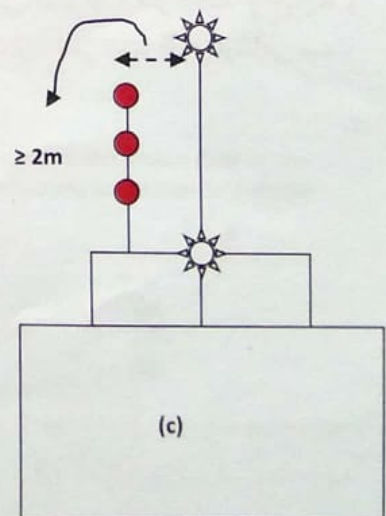
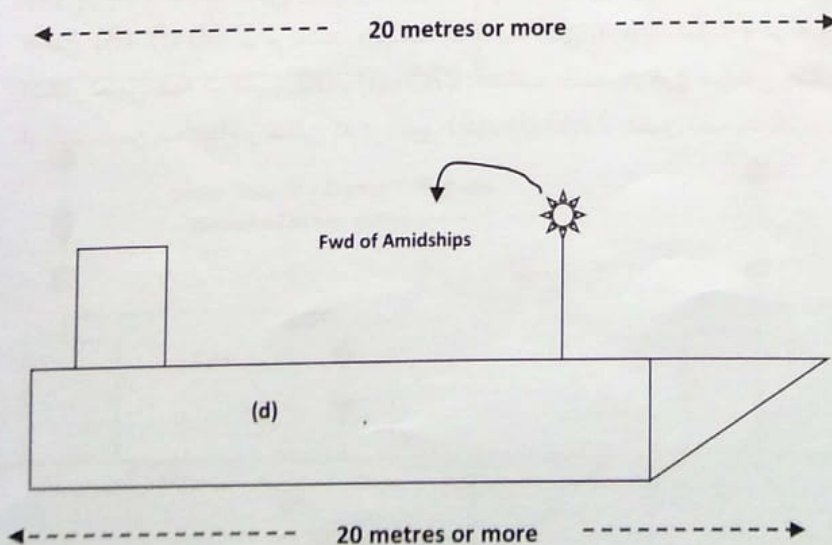
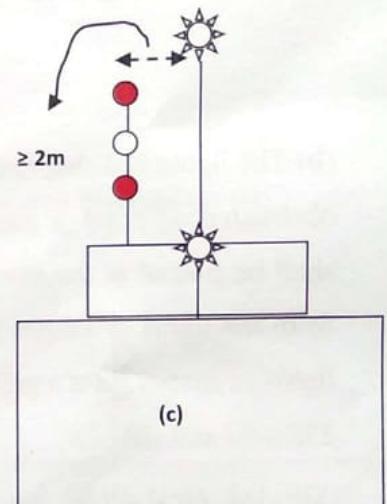
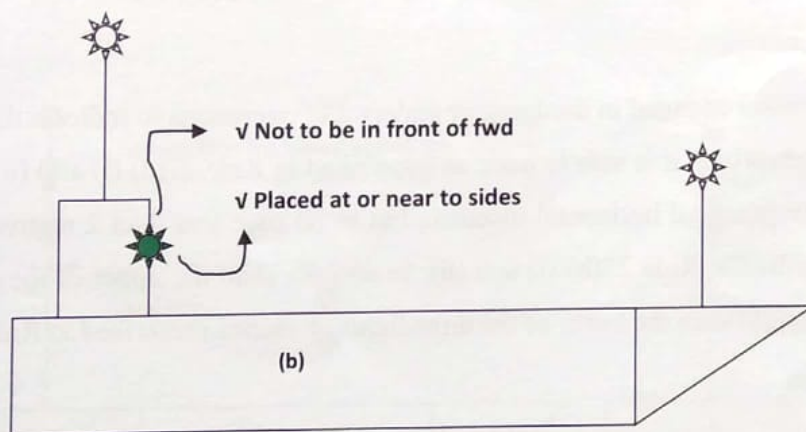
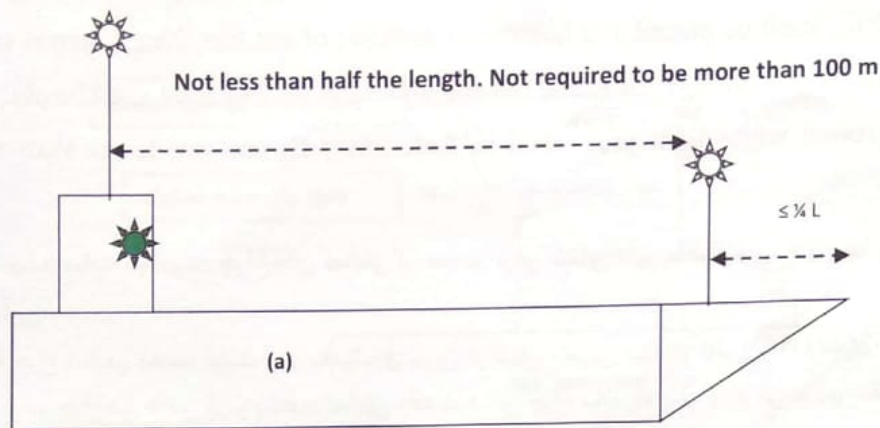
(c) When the lights prescribed in Rule 27(b)(i) or Rule 28 are placed vertically between the forward masthead light(s) and the after masthead light(s) these all-round lights shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres from the fore and aft centreline of the vessels in the athwartship direction.

(c) هرگاه چراغ‌های تعیین شده در قانون 27(b)(i) یا ۲۸ بطور عمودی بین چراغ‌های دکل اصلی جلو و عقب نمایش داده شوند، این چراغ‌های دور تا دور باید حداقل ۲ متر از خط طولی مرکزی شناور به طرفین متمایل گردند.

(d) When only one masthead light is prescribed for a power-driven vessel, this light shall be exhibited forward of amidships; except that a vessel of less than 20 metres in length need not exhibit this light forward of amidships but shall exhibit it as far forward as is practicable.

(d) هرگاه فقط یک چراغ دکل اصلی برای شناور موتوری تعیین شده باشد، این چراغ باید جلوی راستای عرضی شناور نصب گردد، بجز شناور با طول کمتر از ۲۰ متر که نیازی به نصب این چراغ در جلوی راستای عرضی شناور ندارد، البته باید تا حد امکان آن را در جلوی شناور نصب نماید.

3. Horizontal positioning and spacing of lights



4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations

(a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26(c)(ii), shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26(c) (i) and not lower than the sidelights.

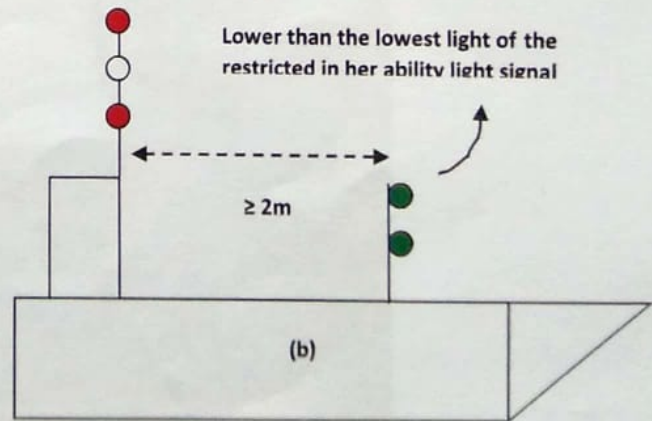
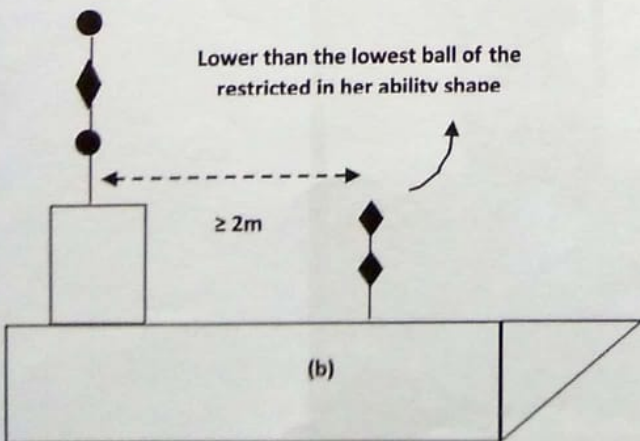
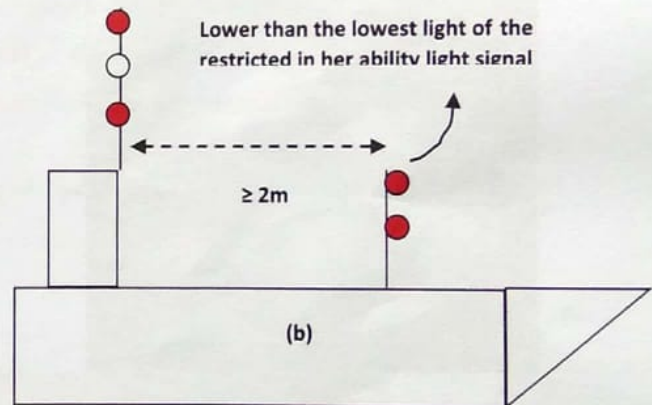
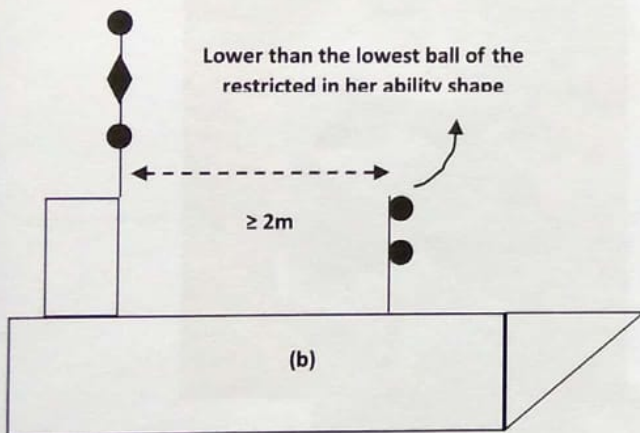
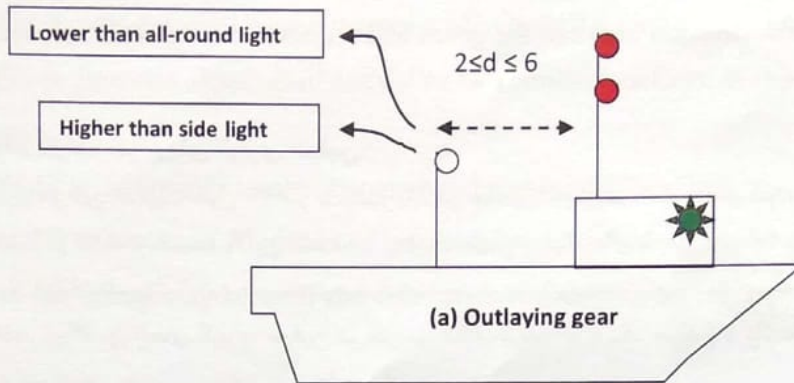
۴- مشخصات موقعیت چراغ‌های نمایش‌گر سمت برای شناورهای ماهیگیری، لایروپها و شناورهای در حال عملیات زیرآبی:

(a) چراغ نمایش‌دهنده سمت ابزار ماهیگیری بیرون از شناور، تعیین شده در قانون 26(c) (ii)، باید در فاصله افقی بین ۲ تا ۶ متر از دو چراغ دور تا دور قرمز و سفید نمایش داده شود. این چراغ نباید بالاتر از چراغ دور تا دور سفید تعیین شده در قانون 26(c) (i) و نباید پایین‌تر از چراغ‌های ناوبری طرفین باشد.

(b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27(d) (i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27(b) (i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27(b) (i) and (ii).

(b) چراغ‌ها و اشکال شناور لایروب یا شناور در حال عملیات زیر آبی که نمایش‌گر سمت ایمن و سمت خطرناک (وجود مانع) مطابق قوانین 27(d) (i), (ii) می‌باشند، باید حداکثر فاصله افقی را رعایت نمایند و در هیچ شرایطی کمتر از ۲ متر فاصله از چراغ‌ها و اشکال تعیین شده در قانون 27(b) (i), (ii) را نداشته باشند. در هیچ شرایطی چراغ‌ها یا اشکال بالایی نباید دارای ارتفاعی بیشتر از پایین‌ترین سه چراغ و شکلی که در قانون 27(b) (i), (ii) تعیین شده باشند.

4. Horizontal positioning and spacing of lights



5. Screens for sidelights

The sidelights of vessels of 20 metres or more in length shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. On vessels of less than 20 metres in length the sidelights, if necessary to meet the requirements of Section 9 of this Annex, shall be fitted with inboard matt black screens. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

۵- صفحه نگه دارنده چراغ‌های ناوبری طرفین

چراغ‌های ناوبری طرفین شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر باید در صفحه نگه دارنده داخلی نصب شوند که داخل آن به رنگ سیاه مات باشد، و الزامات ذکر شده در قسمت ۹ این ضمیمه را رعایت نماید. در شناورهای با طول زیر ۲۰ متر چراغ‌های ناوبری طرفین اگر نیاز باشد که از الزامات قسمت ۹ این ضمیمه تبعیت نماید باید در داخل صفحه نگه دارنده ای که داخل آن رنگ سیاه مات است نصب شده باشد. هرگاه چراغ‌های ناوبری طرفین در فانوسی ادغام گردند که با یک چراغ و با نوار طلق مانند قسمت سبز و قرمز از هم مجزا شده اند، لزومی به نصب صفحه های خارجی نیست.



6. Shapes

(a) Shapes shall be black and of the following sizes:

- (i) A ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;
- (ii) A cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;
- (iii) A cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter
- (iv) A diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

(b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metres.

(c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

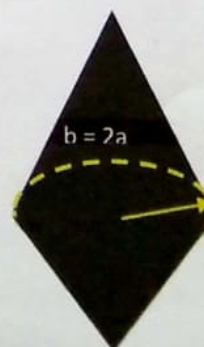
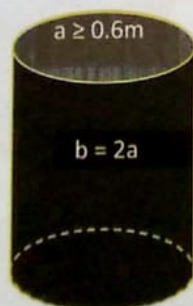
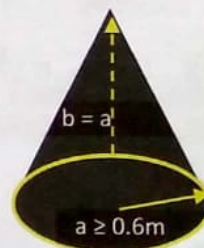
۶- اشکال:

(a) رنگ اشکال باید سیاه و به اندازه‌های زیر باشد:

- i. قطر توپ نباید کمتر از ۰.۶ متر باشد.
- ii. کف مخروط باید حداقل ۰.۶ متر و ارتفاع آن برابر کف آن باشد.
- iii. قطر استوانه حداقل ۰.۶ متر و ارتفاع آن دو برابر قطر باشد.
- iv. لوزی، مانند دو مخروط ذکر شده در بالا می‌باشد که از کف به هم چسبیده‌اند.

(b) ارتفاع عمودی بین شکل‌ها حداقل ۱.۵ متر باشد.

(c) در شناور با طول زیر ۲۰ متر از شکل‌هایی با ابعاد کمتر اما متناسب با اندازه شناور می‌توان استفاده نمود و فواصل بین شکل‌ها نیز می‌توانند کاهش یابند.



7. Colour specification of lights

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE). The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

۷- مشخصات رنگ چراغ‌ها:

رنگ آمیزی تمام چراغ های ناوبری باید با استانداردهای زیر مطابقت داشته باشد که در دامنه منطقه نمودار مشخص شده برای هر رنگ توسط کمیسیون بین المللی روشنایی (CIE) مشخص شده است. محدوده‌ی رنگ چراغ‌ها برای هر رنگ که با نمایش مختصات کناری نمایش داده شده است، به شرح زیر می‌باشد:

(i) White

X	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
Y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382

(ii) Green

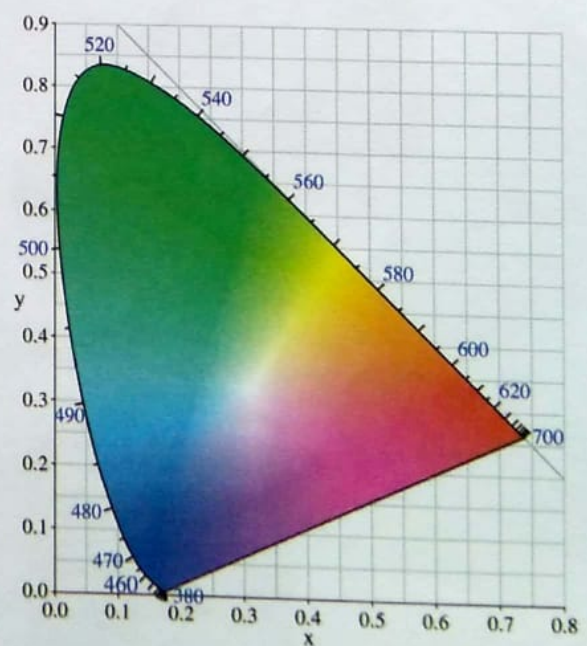
X	0.028	0.009	0.300	0.203
Y	0.385	0.723	0.511	0.356

(iii) Red

X	0.680	0.660	0.735	0.721
Y	0.320	0.320	0.265	0.259

(iv) Yellow

X	0.612	0.618	0.575	0.575
Y	0.382	0.382	0.425	0.406



8. Intensity of lights

(a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using:

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K - D \quad \text{Where}$$

I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor 2×10^{-7} lux,

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,

K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of **K** shall be 0.8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

۸- شدت نور:

(a) حداقل شدت درخشندگی چراغ‌ها با فرمول ذیل محاسبه می‌گردد:

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K - D$$

I - شدت نور با واحد شمع در شرایط متعارف

T - عامل آغازی 2×10^{-7} لوکس

D - برد دید (شدت درخشندگی) چراغ به مایل دریایی

K - قابلیت انتشار نور در هوا

برای چراغ‌های ذکر شده مقدار **K** را معادل ۰.۸ که متناسب با وضعیت جوی با دید حدود ۱۳ مایل دریایی است را انتخاب کرده‌اند.

(b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K=0.8 I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Note: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare. This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity.

(b) نمونه‌ای از برد دید چراغ‌ها را در جدول صفحه قبل مشاهده می‌نمایید.

توجه: حداکثر شدت نور لومینوس چراغ‌های دریایی باید محدود شوند تا از تلالو زیادی جلوگیری کنند. این پدیده نباید توسط کنترل متغیر شدت نور لومینوس بوجود آید.

9. Horizontal sectors

(a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel shall show the minimum required intensities. The intensities shall decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.

۹- محدوده افقی

(a) (i) در جهت رو به جلو، چراغ‌های راه طرفین باید حداقل شدت نور مورد نیاز را نمایش دهند. شدت نور باید طوری کاهش یابد که بطور عملی بین ۱ تا ۳ درجه بیرون از دید افقی وضع شده قطع گردد.

(ii) For stern lights and masthead lights at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits: it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed sectors.

(a) (ii) برای چراغ ناوبری پاشنه و دکل اصلی که باید ۲۲.۵ درجه در پشت خط عرضی شناور باشد، برای چراغ‌های ناوبری طرفین حداقل شدت نور باید در یک زاویه افقی تا ۵ درجه در میزان محدوده ذکر شده در قانون ۲۱ نمایش داده شود. از ۵ درجه نمایش شدت نور می‌توان تا ۵۰٪ میزان تعیین شده در قانون کاهش یابد و باید این کاهش تدریجی به نحوی باشد که تا حداکثر ۵ درجه خارج از نمایشگر افقی بطور کامل قطع گردد.

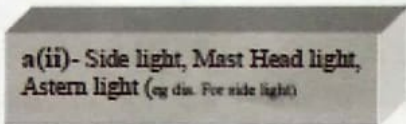
(b) (i) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights prescribed in Rule 30, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

(ii) If it is impracticable to comply with paragraph (b) (i) of this section by exhibiting only one all-round light, two all-round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear, as far as practicable, as one light at a distance of one mile.

(b) (i) چراغ‌های دورتادور باید در محلی نصب گردند که توسط دکل‌ها و سر دکل‌ها و یا سازه‌های دیگر شناور بیش‌تر از ۶ درجه مسدود نشوند، و این به‌غیر از چراغ دورتادور لنگر ذکر شده در قانون ۳۰ می‌باشد، که لزومی به نصب آن در ارتفاع‌های غیر عملی نمی‌باشد.

(b) (ii) هرگاه نتوان پاراگراف bi از این بخش را با نصب یک چراغ دور تا دور رعایت نمود، باید از دو چراغ استفاده کرد به نحوی که ادغام این دو چراغ دور تا دور از فاصله یک مایلی مانند یک چراغ به نظر برسد.

9. Horizontal sectors



10. Vertical sectors

(a) The vertical sectors of electric lights as fitted, with the exception of lights on sailing vessels underway shall ensure that:

- (i) At least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
- (ii) At least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.

۱۰- محدوده عمودی

- (a) محدوده عمودی نمایشگر چراغ‌های برقی، به استثناء چراغ‌های شناور بادبانی در حال حرکت باید:
- i. حداقل شدت نور تعیین شده در تمامی زوایای عمودی از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین سطح افقی حفظ گردد.
 - ii. حداقل ۶۰٪ شدت نور تعیین شده باید از ۷.۵ درجه بالا تا ۷.۵ درجه پایین سطح افقی حفظ گردد.

(b) In the case of sailing vessels underway the vertical sectors of electric lights as fitted shall ensure that:

- (i) At least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
- (ii) At least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

(b) در مورد شناورهای بادبانی در حال حرکت، محدوده عمودی چراغ‌ها باید بگونه ای باشد که از حصول موارد زیر اطمینان حاصل گردد:

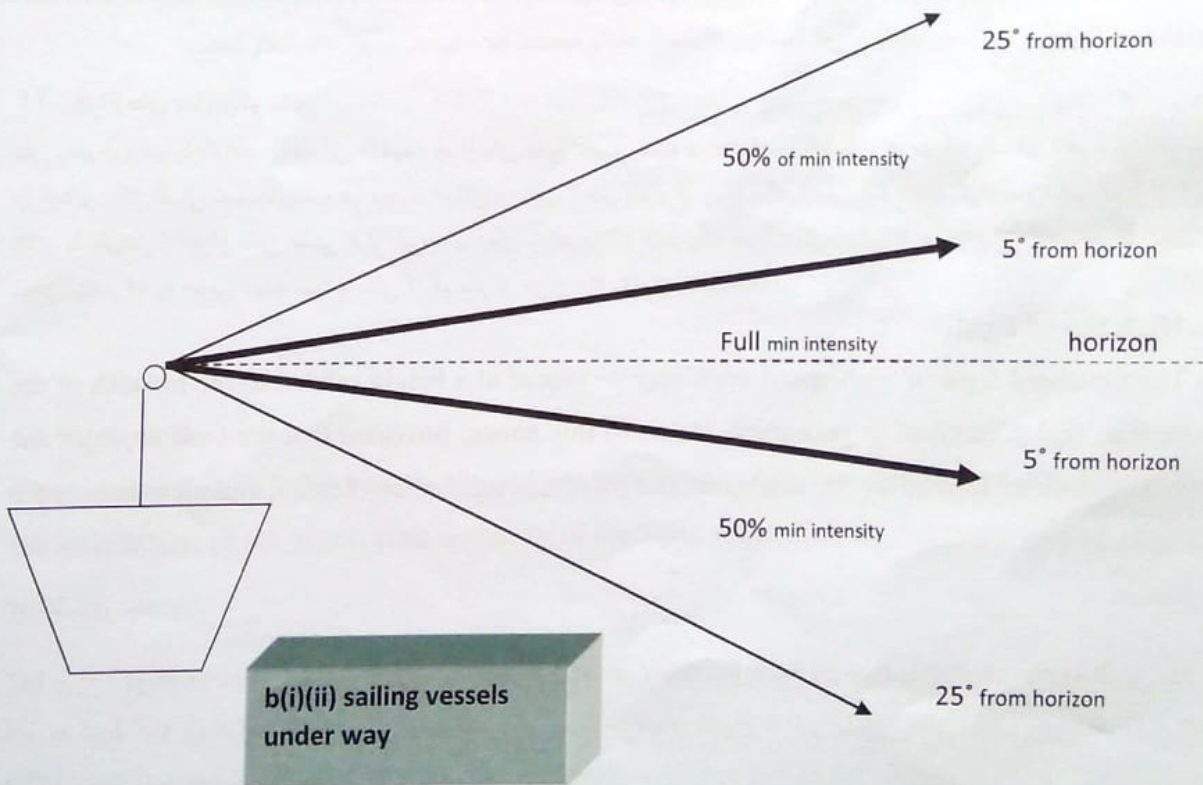
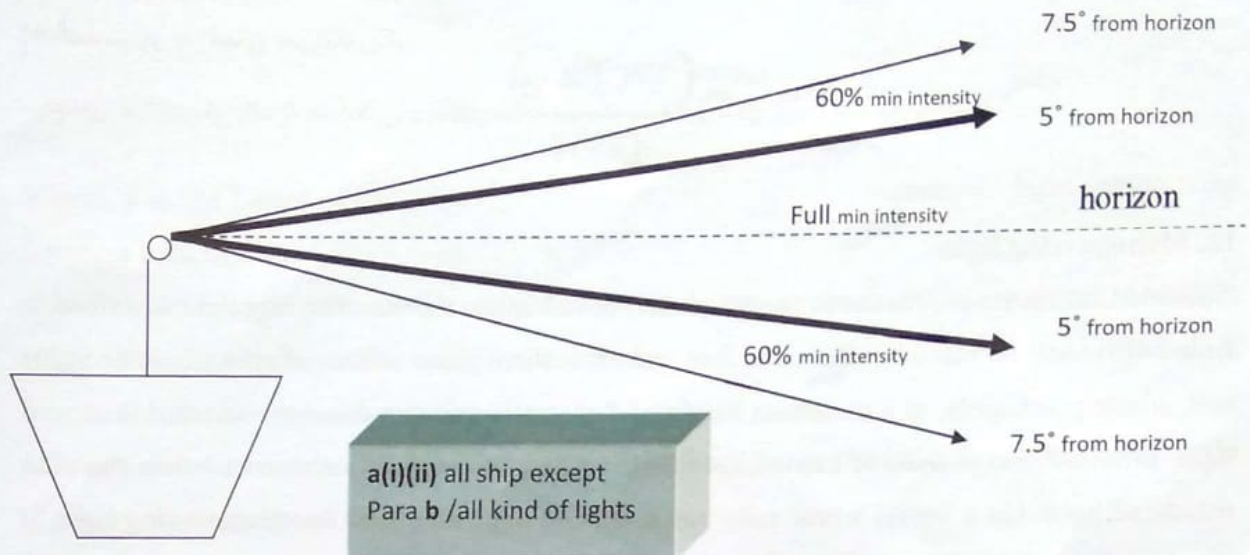
- i. حداقل شدت نور در تمامی زوایای عمودی از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین سطح افقی رعایت گردد.
- ii. حداقل ۵۰٪ شدت نور درخواست شده، باید از ۲۵ درجه بالا تا ۲۵ درجه پایین سطح افق رعایت گردد.

(c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

(c) در مورد چراغ‌های غیرالکتریکی تا حد امکان باید قوانین بالا را رعایت نمایند.

Annex 1

10. Vertical sectors



C . in case of non-electric light these specifications shall be met as closely as possible

11. Intensity of non-electric lights

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the table given in Section 8 of this Annex.

۱۱- شدت نور چراغهای غیر الکتریکی

چراغهای غیرالکتریکی باید تا حد امکان، با حداقل شدت نور ذکر شده در جدول ۸ این ضمیمه مطابقت نمایند.

12. Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of paragraph 2(f) of this annex the manoeuvring light described in Rule 34(b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

۱۲- چراغهای نمایشگر مانور

علی رغم الزامات پاراگراف 2(f) این ضمیمه چراغهای مانور تعیین شده در قانون 34(b) باید در همان راستای قائم ذکر شده برای چراغهای دکل اصلی نصب شوند و در صورت امکان حداقل ۲ متر بالاتر از چراغ دکل اصلی جلو نصب گردند، و نباید کمتر از ۲ متر بالاتر یا پایینتر از چراغ دکل عقبی قرار گیرند. بر روی شناوری که فقط یک چراغ دکل اصلی دارد چراغ مانور در صورت نصب در محلی باشد که به خوبی دیده شود و بیش از دو متر از چراغ دکل فاصله داشته باشد.

13. High Speed Craft*

(a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the lower than that prescribed in paragraph 2(a)(i) of this annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27 degrees.

۱۳- شناور تندرو

(a) چراغ دکل شناور تندرو باید در ارتفاعی متناسب با عرض شناور و پایینتر از قانون ذکر شده در پاراگراف 2(a)(i) این ضمیمه باشد به شرط آنکه زاویه کف مثلث متساوی الساقینی که توسط چراغهای ناوبری طرفین و چراغ دکل تشکیل می دهد وقتی که از حداکثر شیب دیده شود نباید کمتر از ۲۷ درجه باشد.

(b) On high-speed craft of 50 metres or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 metres required by paragraph 2(a) (ii) of this annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

$$Y = \frac{(A + 17\Psi)}{1000}C + 2$$

Where: y is the height of the mainmast light above the foremast light in metres;

A is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;

Ψ is the trim in service condition in degrees;

C is the horizontal separation of masthead lights in metres.

* Refer to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.

(b) در شناور تندرو با ۵۰ متر طول یا بیشتر، اختلاف ارتفاع چراغ‌های دکل جلو و عقب که در پاراگراف 2(a) (ii) به مقدار ۴.۵ متر ذکر شده بود می‌تواند تغییر یابد به شرط آنکه این فاصله از مقدار به‌دست آمده توسط فرمول بالا کمتر نباشد.

Y اختلاف ارتفاع چراغ دکل اصلی با چراغ دکل جلو

A ارتفاع چراغ دکل جلو از سطح آب در شرایط عادی

Ψ تراز طولی به زاویه

C فاصله عرضی چراغ‌های دکل اصلی به متر

14. Approval

The construction of lights and shapes and the installation of lights on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

۱۴- تاییدیه

ساختمان چراغ‌ها و اشکال و نحوه‌ی نصب چراغ‌ها بر روی شناور باید مورد تایید مقام مسئول کشور صاحب پرچم باشد.

ANNEX II

Additional signals for fishing vessels fishing in close proximity

ضمیمه ۲: علائم فوق العاده برای شناورهای ماهیگیری که در نزدیکی هم ماهیگیری می کنند.

1. General

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26(d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26(b)(i) and (c)(i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

۱- مسائل کلی

چراغ‌های ذکر شده در این ضمیمه اگر در ارتباط با قانون 26(d) باشد، باید در بهترین نقطه دید قرار داده شوند. این چراغ‌ها باید حداقل ۰.۹ متر از هم فاصله داشته باشند اما پایین‌تر از چراغ‌های تعیین شده در قانون (i)(c) ، (i)(b)26. این چراغ‌ها باید بطور افقی دیدی دور تا دور حداقل برابر یک مایل داشته باشند اما کمتر از برد دید چراغ‌های دیگر شناورهای ماهیگیری باشند.

2. Signals for trawlers

(a) Vessels of 20 metres or more in length when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, shall exhibit:

- (i) When shooting their nets, two white lights in a vertical line;
- (ii) When hauling their nets, one white light over one red light in a vertical line;
- (iii) When the net has come fast upon an obstruction, two red lights in a vertical line.

۲- علائم برای شناورهای کفکش

(a) شناور ماهیگیری با طول ۲۰ متر یا بیش‌تر در هنگام کفکشی که از وسایلی مانند دیمرسال (وسیله ای جهت صید ماهی کف زی) یا تجهیزات پلاژیک استفاده می‌نمایند باید علائم زیر را نمایش دهد:

- i. هنگام انداختن تور، دو چراغ سفید بطور عمودی روی هم
- ii. هنگام کشیدن تور ، دو چراغ بطور عمودی روی هم ، بالا سفید پایین قرمز
- iii. هرگاه تور به مانعی گیر کرده باشد دو چراغ قرمز بطور عمودی روی هم

(b) Each vessel of 20 metres or more in length engaged in pair trawling shall exhibit:

- (i) By night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;
- (ii) When shooting or hauling their nets or when the nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2(a) above.

(b) شناورهای ماهیگیری کف‌کشی بصورت جفت با طول ۲۰ متر یا بیشتر باید هر کدام علائم زیر را نمایش دهند:

- i. در شب یک پروژکتور به سمت جلو و در جهت شناور دیگر
- ii. در هنگام انداختن ، کشیدن یا گیر کردن تور چراغ‌های ذکر شده در 2(a) بالا

(c) A vessel of less than 20 metres in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Section, as appropriate.

(c) شناور ماهیگیری کف‌کش زیر ۲۰ متر طول که چه با استفاده از وسایلی همچون دیمرسال یا تجهیزات پلاژیک و یا به‌صورت دوبل ماهیگیری می‌کنند می‌توانند از علائم تعیین شده در پاراگراف (a) یا (b) استفاده کنند.

3. Signals for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

۲- علائم شناورهای ماهیگیری دورکش

شناورهای ماهیگیری با سیستم دورکشی می‌توانند از دو چراغ زرد بطور عمودی روی هم استفاده نمایند این چراغ‌ها باید بطور یک در میان با اختلاف هر یک ثانیه با شدت و قدرت همسان چشمک بزنند. این چراغ‌ها فقط باید زمانی نشان داده شوند که شناور، با وسایل ماهیگیری خود مشکل دارد.

ANNEX III

Technical details of sound signal appliances

مشخصات فنی وسایل تولید کننده علائم شنیداری

1. Whistles

(a) Frequencies and range of audibility

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70 - 700 Hz. The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180 - 700 Hz (+/-1%) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100Hz (+/-1%) for a vessel of less than 20 metres in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1(c) below.

(a) فرکانس و برد شنیداری

فرکانس پایه علائم باید بین ۷۰ تا ۷۰۰ هرتز باشد. برد شنیداری از یک بوق توسط فرکانس آن تعیین می‌گردد، که می‌تواند یکی از فرکانس‌های پایه، و یا یکی یا بیش‌تر از فرکانس‌های بالاتر که بین ۱۸۰-۷۰۰ هرتز ($\pm 1\%$) برای شناورهای ۲۰ متر یا بیش‌تر و یا ۱۸۰-۲۱۰۰ هرتز ($\pm 1\%$) برای شناورهای زیر ۲۰ متر باشد که بتواند فشار صوتی ذکر شده در پاراگراف (c) پایین را رعایت نماید، باشد.

(b) Limits of fundamental frequencies

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

- (i) 70 - 200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;
- (ii) 130 - 350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;
- (iii) 250 - 700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(b) محدوده فرکانس‌های پایه

برای اطمینان از طیف گسترده‌ای از ویژگی‌های بوق، فرکانس پایه بوق باید بین محدوده‌های زیر باشد:

- i. ۷۰-۲۰۰ هرتز برای شناور با طول ۲۰۰ متر یا بیش‌تر
- ii. ۱۳۰-۳۵۰ هرتز برای شناورهای با طول بین ۷۵ تا ۲۰۰ متر
- iii. ۲۵۰-۷۰۰ هرتز برای شناورهای با طول زیر ۷۵ متر

(c) Sound signal intensity and range of audibility

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180 - 700 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 metres in length, of not less than the appropriate figure given in the table below.

(c) شدت علائم شنیداری و برد شنیداری

دستگاه تولید بوق کشتی که بر روی شناوری نصب می‌گردد باید در جهت دریافت حداکثر قدرت در فاصله یک متری از آن دارای شدتی معادل یک ۱/۳ اکتاو (پرده) و بین محدوده فرکانس ۱۸۰-۷۰۰ هرتز $\pm 1\%$ برای شناور ۲۰ متر یا بیش‌تر و ۱۸۰-۲۱۰۰ هرتز $\pm 1\%$ برای شناور کمتر از ۲۰ متر باشد و در هیچ شرایطی کمتر از رقمهای داده شده در جدول زیر نباشد.

Length of vessel in metres	1/3 rd -octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120 *	0.5
	115 †	
	111 ‡	

* When the measured frequencies lie within the range 180-450Hz

† When the measured frequencies lie within the range 450-800Hz

‡ When the measured frequencies lie within the range 800-2100Hz

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centered on 250 Hz and 63 dB in the octave band centered on 500Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

میزان برد شنیداری عنوان شده در جدول فوق جهت اطلاع می‌باشد و تقریباً محدوده ای است که در یک محور پیشرو ممکن است صدای بوق را با احتمال ۹۰ درصد در شرایط هوای آرام و بی حرکت بر روی یک کشتی با میانگین سطح سر و صدای پس زمینه در محل شنیدن بوق شنید. (این صدای پشت زمینه را ۶۸ دسی بل در باند اکتاو بر روی ۲۵۰ هرتز و ۶۳ دسی بل در باند اکتاو بر روی ۵۰۰ هرتز محاسبه کرده‌اند).

در عمل برد شنیداری بسیار متغیر است و غالباً بستگی به شرایط جوی دارد. مقادیر ذکر شده مقادیر متعارف نمونه می‌باشند اما در شرایط باد شدید یا صدای شدید محیط در محل شنیدن بوق (پست نگهداری) این اعداد بطور محسوسی کاهش می‌یابند.

(d) Directional Properties

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the prescribed sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ± 45 degrees of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the prescribed sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that 1/3rd-octave band which determines the audibility range.

(d) مشخصات جهت

شدت صدا از یک بوق جهت‌دار نباید بیشتر از 4 dB پایین‌تر از شدت صدای ذکر شده در محور هر جهت در سطح افقی بین ۴۵⁺/₋ درجه از محور باشد. شدت صدا در جهت‌های دیگر در سطح افقی نباید بیش از 10 dB پایین‌تر از سطح تعیین شده در روی محور باشد به نحوی که برد شنیداری در هر جهتی حداقل نصف برد در جلو باشد. شدت صدا باید در محدودی ۱/۳ اکتاو (پرده) که خود تعیین کننده برد شنیداری است اندازه‌گیری شود.

(e) Positioning of whistles

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead. A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

(e) محل نصب دستگاه تولید بوق کشتی

هرگاه دستگاه تولید بوق جهت دار بعنوان تنها دستگاه بوق نصب شده روی شناوری باشد، باید به نحوی این بوق نصب گردد که حداکثر شدت شنیداری آن در جهت مستقیم به جلو باشد. دستگاه تولید بوق را باید تا جایی که می‌توان در مکانی بالا نصب کرد به نحوی که قطع صدا را توسط موانع کاهش دهد، و همچنین برای پرسنل شناور خطرناک نباشد. شدت صدای بوق در شناور خودمان در محل شنیداری آن نباید بیش‌تر از 110 dB باشد و تا جایی که ممکن است از 100 dB بیش‌تر نباشد.

(f) Fitting of more than one whistle

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(f) نصب بیش از یک دستگاه تولید بوق

هرگاه دستگاه‌های تولید بوق یک شناور بیشتر از ۱۰۰ متر با هم فاصله داشته باشند، باید طوری نصب شوند که با هم به صدا در نیایند.

(g) Combined whistle systems

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or one of the whistles referred to in paragraph 1(f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

(g) هر گاه به دلیل وجود موانع، میدان شنیداری یک بوق تنها یا یکی از بوق‌های ذکر شده در پاراگراف l(f) به طور محسوسی کاهش یابد، توصیه شده است که از سیستم بوق ترکیبی برای جبران این کاهش استفاده گردد. از نظر این قانون یک سیستم بوق ترکیبی همان یک بوق است. بوق‌های یک سیستم ترکیبی نباید بیش‌تر از ۱۰۰ متر از یکدیگر فاصله داشته باشند و باید با هم به صدا درآیند. فرکانس هر بوق با دیگری حداقل ۱۰ هرتز متفاوت باشد.

2. Bell or gong

(a) Intensity of signal

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at a distance of 1 metre from it.

۲- زنگ یا ناقوس

(a) شدت علائم

زنگ یا ناقوس یا هر دستگاهی که صدای مشابهی دارد باید شدت صدایی به قدرت حداقل 110 dB را در فاصله یک متری از آن تولید کند.

(b) Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 20 metres or more in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

(b) ساختمان دستگاه

زنگ یا ناقوس باید از مواد ضد زنگ ساخته شود و طوری طراحی شده باشد که صدای واضحی داشته باشد. قطر دهانه زنگ باید حداقل ۳۰۰ میلی متر برای شناورهای با طول ۲۰ متر یا بیشتر باشد. در صورت امکان، یک سیستم برقی تولید صدای زنگ با قدرت ثابت توصیه می گردد، اما سیستم دستی نیز باید وجود داشته باشد. وزن ضربه زن دستی نباید کمتر از ۳٪ وزن زنگ باشد.

3. Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

۳- تاییدیه

دستگاه تولید کننده علائم شنیداری، عملکرد و کارایی آن و نحوه نصب آن بر روی کشتی باید مورد تایید مقام مسئول کشور صاحب پرچم شناور باشد.

ANNEX IV

Distress signals

ضمیمه ۴: علایم اضطراری

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:

۱- علایم زیر خواه جداگانه استفاده یا نمایش داده شوند یا با یکدیگر، نشان دهنده شرایط اضطراری و درخواست کمک سریع می باشند.

- (a) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
- (b) A continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
- (c) Rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
- (d) A signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group ••• - - - ••• (SOS) in the Morse code;
- (e) A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";
- (f) The International Code Signal of distress indicated by N.C.;
- (g) A signal consisting of a square flag having above or below it a ball anything resembling a ball;
- (h) Flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
- (i) A rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
- (j) A smoke signal giving off orange-coloured smoke;
- (k) Slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
- (l) A distress alert by means of digital selective calling (DSC) transmitted on:
 - (1) VHF channel 70, or
 - (2) MF/HF on the frequencies 2187.5 kHz, 8414.5 kHz, 4207.5 kHz, 6312kHz, 12577 kHz or 16804.5 kHz;
- (m) ship-to-shore distress alert transmitted by the ship's INMARSAT or other mobile satellite service provider ship earth station;
- (n) Signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons;
- (o) Approved signals transmitted by radiocommunication systems, including survival craft radar transponders.

- (a) تفنگ یا وسیله مشابه دیگری که بتواند صدای انفجاری مشابهی درست کند و در فواصل زمانی حدود یک دقیقه به صدا درآید.
- (d) به صدا درآوردن علائم شنیداری مه، بطور مداوم
- (e) پرتاب فشفسه یا ستاره قرمز، در فواصل کوتاه
- (f) علائم رادیو تلگرافی SOS ---...---
- (g) علائم رادیو تلفنی، کلامی MAYDAY
- (h) پرچم NC از کد علائم اضطراری بین‌المللی
- (i) یک پرچم مربع که در بالا یا پایین آن یک توپ یا هر چیزی شبیه به توپ باشد.
- (j) آتش بر روی شناور (از یک سطل یا قوطی)
- (k) یک فشفسه با چتر یا منور دستی که نور قرمز ساطع کند.
- (l) دود نارنجی
- (m) بالا و پایین آوردن دست‌ها از طرفین به آرامی
- (n) هشدار اضطراری که توسط DSC به روش‌های زیر فرستاده می‌شود:
- (1) VHF کانال ۷۰ یا
- (2) MF/HF بر روی فرکانسهای ۲۱۸۷.۵ کیلو هرتز، ۸۴۱۴.۵ کیلو هرتز، ۴۲۰۷.۵ کیلو هرتز، ۶۳۱۲ کیلو هرتز، ۱۲۵۷۷ کیلو هرتز، ۱۶۸۰۴.۵ کیلو هرتز،
- (m) علائم اضطراری کشتی-به-خشکی که توسط سیستم اینمارسات INMARSAT یا هر سیستم مخابراتی ماهواره‌ای-زمینی
- (n) فرستادن علائم با EPIRB
- (o) علائم تایید شده توسط دستگاه‌های مخابراتی که شامل علائم با SART نیز می‌شود.

2. The use or exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.

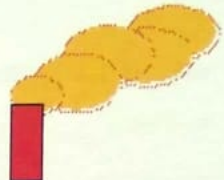
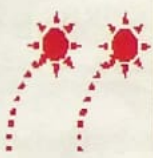
۲- علائم بالا فقط باید در زمان اضطراری و درخواست کمک نمایش داده شود، و در حالت عادی ممنوع است. و همچنین استفاده از علائم دیگر که با علائم اضطراری اشتباه گرفته شوند نیز ممنوع است.

3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III and the following signals:

- (a) A piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
- (b) A dye marker.

۳- بخش‌های مرتبط در کتاب کد علائم بین‌المللی، کتاب مشترک تجسس و نجات، هوانوردی و دریانوردی جلد سوم و علائم زیر باید مورد توجه قرار گیرند:

- (a) یک تکه پارچه گونی نارنجی با یک دایره یا مربع مشکی روی آن (برای دید از بالا مثل هواپیما)
- (a) پودر رنگی

International Distress Signals			
The spoken word 'MAYDAY' sent by radiotelephony 	Wave outstretched arms slowly up and down 	Red Parachute or Hand Flare 	Orange Smoke 
Morse S O S by radio or any other signalling method 	Gun or noise at 1 minute intervals 	Continuous sound with fog signal 	Flames or Smoke 
Rockets or shells throwing red stars at short intervals 	Code Flags 'N' and 'C' 	A Square Shape above or below a Ball Shape 	EPIRB Emergency Position Indicating Radio Beacon 
SART Radar Transponder 	Radiotelegraph Alarm signal / DSC 	Radiotelephone Alarm Signal / DSC 	Dye marker 

Recommendations in applying rules of the road in complicated situations

توصیه هایی در مورد بکاربردن قوانین راه در شرایط پیچیده

1. In all cases, assess the situation by taking a series of compass/radar bearings to determine whether **risk of collision exist or not**, if yes then follow rules.
2. See **what type of vessels** are involved. (PDV, NUC, RHA, CBHD, Fishing, Sailing...)
3. Ask **where** the situation occurred. (open water, Narrow channel, TSS)
4. If **visibility** restricted, only refer to rules of section I and III. (In sight of one another or not.)
5. Check **situation**. (Head on, crossing, overtaking)

۱. در همه موارد، به کمک گرفتن گره با قطب نما/ رادار از شناور مورد نظر شرایط را ارزیابی کنید که آیا خطر تصادف وجود دارد یا نه، در صورت وجود خطر تصادف از قوانین تبعیت کنید.

۲. ببینید چه نوع شناورهایی درگیرند. (شناور موتوری، شناور خارج از کنترل، شناور دارای محدودیت در مانور، شناور با آبخور بالا، شناور ماهیگیری، شناور بادبانی....)

۳. بررسی کنید که موقعیت موجود در کجا رخ داده است. (آبهای آزاد، کانال باریک، طرح تفکیک ترافیک دریایی)

۴. در صورت محدودیت میدان دید مثلاً "مه، فقط به قوانین بخش I, III مراجعه کنید.

۵- موقعیت موجود را بررسی کنید. (موقعیت روبرو/ رخ به رخ، موقعیت قطع مسیر یکدیگر، موقعیت سبقت گرفتن)

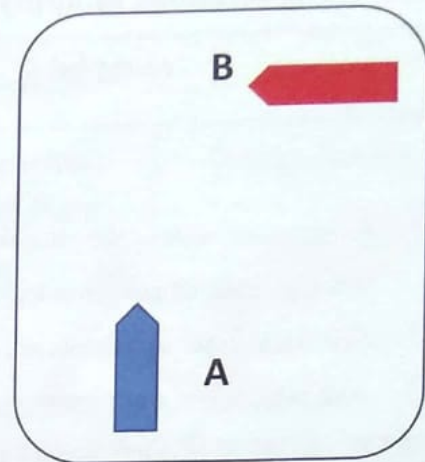
Vessel A and B are Power driven vessels and crossing.

1. Risk of collision exist. 7
2. Two PDV
3. Area: Open sea, in sight of one another or not.
4. Crossing

Rule 15 - the vessel which has the other on her own starboard side (A) shall keep out of the way.

Rule 16 - take early and substantial action to keep well clear.

Rule 34 - **Sound one short blast and bold alteration of course to starboard.**



Vessel A and B are Power driven vessels and crossing.

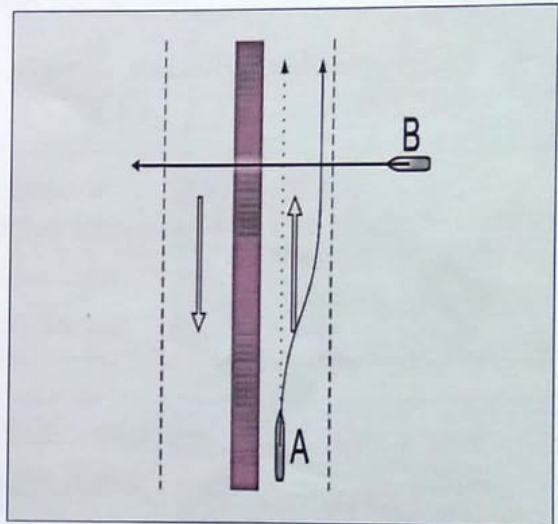
1. Risk of collision exist
2. Two PDV
3. In TSS, in sight of one another
4. Crossing

Rule 10 - a

Rule 15 - the vessel which has the other on her own starboard side (A) shall keep out of the way.

Rule 16 - take early and substantial action to keep well clear. **Reduce speed**, if no obstruction on starboard side, **sound one short blast and bold alteration of course to starboard.**

Rule 10 - This rule does not relieve any vessel of her obligation under any other Rule. Vessel B if obliged to cross shall cross on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

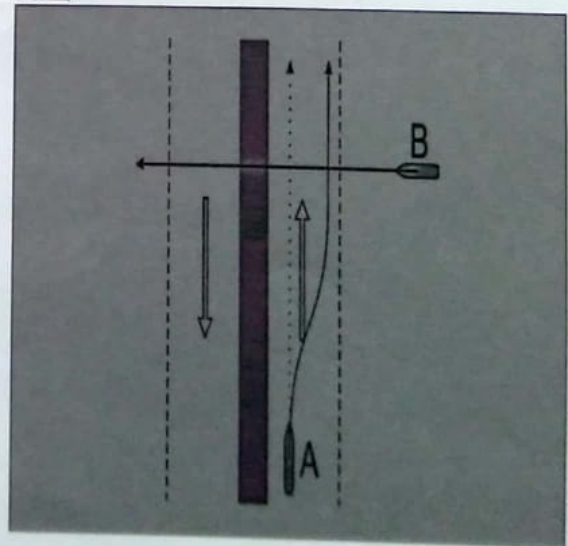


Vessel A and B are Power driven vessels and crossing

1. Risk of collision exist
2. Two PDV
3. In TSS, Restricted visibility (dense fog)
4. Crossing

Rule 19 - Two PDV are crossing but as visibility is restricted R-19 applies, An alteration of course to port for a vessel forward of the beam to be avoided. **Reduce speed to minimum**, if no obstruction on starboard side **bold alteration of course to starboard.**

Rule 10 - This rule does not relieve any vessel of her obligation under any other Rule. Vessel B if obliged to cross shall cross on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.



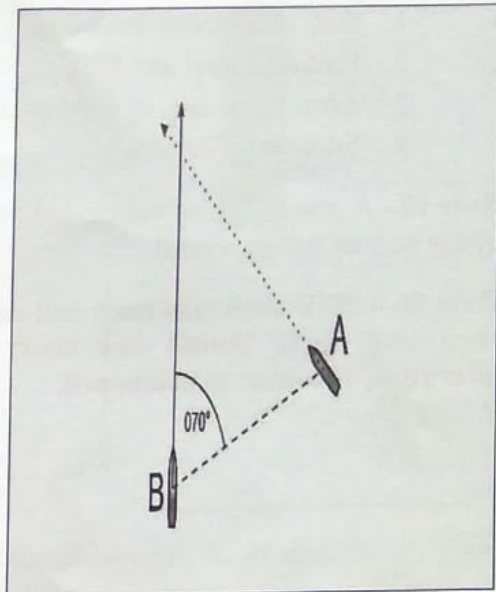
Vessel A is a PDV and vessel B is Constrained By Her Draught (CBHD)

1. Risk of collision exist
2. A is PDV and B is Constrained By Her Draught (CBHD)
3. Area: open sea, in sight of one another
4. Situation: Crossing

Rule 15 - the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way (vessel B). Thus vessel A is stand on, but as

Rule 18 - if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught (vessel B). 18di

Rule 8 - Vessel A shall take action as per rule 8fi to avoid impeding the passage of the other vessel, as there is a risk of collision then rule 8fii applies to the PDV.



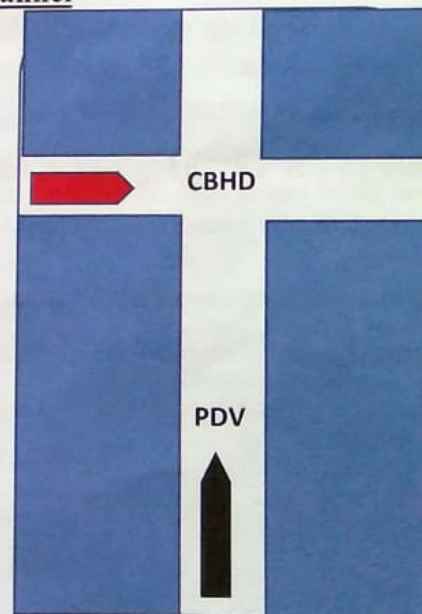
Rule 17 - Vessel A shall take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules, 17(a)(ii). Therefore **sound one short blast and bold alteration of course to starboard.**

Vessel CBHD crossing a power driven vessel in Narrow channel

1. Risk of collision exist
2. A is PDV and B is Constrained By Her Draught (CBHD)
3. Area: Narrow channel, in sight of one another
4. Situation: Crossing

Rule 9 - A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. PDV shall sound at least five short and rapid blasts on the whistle if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

Rule 18 - A PDV if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught.



Narrow Channel

Rule 8 - PDV shall take action as per rule 8fi to avoid impeding the passage of the other vessel, as there is a risk of collision then rule 8fii applies to the PDV.

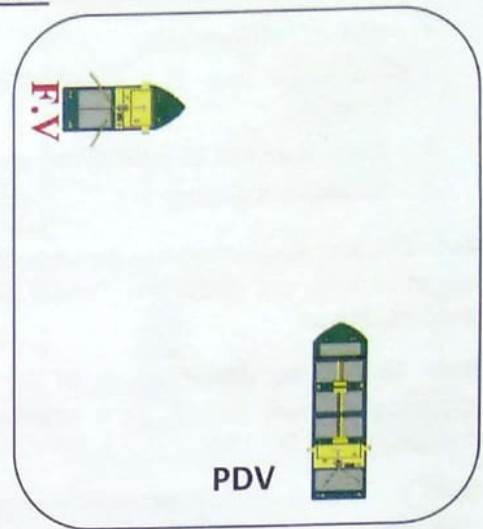
Rule 15 - when there is a risk of collision the vessel CBHD should also take action and PDV as per rule 17 a ii. Therefore PDV **reduce her speed to minimum.**

Vessel engaged in fishing is crossing a Power Driven Vessel

1. Risk of collision exist
2. Fishing vessel and PDV
3. Area: Open sea, in sight of one another
4. Situation: Crossing

Rule 18 - A power-driven vessel underway shall keep out of the way of fishing vessel.

Rule 16 – PDV shall take early and substantial action to keep well clear. **Sound one short blast and bold alteration of course to starboard.**



Vessel engaged in fishing is crossing TTS

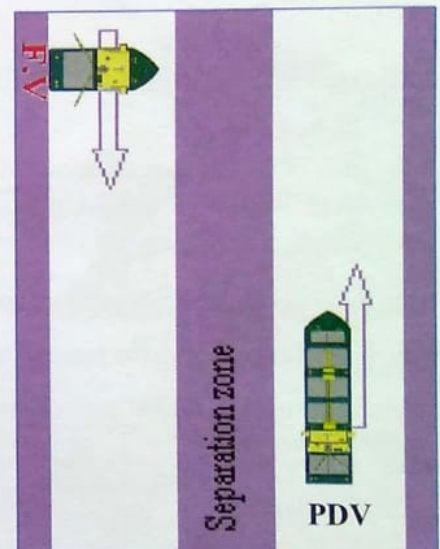
1. Risk of collision exist
2. Fishing vessel and PDV
3. Area: In TSS, in sight of one another
4. Situation: Crossing

Rule 10 - A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

Rule 8 – fishing vessel shall take action as per rule 8fi to avoid impeding the passage of the PDV, as there is a risk of collision then rule 8fii applies to the Fishing vessel and 8fiii applies to PDV, A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the Rules of this Part (Rule 18) when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision..

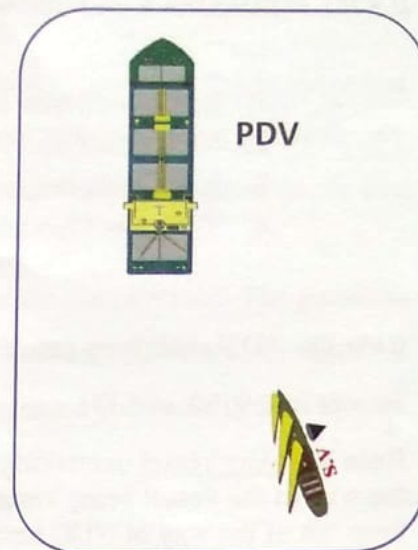
Rule 34 – sound at least five short and rapid blasts on the whistle.

Rule 18 - A power-driven vessel underway shall keep out of the way of fishing vessel. Therefore **Reduce speed to minimum**, if no obstruction on starboard side **Sound one short blast and bold alteration of course to starboard.**



Sailing vessel overtaking a PDV

1. Risk of collision exist
2. Sailing vessel and PDV
3. Area: open sea, in sight of one another
4. Situation: Overtaking



Rule 18 – PDV shall keep out of the way of sailing vessel But except rule 9, 10, and 13.

Rule 13 – Sailing vessel shall be deemed to be overtaking vessel because she is coming up with PDV from a direction more than 22.5° abaft her beam. Rule 13 (a), notwithstanding anything contained in the Rules of part B, sections I and II, any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken (vessel B).

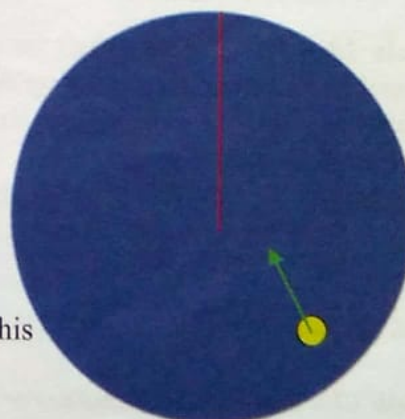
Rule 34 – Sound at least five short and rapid blasts on the whistle, as sailing vessel is not taking any action.

Rule 17 - The PDV may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way (Sailing vessel) is not taking appropriate action in compliance with these Rules. Therefore **sound two short blast and bold alteration of course to port.**

Sailing vessel overtaking a PDV

1. Risk of collision exist
2. Sailing vessel and PDV
3. Area: open sea, Restricted visibility (dense fog)
4. Situation: Overtaking

Rule 19 – So far as possible, an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam to be avoided, Therefore in this case the best action is **altering course to port.**



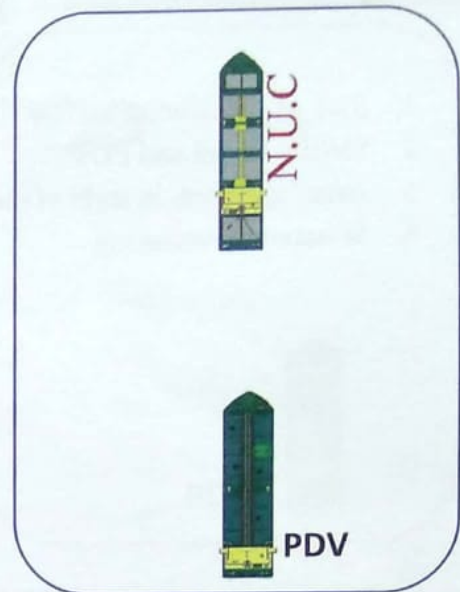
A PDV overtaking a NUC vessel

1. Risk of collision exist
2. NUC vessel and PDV
3. Area: open sea, in sight of one another
4. Situation: Overtaking

Rule 18 - PDV shall keep out of the way of NUC vessel But except rule 9, 10, and 13.

Rule 13 - Any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken. Therefore PDV shall keep out of the way of NUC vessel.

Rule 34 – **Sound one short blast and alter course to starboard.**



A NUC vessel is overtaking a PDV

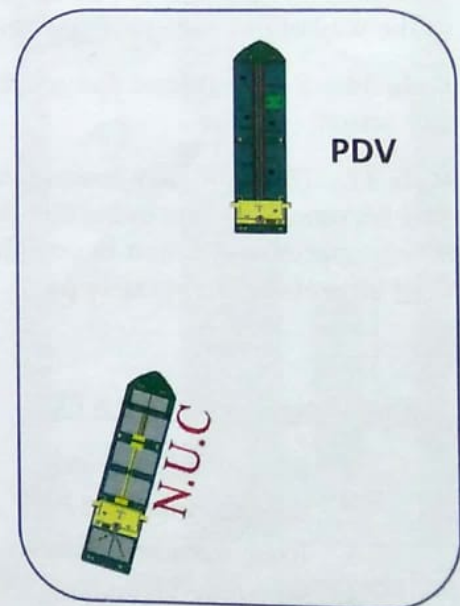
1. Risk of collision exist
2. NUC vessel and PDV
3. Area: open sea, in sight of one another
4. Situation: Overtaking

Rule 18 - PDV shall keep out of the way of NUC vessel But except rule 9, 10, and 13.

Rule 13 - NUC vessel shall be deemed to be overtaking vessel because she is coming up with PDV from a direction more than 22.5° abaft her beam. Rule 13 (a), notwithstanding anything contained in the Rules of part B, sections I and II, Any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken. Therefore NUC vessel shall keep out of the way of PDV vessel.

But she is not...

Rule 17 - The PDV may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way (NUC vessel) is not taking appropriate action in compliance with these Rules. Therefore **sound one short blast and bold alteration of course to starboard.**



Case Study

The following six case studies are based on real collisions that have occurred in recent years and reported by NORTH OF ENGLAND P&I ASSOCIATION. Each case study is set out as simply as possible, with the minimum information necessary to describe the developing situation. In five of the case studies you are the watchkeeper on one of the vessels.

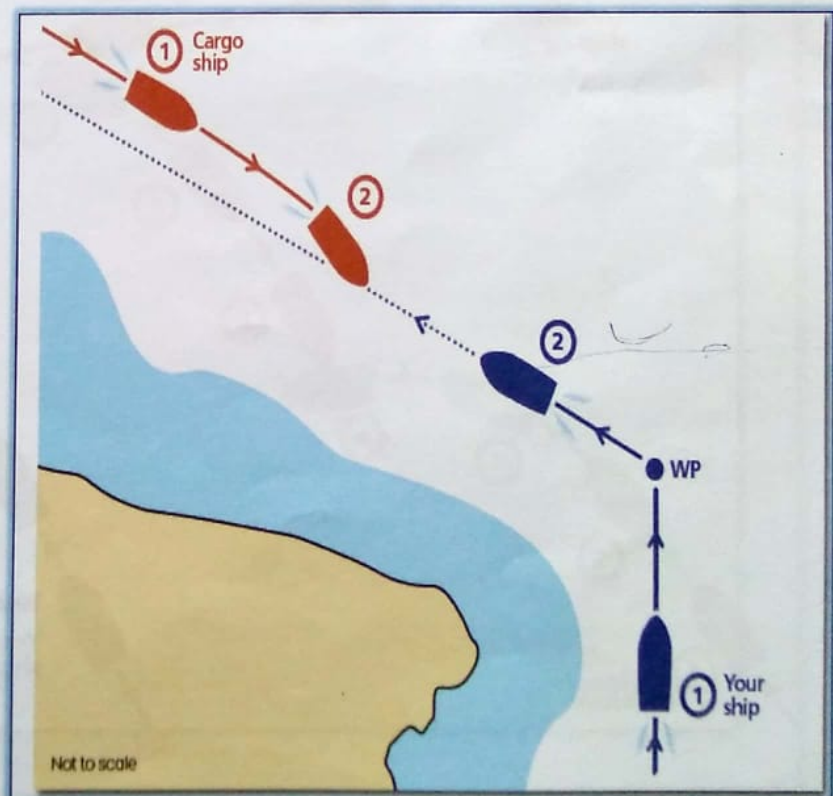
Each case study also asks a number of questions – but the answers are not provided. The intention is to discuss the questions with members of the bridge team so that you will be able to agree on the answers to each question. In coming to your answers it is suggested you identify the relevant rules and discuss exactly how they apply to the case study.

SCENARIO-1

Your vessel is rounding a headland and approaching a waypoint for an alteration to port. A cargo ship is approaching the headland from the other direction. The ships are now in position 1. The cargo ship sees your port aspect and alters course to starboard as the 'give-way' vessel. You are unaware of its alteration and so you alter course to port to follow your passage plan. You want to keep to your passage plan. The ships are now in position 2.

QUESTIONS

1. What action should you have taken at position 1?
2. What action should you take now, at position 2?

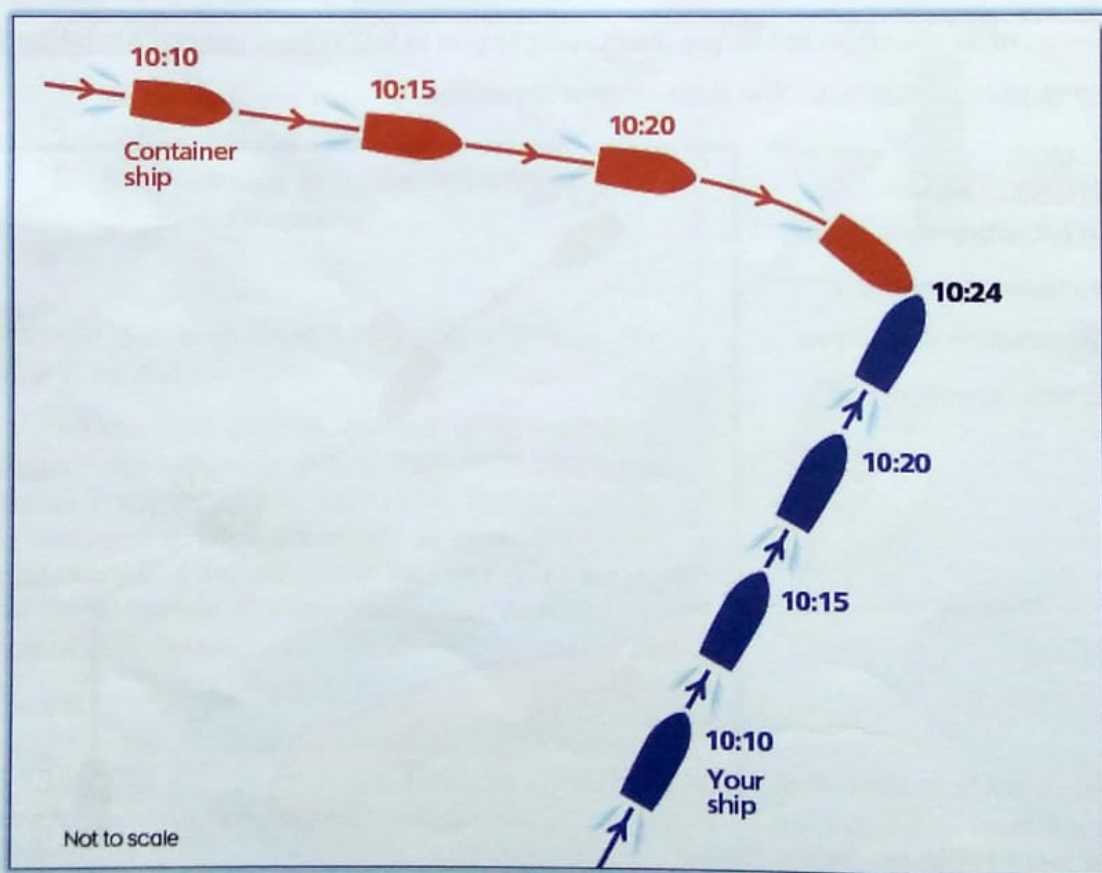


SCENARIO-2

You are the watchkeeper on a bulk carrier heading north-east at 8 knots. On your port bow at 5 nautical miles is a container ship making a speed of 18.5 knots on a course to pass 0.3 nautical miles ahead. You believe this closest point of approach (CPA) is too close. At 3 nautical miles apart you call the container ship on VHF to ask its intentions. The watchkeeper says he will pass ahead but you ask him to alter course to starboard to pass astern. Two minutes later you call again and insist the container ship alters course to starboard. The watchkeeper on the container ship changes his mind and begins to alter course to starboard. Two minutes later the ships collide.

QUESTIONS

1. What caused the collision?
2. What was a safe CPA?
3. Did the VHF conversations improve the situation?



SCENARIO-3

In open waters a bulk carrier and a container ship were closing at full sea speed. The bulk carrier was steering north-west at 16 knots and the container ship was steering south-east at 24 knots. The closest point of approach (CPA) was 0.45 nautical miles, green to green. This is position 1.

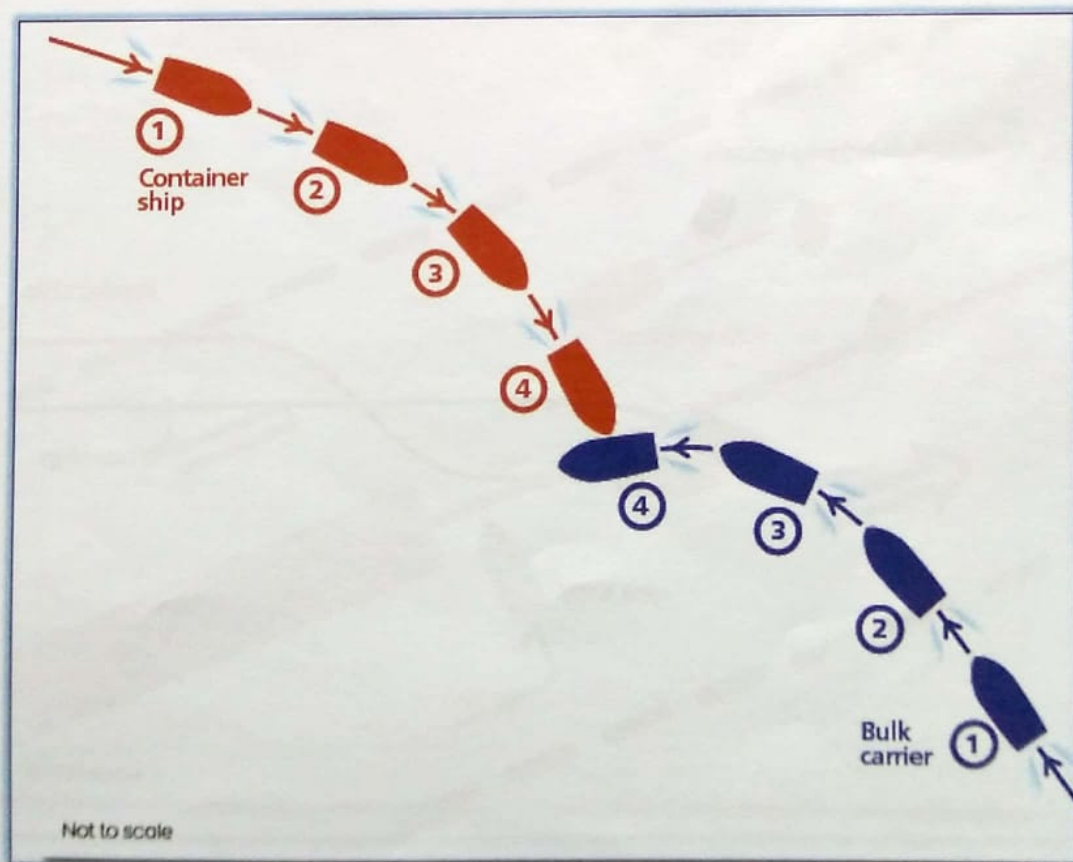
At 4.5 nautical miles apart the container ship altered 6° to starboard. Shortly afterwards the bulk carrier altered 5° to port. This is position 2.

At 2.3 nautical miles the container ship altered 5° to starboard and the bulk carrier altered 10° to port. This is position 3.

Just before collision the container ship altered 18° to starboard and the bulk carrier altered 55° to port. This is position 4.

QUESTIONS

1. What were the faults of each ship?
2. What should each ship have done?
3. By what percentage was each ship responsible for the collision?



SCENARIO-4

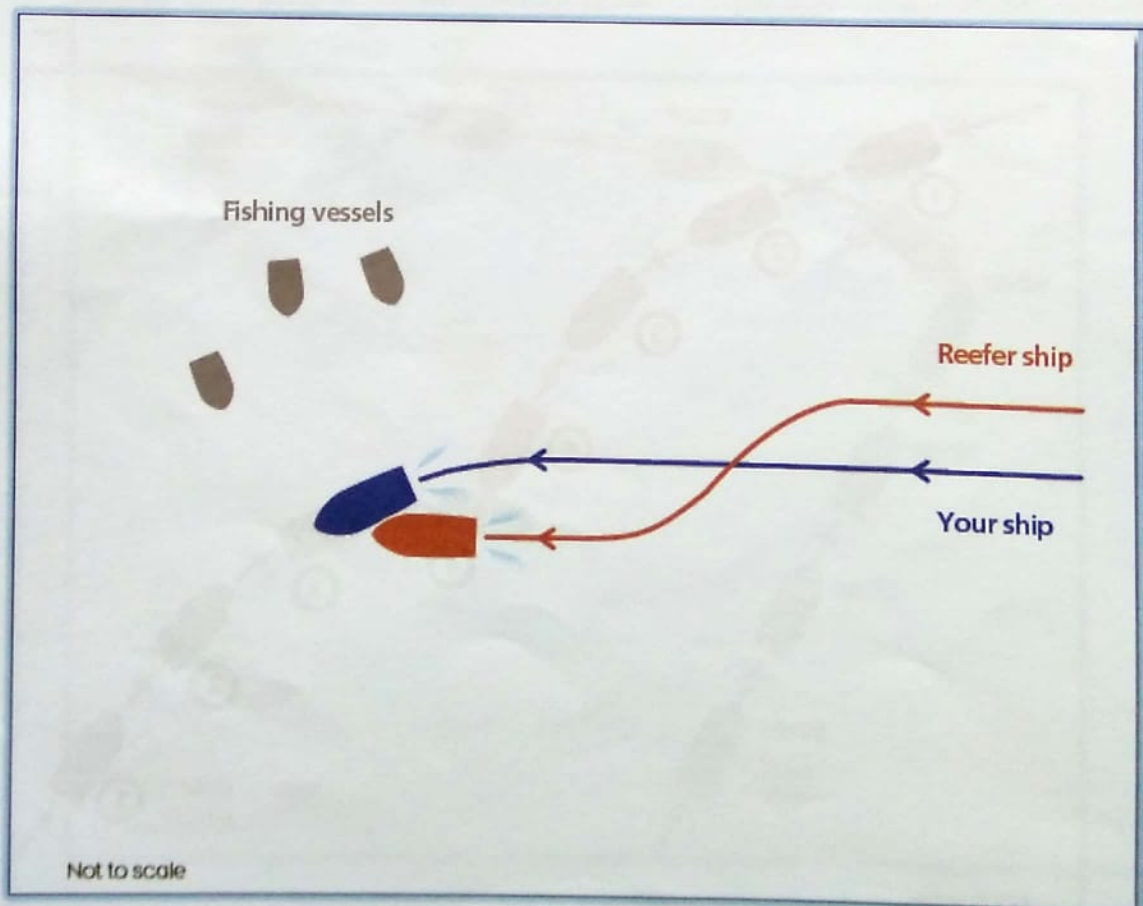
You are the watchkeeper on a general cargo ship, steering west at 12 knots. Your radar display is offset to show 9 nautical miles ahead and 3 nautical miles astern and you are keeping a close watch on a group of fishing vessels on your starboard side.

You never see a reefer vessel overtaking from your port quarter with a closest point of approach (CPA) of 0.5 nautical miles on your port side.

You alter course to port to increase your CPA from the fishing vessels. The reefer ship does not notice your alteration until too late and the vessels collide.

QUESTIONS

1. Which is the stand-on vessel?
2. What should the stand-on vessel have done?
3. What should the other vessel have done?
4. Would your answers be different if the incident occurred within a traffic separation scheme?



SCENARIO-5

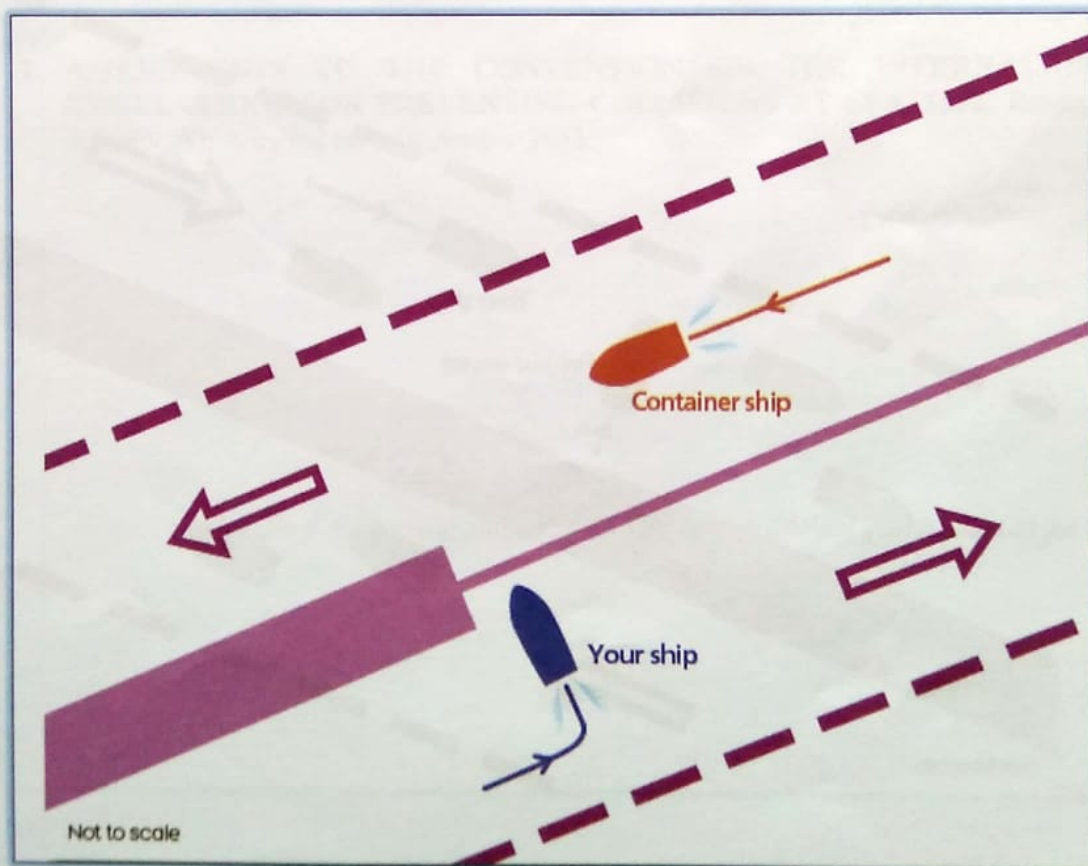
You are the watchkeeper on a coastal tanker navigating the north-east lane of a traffic separation scheme. You need to alter course to port to cross the traffic separation scheme.

A 'trial manoeuvre' on ARPA indicates you will pass 1 nautical mile ahead of a container ship navigating in the south-west lane at 23 knots.

Because of the adverse tide you make the alteration a bit later than expected. You do not re-check the approaching container ship and a few moments later you are surprised to see it close on your starboard side.

QUESTIONS

1. Did anyone do anything wrong?
2. What do you do now?
3. What should the container ship do now?



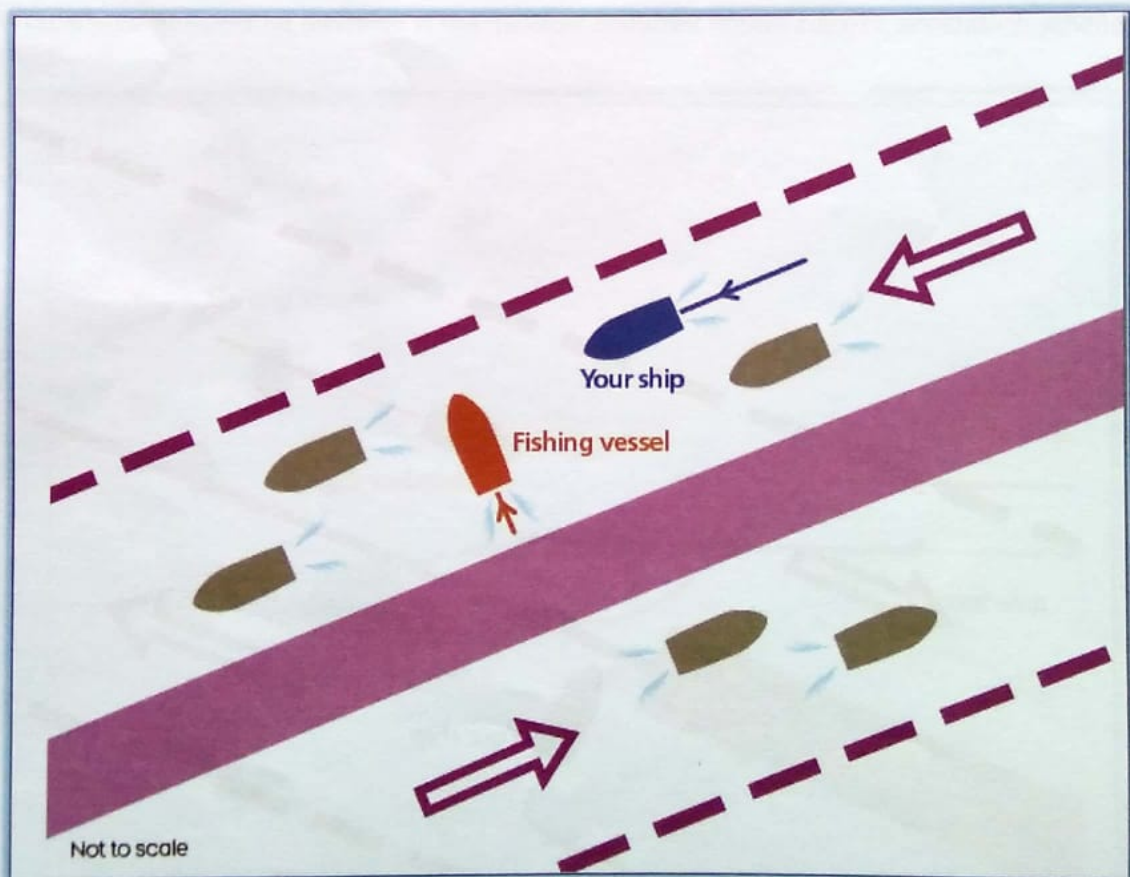
SCENARIO-6

You are the watchkeeper on a cargo ship following the busy south-west lane of a traffic separation scheme.

On your port bow, some miles ahead, a fishing vessel is crossing the traffic separation scheme on a 90° track. It is proceeding very slowly and showing the shapes and the lights of a trawler.

QUESTIONS

- 1 Is the fishing vessel complying with COLREGs?
- 2 Who has right of way?
- 3 What should you do?
- 4 What should the fishing vessel do?



References:

1. **A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES**, Seventh edition 2012, A. N. Cockcroft and J. N. F. Lameijer
2. **THE COLREGS GUIDE**, Klaas van Dokkum, Fourth edition, 2012
3. **TRANNAV**, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, March 2015, E. Demirel & D. Bayer
4. **HANDBOOK OF THE NAUTICAL RULES OF THE ROAD**, THIRD (ON-LINE) EDITION, by Chris Llana and George Wisneskey
5. **THE NAVIGATOR**, February 2013 Issue no. 02, The Nautical Institute Publication.
6. **COLLISIONS: HOW TO AVOID THEM**, loss prevention guide, Published by North of England P&I Association Limited
7. **AMENDMENTS TO THE CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972**, Resolution A.1085(28), Adopted on 4 December 2013,

لطفاً نظرات، پیشنهادات و انتقادات خود را از طریق rorbook@gmail.com ارسال نمایید.



انسیون بین المللی قوانین جلوگیری از تصادمات دریایی ۱۹۷۲ (COLREGs) یکی از مهم ترین معاهدات
المللی دریایی است. ضروری است اطمینان حاصل شود تمام افسران مسئول ناوبری و نگهداری دارای درک کامل
مناسبی از قوانین برای اعمال آنها در دریا با هدف جلوگیری از تصادف شناورها باشند.
چنین به عنوان یک سند حقوقی، زبان COLREGs برای کاربران نهایی (ناوبرها) مشهود و آشکار نیست و
امر باعث بروز برخی ابهامات و فهم نادرست می شود. زبان معرفی شده در COLREGs عمدتاً مبتنی بر
تلاشات قانونی است و گاهی اوقات برای دریانوردان خیلی روشن و قابل درک نیست.
ف این کتاب ارائه ترجمه و تفسیر مناسبی از قوانین این کنوانسیون با ذکر مصادیق و مثال های متعدد می باشد.
ی شده با معرفی روش ها و رویکرد مواجهه با اجرای این قوانین در امر آموزش نحوه استفاده و بکارگیری مقررات،
سجویان افسران و فرماندهان شناورها با تناژهای مختلف را یاری نمود. مطالعه این کتاب را به دانشجویان و افسران
نه داوطلب شرکت در آزمون های شایستگی توصیه می نمایم.

