

فصل یکم

اهمیت دریا و دریانوردی و کلیات قوانین راه



در پایان این فصل فراگیر می‌تواند :

- ✓ اهمیت یادگیری قوانین راه بین‌المللی را بیان کند.
- ✓ کشورها را از نظر دسترسی به دریاها تقسیم بندی نماید.
- ✓ مناطق پنج‌گانه دریایی را ترسیم نماید.
- ✓ کاربرد قوانین بین‌المللی راه را بیان نماید.
- ✓ مسئولیت شناورها در خصوص رعایت قوانین بین‌المللی راه را توضیح دهد.
- ✓ اصطلاحات بکار رفته در قوانین بین‌المللی راه را تعریف نماید.

مقدمه

با درک اهمیت و ارزش‌های بی‌شمار دریا و نعمت‌های موجود در آن، حضور در دریاها روز به روز گسترش یافته و تردد شناورهای کوچک و بزرگ از شکل ابتدایی و ساده آن، تا شکل مدرن و پیشرفته کشتی‌ها، محیط آرام دریاها را به یک فضای شلوغ و پر رفت‌وآمد تبدیل کرده است. از طرف دیگر تعریف قسمت عمده‌ای از پهنه دریاها به عنوان «دریاهای آزاد» باعث شده است تا حضور کشتی‌ها و دریانوردان کشورهای مختلف را در جای جای این کره خاکی، با زبان و فرهنگ‌های گوناگون به ویژه در مناطق دریایی مهم و حساس شاهد باشیم. تعدد کشتی‌ها و تنوع فرهنگ‌های موجود، لزوم وضع قوانین و مقررات جهانی را برای هماهنگ‌سازی و درک مفاهیم مشترک دریانوردی، امری اجتناب‌ناپذیر کرده است.



شکل ۱-۱- بی‌قانونی در دریا

سازمان جهانی دریانوردی (IMO)^۱ به منظور مدیریت واحد و یک پارچه مجموعه قوانین و مقررات دریانوردی و کشتی رانی، قوانین و مقررات متعددی در حوزه‌های مختلف دریایی را تدوین و ابلاغ کرده است که از جمله این قوانین، می‌توان به قوانین و مقررات عبور و مرور ایمن شناورها در دریا و جلوگیری از تصادم دریایی اشاره کرد که در سال ۱۹۶۰ میلادی تدوین و به جامعه جهانی ابلاغ شده است تا در این راه به دریانوردان در هدایت ایمن کشتی‌ها کمک نماید.

البته از آنجا که یکی از ویژگی‌های قوانین و مقررات صحیح و قابل اجرا این است که این قوانین خود را با توجه به تغییرات علمی و فناوریانه اصلاح نمایند، لذا با توجه به اضافه شدن فناوری استفاده از رادار در هدایت کشتی‌ها، ایجاد خطوط ترافیکی و غیر آنها، در سال ۱۹۶۰ در این قوانین تغییرات عمده اعمال شد و در نهایت در سال ۱۹۷۲ میلادی قوانین بین‌المللی راه دریانوردی کنونی، تدوین و تصویب گردید.

قوانین بین‌المللی راه به منظور تأمین حداکثر ایمنی در دریا و با تأکید بر لزوم تجدیدنظر و به روز درآوردن مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، که ضمیمه سند نهایی کنوانسیون بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا است، (مصوب ۱۹۶۰) پس از بررسی مقررات مذکور و با عنایت به پیشرفت‌هایی که از زمان تصویب آن به عمل آمده است، کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون‌های مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا» مشتمل بر یک مقدمه و ۹ ماده تهیه شد و مقررات مذکور مشتمل بر ۳۸ ماده و ۴ ضمیمه در ۲۰ اکتبر ۱۹۷۲ (مطابق با ۱۳۵۱/۷/۲۸) در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی و برخی از کشورها رسید و کشور ما نیز بر اساس ماده واحده مصوب ۱۳۶۷/۷/۵ مجلس شورای ملی به آن ملحق شده است.

اهمیت دریا و دریانوردی

همان‌گونه که می‌دانیم، بیش از ۷۵ درصد سطح کره زمین از آب پوشیده شده و در حال حاضر دریا ارزان‌ترین راه حمل و نقل کالا و مسافر است و صدها هزار فروند کشتی با میلیون‌ها دریانورد در روی کشتی‌ها فعال‌اند. و سالانه حدود ده میلیارد تن کالا را با حدود ۶۰۰ میلیون کانتینر را، در سراسر جهان جابجا می‌کنند و به طور کلی ۹۰ درصد مبادلات کالا در جهان از طریق دریا انجام می‌شود و سایر شبکه‌های حمل و نقل از قبیل ریلی، جاده‌ای و هوایی تنها ده درصد حمل و نقل کالا را بر عهده دارند. با توجه به اهمیت فوق‌العاده دریا در سرنوشت یک کشور، کشورها را از لحاظ ژئوپلیتیکی به سه نوع، که در مدیریت کشورها تأثیرگذار است، تقسیم‌بندی کرده‌اند :

۱- International maritime organization

- ۱- کشورهای بَرّی: کشورهای هستند که به دریا دسترسی ندارند مانند کشور افغانستان؛
- ۲- کشورهای بحری: کشورهای که در محاصره کامل دریا و آب قرار دارند مانند کشور ژاپن؛
- ۳- کشورهای ساحلی: یک ضلع و بخشی از اراضی آن به دریا متصل می‌شوند مانند ایران.

اگر به کشورهای پیشرفته و قدرتمند فعلی توجه داشته باشیم متوجه می‌شویم که یکی از عوامل اصلی پیشرفت این کشورها توسعه صنعت دریایی خودشان بوده است. شاید تعبیر مقام معظم رهبری در همین راستا بهترین و گویاترین بیان در ضرورت و اهمیت قدرت و سیادت دریایی باشد که می‌فرماید:

وقتی که آب و خاک برای ملتی تفاوت نکند، پنج قرن، شش قرن، هفت قرن از ملت‌های دیگر جلوتر خواهد افتاد، یعنی به دریا که رسید، پایش را به دریا می‌گذارد و حرکت می‌کند؛ ما نه! ما وقتی به دریا رسیدیم، همان‌جا متوقف شدیم؛ ماندیم تا آنهایی که دریاها را تصرف کردند بیایند و دریای ما را هم تصرف کنند و وارد خشکی ما هم بشوند!

دقیقاً زمانی که رویکرد کشورهای توسعه یافته نسبت به دریا آغاز شده و به اصطلاح دریاگرا شده‌اند و «سرزمین محوری» را کنار زده‌اند و به عبارتی دیگر «استراتژی بحری» را بر «استراتژی بری» برتری دادند، دوران پیشرفت و برتری در رقابت با سایر کشورها را تجربه کرده‌اند و دارای قدرت دریایی قوی شده‌اند.

بررسی وضعیت جغرافیایی و میزان دسترسی کشور ایران به دریا بیانگر این واقعیت است که کشورمان، علاوه بر دسترسی به دریاهای آزاد، دارای مرز دریایی بسیار طولانی در شمال و جنوب کشور است که به منظور آشنایی با این مرزها در ادامه بحث مرزهای دریایی ایران را تشریح می‌نماییم.

– طول کل مرزهای ایران بالغ بر ۷۷۰۴ کیلومتر است که از این میزان مرزهای دریایی به شرح زیر است:

۱– مرز دریایی در شمال کشور و در حاشیه دریای خزر ۳۱۰ مایل دریایی، تقریباً معادل ۵۷۴ کیلومتر؛

۲– مرز دریایی حاشیه خلیج فارس از شمالی‌ترین نقطه خلیج فارس و مرز مشترک بین ایران و عراق (خور موسی) تا خروجی تنگه هرمز ۴۸۵ مایل، تقریباً ۸۹۸ کیلومتر؛

۳– مرز دریایی سواحل دریای عمان (سواحل مکران) از خروجی تنگه هرمز تا خلیج گوادر، مرز بین ایران و پاکستان ۳۸۸ مایل دریایی، تقریباً معادل ۷۱۸ کیلومتر.

پس با وجود ۲۴۹۲ کیلومتر مرز دریایی، حدود ۳۰ درصد کل مرزهای ایران دریایی است که این مرز دریایی در جنوب کشور به آب‌های آزاد دنیا متصل است. لذا این کشور یک کشور دریایی محسوب می‌شود و نیروی دریایی کشورمان از جمله نیروهای مطرح و پرتوان در منطقه است و هم اکنون شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی در خاورمیانه رتبه اول و در جهان رتبه ۲۱ را دارد و شرکت ملی نفتکش ایران نیز دارای رتبه سوم جهانی است این مجموعه عظیم به دست پرتوان دریانوردان کشورمان راهبری می‌شوند.

از طرف دیگر، موقعیت بسیار مهم خلیج فارس، به لحاظ دارا بودن بیش از ۷۰ درصد ذخایر نفت و گاز دنیا و برخورداری از تنگه هرمز به عنوان شاهراه انتقال این نفت به سایر کشورهای دنیا، همچنین موقعیت و ذخایر بسیار مهم دریای خزر باعث گردیده است تا پرداختن به موضوع موقعیت ژئوپلیتیکی، قدرت دریایی، نقطه استراتژیک تنگه هرمز و قرار گرفتن ایران در موقعیت استراتژیک منطقه خاورمیانه از جمله مباحث اولیه‌ای باشد که ذهن انسان را به قدرت دریایی کنونی ایران، راهبردهای جدید و چشم‌اندازهای آینده صنعت دریایی جمهوری اسلامی ایران رهنمون سازد.



شکل ۲-۱- مرزهای آبی ایران

نگاهی به حقوق دریایی

مطالعه قوانین راه مستلزم این است که با وضعیت حقوقی دریاهای پیرامون کشورها نیز آشنایی داشته باشیم. بنابراین در ادامه بحث، نگاه مختصری به رژیم حقوقی دریاهای پیرامونی کشورها خواهیم داشت.

مناطق پنج‌گانه دریایی:

آب‌های داخلی^۱؛

دریای سرزمینی یا آب‌های ساحلی^۲؛

منطقه مجاور/ نظارت^۳؛

منطقه انحصاری و اقتصادی^۴؛

دریای آزاد^۵.

۱- internal waters

۲- territorial/coastal waters

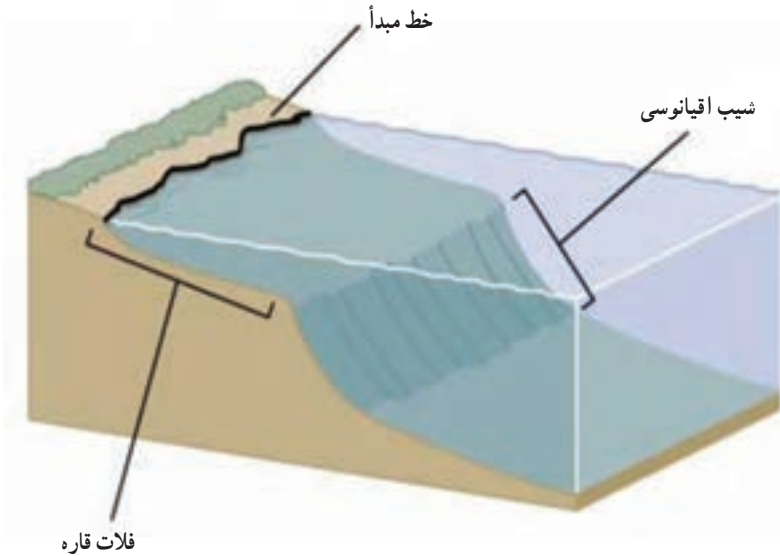
۳- contiguous zone

۴- exclusive economic zone

۵- international waters / high seas

آب‌های داخلی: کلیه دریاچه‌ها، رودها و آب‌هایی که در داخل مرزهای زمینی یا خط مبدأ ساحلی یک کشور قرار دارد به آب‌های داخلی مشهور است. دولت‌ها در آب‌های داخلی خود حق حاکمیت مطلق دارند.

تعریف خط مبدأ: خط مبدأ برای اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی مورد استفاده قرار می‌گیرد. این خط، محل کمترین جذر آب در امتداد ساحل است و به‌طور رسمی توسط دولت ساحلی روی نقشه‌هایی با مقیاس بزرگ تعیین و ترسیم می‌شود.

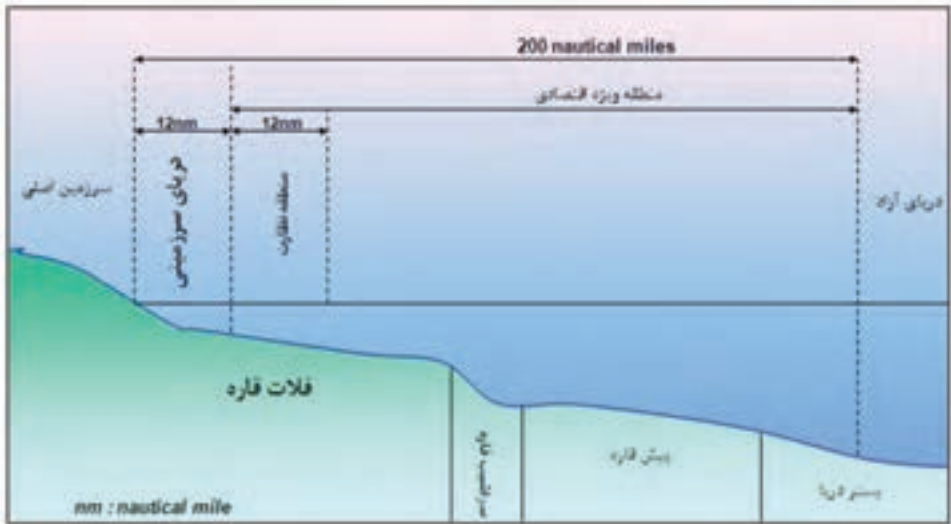


شکل ۳-۱- خط مبدأ، فلات قاره و شیب اقیانوسی

فعالیت

خطوط مبدأ و محدوده آب‌های داخلی کشورمان را بررسی نمایید.

دریای سرزمینی یا آب‌های ساحلی : دریای سرزمینی اولین منطقه بعد از خط مبدأ است که عرض آن حداکثر ۱۲ مایل دریایی تعیین شده است. دولت ساحلی در دریای سرزمینی حق حاکمیت مطلق و سرزمینی دارد و سطح آب، فضای بالا، بستر و زیر بستر آن جزء قلمرو ساحلی محسوب می‌شود. البته حاکمیت کامل و انحصاری دولت مشروط به حفظ منافع کشتی‌رانی بین‌المللی است، زیرا شناورهای غیرنظامی دیگر کشورها در دریای سرزمینی از حق عبور بی‌ضرر برخوردارند.



شکل ۴-۱- مناطق پنج‌گانه دریایی

منطقه مجاور/ نظارت : این منطقه بلافاصله بعد از آب‌های ساحلی قرار دارد که عرض این منطقه در کنوانسیون جدید ۱۲ مایل دریایی تعیین شده است. دولت ساحلی در زمینه اعمال قوانین مالی، بهداشتی و مهاجرتی دارای حقوق محدودتری نسبت به دریای سرزمینی است.

منطقه انحصاری و اقتصادی : این منطقه بعد از منطقه نظارت قرار دارد و حد این منطقه از خط مبدأ ۲۰۰ مایل دریایی است که با در نظر گرفتن عرض دریای سرزمینی، عرض منطقه انحصاری و اقتصادی همراه با منطقه نظارت ۱۸۸ مایل و بدون منطقه نظارت ۱۷۶ مایل است. دولت ساحلی در بالا، بستر و زیر بستر این منطقه، حق کاوش و بهره‌برداری و حفاظت از منابع طبیعی زنده و غیرزنده و تحقیق و بهره‌برداری اقتصادی از قبیل تولید انرژی، ایجاد جزایر مصنوعی، تأسیسات و کنترل محیط زیست دریایی را خواهد داشت و دولت‌های دیگر در این منطقه حق آزادی دریانوردی، پرواز، لوله‌گذاری و کابل‌کشی را ندارند.

دریای آزاد: کلیه قسمت‌های دریا که جزء آب‌های داخلی، آب‌های سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری و اقتصادی یا بخشی از آب‌های مجمع‌الجزایری نباشند، آب‌های آزاد محسوب می‌شوند. در این بخش از دریا کلیه کشورهای حق آزادی کشتی‌رانی، پرواز، کابل کشی و لوله‌گذاری، ساختن جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات، صیادی و تحقیقات علمی را دارند. این حق حتی شامل کشورهایی که در خشکی محصورند (کشورهای بری) نیز، می‌شود ولی کشورها باید حقوق و منافع همدیگر را در نظر داشته باشند و از قوانین بین‌المللی تبعیت کنند.

تحقیق کنید

مناطق پنج‌گانه دریایی را برای خلیج‌ها و آب‌های محدودی که عرض آن در بین دو کشور کمتر از 20° مایل دریایی است (مانند خلیج فارس) بررسی نمایید.

قوانین بین‌المللی راه

مجموعه قوانین بین‌المللی راه در چند حوزه مختلف، وضعیت ظاهری و وظایف کشتی‌ها را مشخص می‌نماید. بخش‌های مختلف این مجموعه قوانین را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

۱- کاربرد قوانین راه: قوانین بین‌المللی راه، در موارد زیر کاربرد دارد:

الف) شناورهایی که باید این قوانین را رعایت نمایند.

ب) قوانین و مقرراتی که کشورهای خاصی به این مجموعه اضافه کرده‌اند (قوانین محلی برخی کشورها).

ج) شناورهایی که در اجرای این قوانین استثنا هستند.

د) خطوط ترافیکی خاصی که از شرایط بین‌المللی تبعیت نمی‌کنند.

۲- مسئولیت شناورها: تشریح‌کننده وظایفیست که در جلوگیری از تصادم دریایی و رعایت نکات ایمنی در دریا الزاماً بر عهده شناورهاست.

۳- تعاریف عمومی: تعاریف و اصطلاحاتیست که در این مجموعه قوانین، به کار رفته است، از جمله منظور از شناور چیست؟ یا اصطلاح شناور خارج از کنترل به چه نوع شناوری اطلاق می‌شود و ...

۴- قوانین جلوگیری از تصادم : این قسمت از قوانین بین‌المللی راه، در حقیقت قسمت اصلی و اجرایی این قوانین است و سرعت ایمن، شرایط دیده‌بانی کشتی‌ها، خطر تصادم و چگونگی جلوگیری از آن، کانال‌های باریک، خطوط مجزاکننده ترافیک، سبقت‌گیری، حق تقدم و هدایت شناور در دید محدود را تشریح می‌نماید.



شکل ۵-۱- تصاویر مرتبط با قوانین جلوگیری از تصادم

۵- شکل ظاهری کشتی‌ها : شکل ظاهری کشتی‌ها، تشریح کننده چراغ‌های کشتی از جمله رنگ چراغ‌ها، زاویه دید و برد آنها، چگونگی قرار گرفتن چراغ‌ها در شرایط مختلف مانند یدک کردن و یدک شدن، شکل‌هایی که در روز به جای چراغ باید مورد استفاده قرار گیرد، چراغ‌ها و شکل‌هایی که کشتی‌ها در فعالیت‌های مختلف، از جمله ماهی‌گیری، لایروبی و ... به کار می‌برند.



شکل ۶-۱- تصاویر مرتبط با علایم بصری کشتی

۶- علائم صوتی و بصری : قسمت مربوط به علائم صوتی و بصری قوانین بین‌المللی راه، تشریح کننده بوق کشتی‌ها از نظر مدت زمان (بوق کوتاه و بلند)، تجهیزات صوتی، که باید یک کشتی متناسب با طول خود به همراه داشته باشد و شناخت وضعیت کشتی‌ها، با توجه به علائم صوتی و شناخت علائم صوتی که به شرایط خاص و اضطراری مربوط می‌شود.



شکل ۷-۱- تصاویر مرتبط با علائم صوتی کشتی

۷- استثناها : در این بخش از قوانین بین‌المللی راه، شرایط استثنایی و خاصی که می‌تواند برای یک کشتی پیش آید تشریح شده و وضعیت این گونه شناورها در خصوص چگونگی رعایت قوانین و مقررات بین‌المللی راه مشخص گردیده است از جمله این استثناها می‌توان به کشتی‌های در حال تعمیر اشاره کرد.

خودآزمایی

- ۱- وضعیت کشورمان را، از نظر مرزهای دریایی و موقعیت استراتژیکی دریاهای تحت حاکمیت، تشریح نمایید.
- ۲- مناطق پنج‌گانه دریایی را نام ببرید و محدوده هر کدام را توضیح دهید.
- ۳- کاربرد قوانین بین‌المللی راه شامل چه شناورهاییست؟ آنها را توضیح دهید.
- ۴- مسئولیت‌های شناور را در رعایت قوانین بین‌المللی راه توضیح دهید.

آشنایی با سازمان جهانی دریانوردی^۱

سازمان جهانی دریانوردی در کنفرانس بین‌المللی ژنو در ششم مارس ۱۹۴۸ با هدف افزایش سطح ایمنی در دریاها تشکیل شده است.

این سازمان زیر مجموعه شورای اقتصادی اجتماعی سازمان ملل متحد^۲ است و با بیش از ۳۰ سازمان بین‌المللی ارتباط رسمی دارد و به منظور اعمال حاکمیت بین‌المللی در عرصه دریاها دارای ابزار زیر است:

۱- کنوانسیون‌ها^۳

۲- پروتکل‌ها^۴

۳- الحاقیه‌ها / اصلاحیه‌ها^۵

۴- پیشنهادات^۶

۵- مصوبه‌ها^۷

اهداف سازمان جهانی دریانوردی به شرح زیر بیان شده است:

۱- تهیه پیش‌نویس کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها و سایر اسناد؛

۲- ایجاد هماهنگی و همکاری بین کشورهای عضو در زمینه وضع مقررات و روش‌های

اجرایی راجع به عوامل مؤثر در کشتیرانی و تشویق و ترغیب دولت‌ها برای تصویب بهترین استانداردهای عملی در مورد ایمنی دریانوردی و جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی؛

۳- رسیدگی به مواردی در ارتباط با صنعت دریانوردی که از طرف یکی از ارکان

زیرمجموعه و یا یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل به این سازمان محول شده باشد؛

۴- تسهیل مبادله اطلاعات و مشورت بین اعضاء.

سازمان جهانی دریانوردی پنج کمیته اصلی به شرح زیر دارد:

۱- کمیته ایمنی دریانوردی^۸

۲- کمیته حفاظت محیط زیست^۹

۱- IMO – International Maritime Organization

۲- Economic & Social Council

۳- Conventions

۴- Protocols

۵- Amendments

۶- Recommendations , Codes and Guide lines

۷- Resolutions

۸- (MSC) –Maritime Safety Committee

۹- (MEPC)Maritime Environment Protection Committee

- ۳- کمیته حقوقی^۱
- ۴- کمیته تسهیل^۲
- ۵- کمیته همکاری های فنی^۳
- کمیته ایمنی دریانوردی خود دارای نه کمیته فرعی زیر است :
- ۱- ایمنی ناوبری^۴
- ۲- ارتباط رادیویی^۵
- ۳- نجات زندگی و جستجو و نجات^۶
- ۴- استانداردهای آموزشی و نگهداری^۷
- ۵- حمل کالاهای خطرناک^۸
- ۶- طراحی کشتی^۹
- ۷- حفاظت در مقابل حریق^{۱۰}
- ۸- خط شاهین و ایمنی کشتی ها^{۱۱}
- ۹- کانتینر و کالا^{۱۲}

۱- Legal Committee

۲- Technical Co – Operation Committee

۵- Radio Communication

۷- Standard of Training and Watch Keeping

۹- Ship Design

۱۱- Load Lines and Safety

۲- Facilitation Committee

۴- Safety of Navigation

۶- Saving of Life – Search and Rescue

۸- Carriage of Dangerous Goods

۱۰- Fire Protection

۱۲- Cargoes and Container

فصل دوم

کاربرد، مسئولیت و تعاریف مربوط به قوانین بین المللی راه

(قوانین ۱ الی ۳)



- در پایان این فصل فراگیر می‌تواند:
- ✓ کاربرد قوانین راه را تشریح نماید.
- ✓ به عنوان فرمانده کشتی یا افسر نگهبان پل فرماندهی مسئولیت‌هایی را که در مورد قوانین راه متوجه وی است رعایت کند.
- ✓ واژه‌ها و اصطلاحات مربوط به قوانین راه را تعریف نماید.
- ✓ با توجه به شرایط شناورهای مختلف، لیست شناورهای دارای محدودیت مانور را تنظیم نماید.

کاربرد قوانین راه (قانون اول)

- الف) این قوانین برای شناورهای کاربرد دارد که در دریاهای آزاد و آب‌هایی که قابل کشتیرانی‌اند و به دریاهای آزاد راه دارند، دریانوردی می‌کنند.
- ب) هیچ‌یک از قوانین بین‌المللی، قوانین ویژه وضع شده توسط مراجع صلاحیت‌دار یک کشور را نقض نمی‌کنند.

یادآوری: از جمله قوانین محلی کشورها، می‌توان به اضافه نمودن ایستگاه، چراغ‌های مخابره یا علائم صوتی، طرح مجزاسازی کریدورهای ترافیک و... که در بنادر، دریاچه‌ها، رودخانه‌ها و آب‌های داخلی تعبیه شده‌اند، اشاره کرد. البته قوانین محلی باید تا آنجا که ممکن است به قوانین راه بین‌المللی نزدیک باشند (با چراغ‌ها، علائم صوتی و غیر آنها، مندرج در قوانین بین‌المللی راه مغایرت نداشته باشند).

- ج) هرگاه دولتی تشخیص دهد که شناوری به دلیل وضع خاص ساختمانی یا کاربرد ویژه‌اش، نمی‌تواند از نظر تعداد، محل نصب، برد و زاویه دید چراغ‌ها یا هرگونه شکل ظاهری دیگر، کاملاً برابر قوانین بین‌المللی عمل نماید بنا بر اختیاری که به دولت‌ها داده می‌شود، می‌توانند به این گونه شناورها اجازه دهند تا از قوانین و دستورالعمل‌های محلی پیروی نمایند.

در خصوص نمونه‌هایی از شناورها، که از نظر شکل ظاهری، برابر مقررات محلی کشورهای مختلف فعالیت می‌کنند و از قوانین بین‌المللی راه پیروی نمی‌کنند بررسی نموده و گزارش آن‌را در کلاس ارائه نمایید.

مسئولیت (قانون دوم)

الف) هیچ کدام از قوانین بین‌المللی راه نمی‌تواند تخلف یا غفلت یک شناور (افسر نگهبان پل فرماندهی، فرمانده، کارکنان یا مالک کشتی) را که در اجرای نکات ایمنی و اولیه ناوبری یا در خصوص موارد به وجود آمده در شرایط خاص، مرتکب شده است، تبرئه نماید.

ب) به هنگام پیروی از این قوانین باید به تمام خطراتی که متوجه ناوبری، تصادم و نیز وضعیت‌های خاص است (شامل محدودیت‌های شناورها)، عنایت ویژه داشت و همچنین برای جلوگیری از تصادم با شناورهایی که به خاطر شرایط خاص، قادر به اجرای این قوانین نیستند، باید اقدامات پیشگیری از خطر فوری را، راساً اتخاذ نمود.

تعاریف عمومی (قانون سوم)

الف) واژه شناور^۱ به معنای هرگونه واحد شناوری ست که بر روی آب حرکت می‌کند، از قبیل هوانا^۲ و هواپیمای آب نشین^۳، به طوری که بتوان از آنها جهت ترابری استفاده کرد و یا توانایی انجام این کار را داشته باشند.

ب) واژه شناور موتوری^۴ شناوری ست که نیروی محرکه آن قدرت موتور باشد. البته به شناوری که دارای موتور است ولی از موتورهایش استفاده نمی‌کند و بر روی آب، حالت ایست دارد نیز، شناور موتوری گفته می‌شود.

ج) واژه شناور بادبانی^۵ شناوری ست که با نیروی محرکه باد حرکت می‌کند.

۱_ vessel

۲_ non displacement craft(hovercraft)

۳_ W. I. G(wing in ground)

۴_ power driven vessel

۵_ sailing vessel

د) واژه شناور در حال صیادی^۱ به معنای شناوریست که با تورهای ماهیگیری، قلاب‌های رشته‌ای یا نخ ماهیگیری، تورهای کف کشی و دیگر وسایل ماهیگیری که مانور را محدود می‌سازد، ماهیگیری نماید. این واژه فقط شامل شناورهایی می‌شود که در حال ماهیگیری هستند و به واسطه استفاده از تور ماهیگیری قدرت مانور آنها محدود می‌گردد.

ه) واژه هواپیمای آب‌نشین، به معنای هر نوع هواپیماییست که به اجرای مانور بر روی آب قادر باشد.

و) واژه شناور خارج از کنترل^۲ به معنای شناوریست که در بعضی از موقعیت‌های ویژه و استثنایی در اجرای مانور مطابق با این قوانین قادر نیست و نمی‌تواند از مسیر تردد شناورهای دیگر دوری نماید.

ز) واژه شناوری که به دشواری قادر به انجام مانور است^۳ به معنای شناوریست که به علت ماهیت کار خود، به دشواری قادر به انجام مانور است و طبق این قوانین نمی‌تواند از راه شناورهای دیگر دوری نماید.

ح) واژه شناور دارای آب‌خور زیاد، به معنای شناور موتوریست که به سبب داشتن آب‌خور زیاد، نسبت به عمق آب موجود و عرض آبراه، به دشواری قادر است راه خود را تغییر دهد.



شکل ۱-۲- کشتی با آب‌خور زیاد

۱- vessel engaged in fishing

۲- vessel not under command

۳- vessel restricted in her ability to manoeuvre

ط) واژه در حال دریانوردی^۱ به معنای شناوری است که نه لنگر انداخته، نه به اسکله پهلو گرفته، نه به گل نشسته و نه به بویه مهار شده است.



شکل ۲-۲- ناو جنگی در حال دریانوردی

ی) واژه طول و عرض یک شناور عبارت است از طول سرتاسری و بزرگ‌ترین عرض آن شناور. ک) موقعی دو شناور در دید یکدیگر قرار دارند که با چشم یکدیگر را مشاهده کنند. ل) واژه دید محدود^۲ یعنی هر شرایطی مانند مه، غبار، بارش برف، باران‌های شدید، طوفان‌های شن و موارد مشابه که دید را محدود می‌سازد.



شکل ۲-۳- دید محدود در دریا

۱- underway

۲- Restricted Visibility

م) واژه هوابیماي دوزيست (آب نشين) به معنای شناوری چند حالته است که در حالت‌های مختلف عملیاتی، با استفاده از اثر سطح در نزدیکی سطح آب دریا حرکت می‌کند.



شکل ۴-۲- یک نوع هوابیماي آب‌نشین

*** برخی از شناورهایی که به دشواری قادر به اجرای مانور هستند.**

۱- شناوری که در حال جای‌گذاری، تعمیر یا برداشتن علائم ناوبری، کابل‌های زیرآبی یا خط لوله زیرآبی است.



شکل ۵-۲- کشتی لوله‌گذار

۲- شناوری که در حال لایروبی، آبنگاری یا عملیات زیرآبی است.



شکل ۲-۶- کشتی لایروب

۳- شناوری که در حال پرواز دادن یا نشان دادن هواپیماست.



شکل ۲-۷- کشتی در حال نشان دادن و برخاست هواپیما

۴- شناوری که در حال انجام عملیات پاک سازی مین است.



شکل ۲-۸- دو ناو جنگی در حال مین روبی

۵- شناوری که درگیر عملیات یدک کشی است به طوری که به سبب داشتن شناورهای یدک شونده و طول یدک، به دشواری قادر است که راه خود را تغییر دهد.



شکل ۹-۲- کشتی در حال عملیات یدک

فعالیت

با توجه به اینکه در متن قانون آمده است شناورهایی که به دشواری قادر به اجرای مانور هستند به موارد اشاره شده محدود نمی‌شوند، لذا موارد دیگری از این شناورها را شناسایی و آنها را بررسی نمایید.

- ۱- واژه شناور خارج از کنترل را تعریف نمایید.
- ۲- ضمن تعریف واژه محدودیت مانور، نمونه‌هایی از شناورهایی را که دارای محدودیت مانور هستند، نام ببرید.
- ۳- چگونگی رعایت قوانین بین‌المللی راه توسط هواپیمای آب نشین را تشریح نمایید.
- ۴- شناور ماهیگیر که استفاده از تور ماهیگیری تأثیری در قدرت مانور آن ندارد شامل کدام مورد از قوانین بین‌المللی راه می‌شود، توضیح دهید.
- ۵- چگونگی تبعیت از قوانین بین‌المللی راه را، توسط کشتی‌هایی که در رودخانه‌های داخلی کشور دریانوردی می‌کنند، تشریح نمایید.

آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی محافظت از جان افراد در دریا^۱

این کنوانسیون در اول نوامبر ۱۹۷۴ توسط سازمان جهانی دریانوردی تصویب و به کشورهای عضو ابلاغ شد که مهم‌ترین سند بین‌المللی در زمینه ایمنی دریانوردی محسوب می‌شود.

شاکله اصلی این کنوانسیون توسط کمیته ایمنی دریایی تهیه شده که موارد تأثیرگذار بر ایمنی و سلامت کارکنان کشتی‌ها را مطرح می‌کند.

این کنوانسیون، از یک مقدمه و سیزده فصل با جزئیات زیر تشکیل شده است:

۱- مفاد کلی (شامل تعاریف، انواع بازرسی کشتی‌ها، انواع گواهینامه‌های کشتی، مدت اعتبار گواهینامه و...)

۲- الزامات ساخت و رعایت ایمنی مربوط به تعادل کشتی (شامل تعادل سازه کشتی، تقسیم‌بندی فرعی کشتی، ماشین‌آلات و تأسیسات برقی، سازه حفاظت در مقابل حریق، سیستم‌های اخطار دهنده، کشف حریق و اطفاء حریق، جنس ساختمان کشتی برای مقاومت در برابر حریق و...).

- ۳- الزامات مربوط به وسایل و چیدمان تجهیزات نجات جان افراد (شامل تعداد قایق‌های نجات، ساختمان آنها و سایر وسایل نجات و محل نصب آنها در کشتی).
- ۴- قوانین مخصوص ارتباطات رادیویی (شامل الزامات حمل تجهیزات مختلف رادیویی، اعلام اضطرار، بگوش بودن روی مدارات مخابراتی و...).
- ۵- مقررات ناوبری و استفاده از خدمات اطلاع‌رسانی دریایی جهت جلوگیری از تصادم و تجهیزات الزامی ناوبری و کمک ناوبری در کشتی‌های مختلف.
- ۶- مقررات و روش‌های خاص جهت بارگیری (شامل خصوصیات کالاهای مختلف و نیازمندی‌های تجهیزاتی جهت حمل بار، نحوه مهار کالاهای مختلف در انبارها و حمل غلات).
- ۷- مقررات حمل کالاهای خطرناک (شامل مقرراتی در زمینه طبقه‌بندی، علامت‌گذاری، احتیاطات لازم در هنگام حمل و...) که مکمل این فصل آیین‌نامه بین‌المللی مواد خطرناک دریایی است.
- ۸- مقررات ویژه در خصوص کشتی‌های باری و مسافربری که با نیروی اتمی حرکت می‌کنند.
- ۹- مقررات مربوط به مدیریت اجرای ایمن عملیات و فعالیت‌های کشتی‌ها که آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی در کشتی‌ها^۱ به واسطه این فصل در کشتی‌ها الزامی شده است.
- ۱۰- اقدامات و معیارهای ایمنی الزامی جهت شناورهای تندرو. که آیین‌نامه بین‌المللی شناورهای تندرو^۲ به واسطه این فصل در شناورهای تندرو الزامی شده است.
- ۱۱- اقدامات ویژه جهت ارتقاء ایمنی دریایی (شامل مقررات مربوط به برخی بازرسی‌ها و بازدیدهای فوق‌العاده خصوصاً کنترل و بازرسی ایمنی کشتی‌ها توسط کشور صاحب بندر و بازرسی شناورهای خاص).
- ۱۲- اقدامات ویژه جهت ارتقاء امنیت دریایی کشتی‌ها و بنادر، که آیین‌نامه بین‌المللی امنیت دریایی و بندری^۳ به واسطه این فصل الزامی شده است.
- ۱۳- الزامات ایمنی ویژه، جهت کشتی‌های فله‌بر.

۱- ISM code-International Safety Maritime code

۲- HSC Code- high speed craft

۳- ISPS code- International ship and port Facility security code

فصل سوم

قوانین مربوط به شناورهای موتوری و بادبانی

(قوانین ۴ الی ۱۹)



در پایان این فصل فراگیر می‌تواند :

- ✓ مسئولیت شناورها را در خصوص دیده‌بانی توضیح دهد.
- ✓ هنگام دریانوردی به عنوان افسر نگهبان پل فرماندهی اصول سرعت ایمن کشتی را رعایت کند.
- ✓ در خصوص تعیین میزان سرعت ایمن به صورت صحیح تصمیم بگیرد.
- ✓ نشانه‌های احتمال وجود خطر تصادم را تشخیص و به منظور جلوگیری از تصادم راهکار ارائه دهد.
- ✓ به منظور جلوگیری از بروز تصادم در کشتی به موقع و صحیح، واکنش نشان دهد.
- ✓ مسئولیت یک شناور در حین عبور از کانال باریک را توضیح دهد.
- ✓ هنگام نزدیک شدن شناور به خطوط ترافیکی روش صحیح و قانونی را اجرا کند.
- ✓ نحوه سبقت گرفتن یک شناور از شناور دیگر را توضیح دهد.
- ✓ مسئولیت شناورهایی را که از رویرو به هم نزدیک می‌شوند، بیان کند.
- ✓ حق تقدم عبور در دریا را هنگام مواجه شدن با سایر شناورها، رعایت کند.
- ✓ در هنگام دریانوردی در شرایط دید محدود، قوانین و مقررات را رعایت کند.

کاربرد (قانون چهارم)

قوانین این فصل با همه شرایط دید در دریا مرتبط بوده و باید توسط همه شناورها به مورد اجرا گذاشته شود.

دیده‌بانی (قانون پنجم)

هر شناور موظف است به طور دائم (دریانوردی، مهار به بویه و لنگر) با استفاده از تمام امکانات موجود و با توجه به شرایط و موقعیت، دیده‌بانی مناسبی را هم از نظر دیدن و هم از نظر شنیدن به مورد اجرا گذارد و جهت جلوگیری از تصادم، وضعیت موجود را به خوبی مورد ارزیابی قرار دهد.



شکل ۱-۳- افسرنگهبان پل فرماندهی در حال دیده‌بانی راداری و چشمی

سرعت ایمن (قانون ششم)

هر شناور موظف است در طول مدت دریانوردی با سرعت ایمن دریانوردی نماید، به طوری که قادر باشد جهت جلوگیری از تصادم، اقدامات مثبتی را به موقع اجرا کند و بتواند در مسافتی معین و مناسب، با توجه به موقعیت و شرایط حاکم، شناور را به حالت ایست در آورد. هنگام اتخاذ سرعت ایمن، موارد زیر را باید مدنظر قرار داد:

الف) کلیه شناورها

- ۱- در نظر گرفتن وضعیت دید؛
- ۲- توجه به حجم ترافیک کشتی‌ها، از جمله تجمع کشتی‌های ماهیگیری و شناورهای دیگر؛
- ۳- توجه به توانایی مانور و مدت زمان متوقف کردن شناور در یک فاصله مشخص و توانایی چرخش شناور در شرایط موجود؛
- ۴- توجه به وجود چراغ‌های ساحلی در شب (وجود چراغ در افق می‌تواند باعث محو شدن یا اشتباه گرفتن چراغ‌های ناوبری گردد)؛
- ۵- وضعیت باد، جریان‌های دریایی و محدوده خطرات ناوبری؛
- ۶- مقدار آب‌خور شناور نسبت به عمق آب موجود.

ب) شناورهایی که مجهز به دستگاه رادار فعال هستند

علاوه بر موارد قبلی موارد زیر را نیز باید در نظر گرفت :

۱- توجه به ویژگی‌ها، کارایی و محدودیت‌های دستگاه رادار؛

۲- توجه به محدودیتی که به واسطهٔ مقیاس فاصلهٔ راداری که در آن لحظه استفاده می‌شود (در هنگام وجود خطر و محدودهٔ پرتراژیک، لازم است از فاصلهٔ راداری پایین‌تر استفاده کنیم تا اهداف کوچک با جزئیات بیشتر در صفحهٔ رادار نمایان شوند)؛

۳- در نظر گرفتن عواملی مانند وضعیت دریا و شرایط جوی که در کشف اهداف توسط رادار تأثیر گذارند؛

۴- در نظر گرفتن خطاهای رادار، مانند، تشخیص ندادن شناورهای کوچک، یخ کوچک و دیگر اشیاء شناور بر روی آب؛

۵- توجه به تعداد، موقعیت و حرکت شناورهای تشخیص داده شده به وسیلهٔ رادار؛

۶- توجه به برد واقعی دید، با استفاده از تعیین فاصلهٔ شناورها و یا سایر اشیاء موجود در اطراف، بر روی صفحه رادار.

خطر تصادم (قانون هفتم)

الف) هر شناور موظف است با توجه به موقعیت و شرایط حاکم، جهت تشخیص خطر تصادم از تمام امکانات موجود استفاده نماید. اگر در وقوع تصادم شک و تردیدی به وجود آمد باید فرض نمود که خطر تصادم وجود دارد.

ب) اگر شناور دارای رادار فعال (شامل رادار دور برد جهت دریافت به موقع هشدارهای خطر تصادم و یا رادار ردننگاری) یا هر سیستم دیگر جهت تشخیص اشیاء است، باید از آن به طور صحیح استفاده نماید.

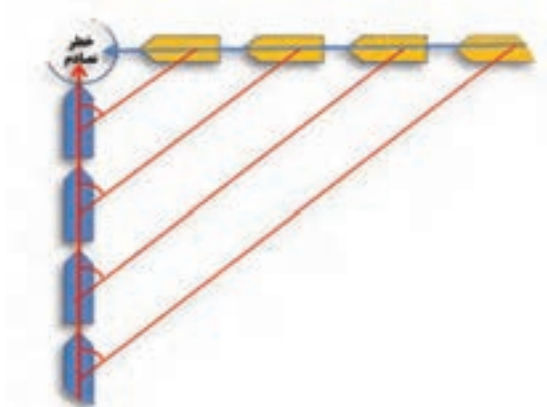
ج) در مورد اطلاعات اندک، به ویژه اطلاعات جزئی راداری، فرضیه‌ای نباید قائل شد.

د) برای اطمینان از وجود خطر تصادم باید به نکات زیر توجه خاص نمود :

۱- اگر سمت شناور نزدیک شونده به طور محسوس تغییر نکرد خطر حتمی تصادم وجود دارد.

۲- احتمال وجود خطر تصادم ممکن است در سمت‌های متغیر محسوس، نیز وجود داشته باشد، به ویژه اگر اکوی^۱ شناور، نزدیک شونده باشد (اکوی یک شناور بزرگ یا یک شنآوری که در فاصلهٔ نزدیک در حال یدک کشی است).

۱- اکو به اثر یک شناور در روی صفحه رادار گفته می‌شود.



شکل ۲-۳- بررسی تغییرات سمت دو شناور (سمت ثابت دو شناور از همدیگر در زمان‌های متوالی، نشانگر رسیدن همزمان به یک نقطه و در نتیجه خطر تصادم است).



شکل ۳-۳- تصادم دو کشتی

فعالیت

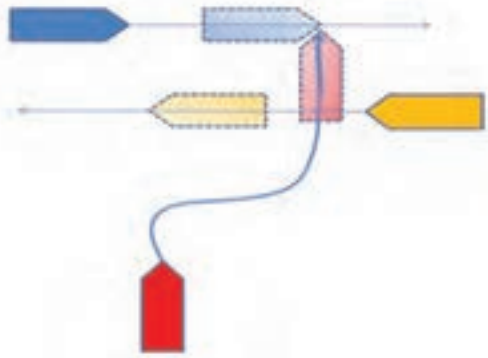
در مورد سایر نشانه‌های احتمال وجود خطر تصادم بین دو شناور تحقیق نمایید.

اقدامات جلوگیری از تصادم (قانون هشتم)

الف) در پیروی از اجرای قوانین این بخش، چنانچه شرایط اجازه دهد، لازم است هرگونه اقدام یا مانور، به موقع، مثبت، با دقت کافی و طوری که شایسته یک دریانورد خوب باشد، اجرا گردد.

ب) جهت جلوگیری از تصادم، چنانچه شرایط اجازه دهد، هر گونه تغییر راه یا سرعت باید به گونه‌ای باشد که شناور دیگر به طریق چشمی یا به وسیله رادار متوجه این تغییرات شود و از تغییرات اندک راه و سرعت اجتناب گردد.

ج) اگر فضای کافی در دریا وجود داشته باشد، تغییر راه به تنهایی می‌تواند بهترین اقدام جهت احتراز از تصادم باشد، به شرط این که با شناور دیگر غیر از شناوری که از آن اجتناب نموده‌اید خطر تصادمی به وجود نیاید.



شکل ۳-۴- تغییر راه را جهت جلوگیری از خطری که منجر به تصادم دیگر خواهد بود، نشان می‌دهد.

د) تغییر دادن راه جهت جلوگیری از تصادم، باید طوری باشد که بتوان با فاصله ایمن از شناور موردنظر عبور نمود و تا زمان عبور کامل از آن شناور، باید به دقت تحت کنترل قرار گیرد.
ه) برای جلوگیری از تصادم، اگر لازم تشخیص داده شود باید سرعت را کاهش داد، یا موتورها را به حالت ایست درآورد و یا موتورها را به عقب گذاشت.



شکل ۳-۵- تصادم دو کشتی

و) شناوری که برابر مفاد قوانین بین‌المللی راه دهنده است (حق تقدم عبور با شناور دیگر است)، باید به هر صورت ممکن، سریعاً فضای کافی ایجاد کند تا شناور دیگر به صورت ایمن عبور نماید.

کانال‌های باریک (قانون نهم)

الف) هر شناور در هنگام عبور از کانال یا آبراه، باید در بیرونی‌ترین حد سمت راست کانال یا آبراه دریانوردی نماید.



شکل ۳-۶- ناوشکن جمهوری اسلامی ایران البرز در حال دریانوردی در کانال سوئز

ب) شناور با طول کمتر از بیست متر و شناور بادبانی نباید مانع دریانوردی ایمن شناور دیگری شوند که در کانال یا آبراه دریانوردی می‌نماید.

ج) شناور صیادی که در حال ماهیگیری است نباید مانع راه شناور دیگری شود که در وسط کانال یا آبراه دریانوردی می‌نماید.

د) شناور نباید از عرض کانال یا آبراه عبور کند اما اگر مجبور به چنین کاری شد زمانی مجاز به عبور است که مانع راه شناورهای دیگری نشود که در امتداد کانال یا آبراه به طور ایمن دریانوردی می‌نمایند. این شناور در صورت شک و تردید از اقدام و حرکت شناوری که در عرض کانال عبور می‌کند می‌تواند علائم صوتی را که در قانون ۳۴ آمده است به صدا درآورد (پنج بوق کوتاه).

ه) در کانال باریک یا آبراه، زمانی عمل سبقت‌گیری امکان‌پذیر است که شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود، قادر باشد فضای کافی جهت عبور ایمن ایجاد کند.



شکل ۷-۳- سبقت در کانال باریک

شناور سبقت گیرنده باید قصد خود را با به صدا درآوردن علائم صوتی مربوطه، که در قانون ۳۴ آمده است، اعلام دارد و شناور سبقت شونده باید در صورت موافقت، علائم صوتی مربوطه را به صدا درآورد و فضای لازم را برای عبور ایمن شناور سبقت گیرنده ایجاد نماید.

(و شناوری که در حال نزدیک شدن به پیچ کانال یا آبراه است و به دلیل وجود موانع نمی‌تواند شناور دیگر را، که ممکن است در آن طرف پیچ کانال باشد، مشاهده نماید باید با آمادگی خاص و احتیاط کافی دریانوردی کند و علائم صوتی مندرج در قانون ۳۴ را به صدا درآورد.



شکل ۸-۳- پیچ کانال

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

طرح‌های مجزا کننده ترافیک (قانون دهم)

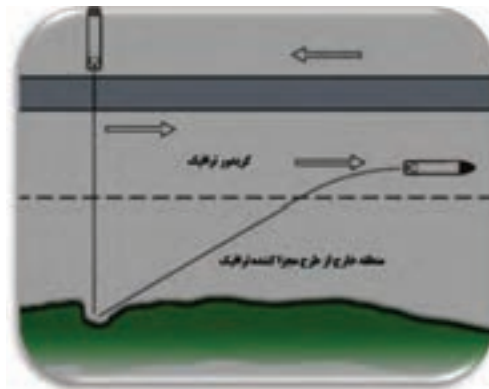
الف) این قانون طرح‌های مجزا کننده ترافیک را که به وسیله سازمان‌های صلاحیت‌دار بین‌المللی وضع شده‌اند، تشریح می‌کند و در این خصوص همه شناورها، ضمن رعایت قوانین بین‌المللی طرح‌های مجزا کننده ترافیک، باید قوانین محلی وضع شده دیگر را نیز رعایت نمایند.



شکل ۹-۳ طرح مجزا کننده ترافیک و کریدور ورودی و خروجی تنگه هرمز

ب) شناوری که از طرح مجزا کننده ترافیک استفاده می‌نماید باید:

- ۱- در داخل کریدور ترافیک و در جهت مشخص شده دریانوردی نماید.
- ۲- در صورت دریانوردی در بیرون از کریدور یا فعالیت دریایی دیگر (مثل صیادی) تا آنجا که ممکن است از خطوط و مناطق مجزا کننده ترافیک فاصله بگیرد.
- ۳- شناور باید از انتها و ابتدای کریدور ترافیک، از آن خارج یا به آن وارد شود. در شرایط اجباری نیز، برای ورود به کریدور یا خروج از آن، باید تحت کمترین زاویه، نسبت به جهت ترافیک، از آن خارج یا به آن وارد شود.

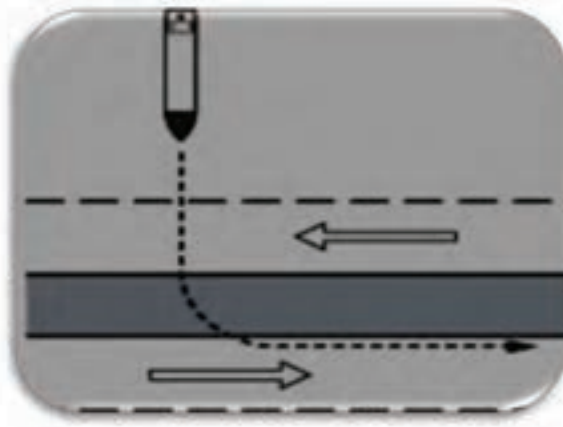


شکل ۱۰-۳ نحوه ورود به کریدور

هر شناور موظف است حتی المقدور از عرض کریدور ترافیک عبور نکند اما اگر تحت شرایطی مجبور به عبور شد، باید تحت زاویه قائم، نسبت به جهت ترافیک، از عرض کریدور ترافیک عبور نماید.

فعالیت

موقعیت جغرافیایی، عمق آب، طول و عرض و مشخصات کانال‌های ترافیکی ورودی تنگه هرمز را استخراج و با در نظر گرفتن سواحل و جزایر اطراف آن، نقشه ورودی تنگه هرمز را ترسیم نمایید.



شکل ۱۱-۳- نحوه ورود به کریدور

ج) شناورهای مختلف لازم است موارد کلی زیر را در خصوص طرح‌های مجزا کننده ترافیک رعایت کنند :

۱- ورود به کریدور یا خروج از آن برای اجتناب از خطر فوری و حالت اضطراری بلامانع است.

۲- شناوری که در نزدیکی طرح‌های مجزا کننده ترافیک در حال ناورستی است باید با احتیاط ویژه‌ای دریاوردی نماید.

۳- هر شناور باید حتی المقدور از لنگر انداختن در طرح مجزا کننده ترافیک یا در نزدیکی آن اجتناب نماید.

- ۴- شناوری که از طرح مجزا کننده ترافیک استفاده نمی‌کند باید تا آنجا که ممکن است از آن با فاصله زیادی عبور نماید.
- ۵- شناورهای صیادی نباید مانع عبور شناورهایی شوند که در کریدور ترافیک، دریانوردی می‌نمایند.
- ۶- شناوری که طولش کمتر از بیست متر است یا شناور بادبانی، نباید مانع عبور ایمن شناور موتوری شوند که در کریدور ترافیک در حال عبور است.
- ۷- شناوری که درگیر عملیات، جهت ایجاد ایمنی ناوبری یا عملیات سرویس، جاسازی یا برداشتن کابل‌های زیر آبی در طرح مجزا کننده ترافیک است و به سبب این عملیات در مانور کردن خود محدودیت دارد، تا زمانی که عملیات خود را انجام می‌دهد، از این قانون مستثنا می‌شود.

فعالیت

آبراه‌های باریک و تنگه‌های استراتژیک جهان را شناسایی و دلیل اهمیت هر کدام را تحقیق نمایید.

جهت مطالعه

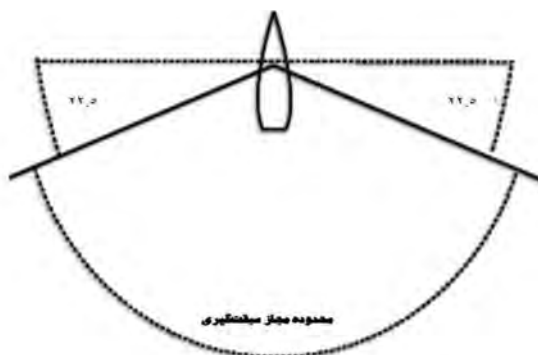
شناورهای بادبانی (قانون دوازدهم)

- الف) هنگامی که دو شناور بادبانی به یکدیگر نزدیک می‌شوند، به طوری که خطر تصادم نیز وجود داشته باشد، یکی از آن دو باید طبق موارد زیر به شناور دیگر راه بدهد:
- ۱- وقتی که دو شناور باد را در دو سمت مخالف داشته باشند، شناوری که باد را در سمت چپ خود دارد، باید به شناور دیگر راه بدهد.
 - ۲- وقتی که آن دو شناور باد را در سمت‌های مشابه داشته باشند، شناوری که نزدیک به باد است باید به شناور دیگر که دور از باد است راه بدهد.
 - ۳- اگر شناوری که باد را در سمت چپ خود دارد، شناور دیگری را که نزدیک به باد است مشاهده نماید و تشخیص هم ندهد که باد در سمت راست یا چپ آن قرار دارد باید به آن شناور راه بدهد.

ب) از نظر این قانون سمت نزدیک به باد سمتی است که باد از آن طرف می‌آید و مخالف سمتی است که بادبان اصلی کشیده شده است. در خصوص بادبان‌های چهارگوش، مخالف سمتی است که بزرگ‌ترین بادبان سرتاسری کشیده شده است.

سبقت (قانون سیزدهم)

الف) شناور سبقت گیرنده، شناوری است که از موقعیتی به شناور دیگر نزدیک می‌شود که در روز بیشتر از ۲۲/۵ درجه راستای عرض شناور دیگر است و در شب در موقعیتی قرار دارد که هیچ کدام از چراغ‌های طرفین شناور دیگر را نمی‌بیند و فقط چراغ پاشنه آن را می‌بیند.
ب) هر شناور سبقت گیرنده باید هنگام سبقت‌گیری از شناور سبقت شونده فاصله بگیرد.



شکل ۱۲-۳- محدوده مجاز سبقت‌گیری

ج) هرگاه شناوری در این که آیا سبقت گیرنده است یا نه، دچار شک و تردید شود، باید فرض کند که سبقت گیرنده است و برابر وظایف شناور سبقت گیرنده عمل نماید.
د) در هنگام سبقت‌گیری چنانچه تغییراتی در سمت بین دو شناور اتفاق بیفتد که باعث از بین رفتن شرایط سبقت‌گیری شود برابر این قوانین، کماکان قوانین سبقت‌گیری حاکم است و تا زمانی که از شناور دیگر به طور ایمن دور نشده لازم است به تبعیت از این قوانین به وظایفش عمل کند.



شکل ۱۳-۳- سبقت‌گیری

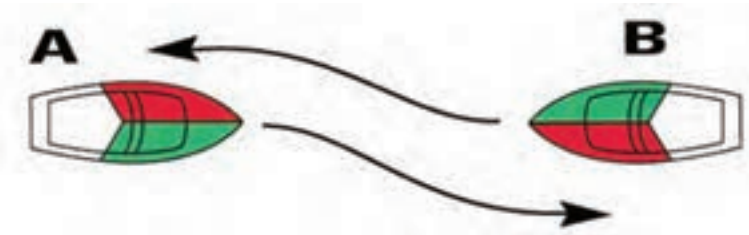
موقعیت سینه به سینه (قانون چهاردهم)

الف) وقتی که دو شناور موتوری با دو راه مخالف یا تقریباً مخالف به یکدیگر نزدیک شوند و خطر تصادم بین آنها وجود داشته باشد، هر یک باید راه خود را به راست مسیر تغییر دهند و از سمت چپ یکدیگر (با یک فاصله مناسب) عبور نمایند.



شکل ۱۴-۳- موقعیت سینه به سینه

ب) علایم به وجود آمدن موقعیت سینه به سینه این است که در شب چراغ‌های دکل کشتی روبه‌روی تقریباً در یک خط (عمودی) قرار می‌گیرند و با چراغ‌های طرفین (سبز و قرمز) مشاهده می‌شوند و در روز با توجه به سمت موجود نسبت به یکدیگر این وضعیت تشخیص داده می‌شود.
پ) اگر شناوری نسبت به وجود چنین وضعیتی دچار شک و تردید گردد باید فرض نماید که این

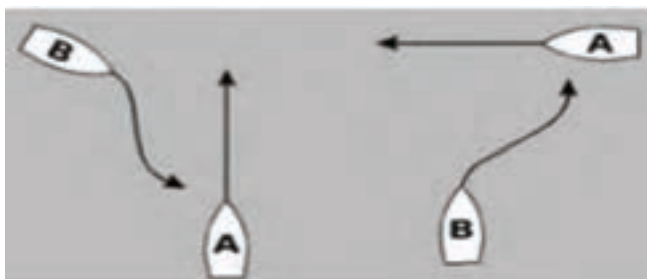


شکل ۱۵-۳- موقعیت سینه به سینه

وضعیت وجود داشته و لازم است طبق قوانین عمل نماید.

وضعیتی که شناورها راه یکدیگر را قطع می‌کنند (قانون پانزدهم)

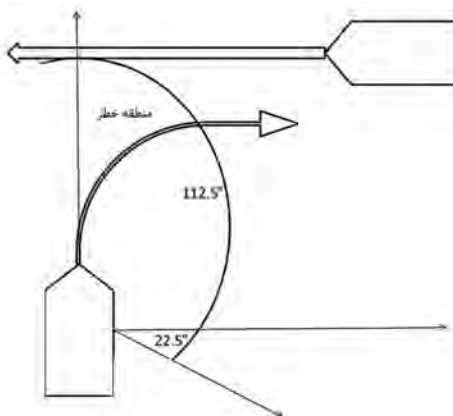
هرگاه دو شناور موتوری طوری به یکدیگر نزدیک شوند که خطر تصادم ایجاد نمایند، در این صورت شناوری که دیگری را در طرف راست خود دارد باید به شناور دیگر راه بدهد و اگر محیط و موقعیت اجازه دهد نباید از جلوی آن شناور عبور نماید.



شکل ۱۶-۳- حق تقدم در دریا

وظایف شناورِ راه دهنده (قانون شانزدهم)

هر شناوری که طبق قوانین راه، شناور راه دهنده است (باید به شناورِ دیگر راه بدهد) لازم است حتی الامکان اقدامات خود را سریع، قابل توجه و شفاف به مرحله اجرا در آورد.



شکل ۱۷-۳- عکس العمل شناورِ راه دهنده

وظایف شناوری که حق تقدم راه دارد (قانون هفدهم)

۱- در وضعیتی که دو شناور راه همدیگر را قطع می کنند، شناورِ راه گیرنده باید راه و سرعت خود را حفظ نماید.

۲- در صورتی که شناور راه دهنده ظاهراً اقداماتی به منظور احتراز از تصادم اتخاذ نکرده و یا اقداماتش کافی نبوده است، باید شناوری که حق تقدم راه دارد، اقداماتی جهت اجتناب از تصادم اتخاذ نماید.

۳- شناورِ راه دهنده تا آنجا که شرایط اجازه می دهد باید، جهت احتراز از تصادم، از تغییر راه به سمت چپ و به طرف شناورِ دیگر که در سمت چپش قرار دارد اجتناب نماید.

۴- این قانون به هیچ وجه شناورِ راه دهنده را از مسئولیت هایش تبرئه نمی کند.

مسئولیت‌های بین شناورها (قانون هجدهم)

یک شناور موتوری در حال دریانوردی باید از شناورهای زیر، دوری نماید :

- ۱- شناور خارج از کنترل؛
- ۲- شناوری که به دشواری قادر به انجام مانور است؛
- ۳- شناور صیادی در حال ماهیگیری؛
- ۴- شناور بادبانی.

جهت مطالعه

- ✓ شناور بادبانی در حال دریانوردی باید از شناورهای زیر دوری کند :
- ۱- شناور خارج از کنترل؛
 - ۲- شناوری که به دشواری قادر به انجام مانور است؛
 - ۳- شناور صیادی در حال ماهیگیری.
- ✓ شناور صیادی در حال ماهیگیری و نیز در حال دریانوردی لازم است تا آنجا که امکان دارد از شناورهای زیر دوری نماید :
- ۱- شناور خارج از کنترل؛
 - ۲- شناوری که به دشواری قادر به انجام مانور است.
- هر شناور (به جز شناور خارج از کنترل و شناوری که به دشواری قادر به اجرای مانور است) تا آنجا که شرایط محیط اجازه می‌دهد نباید مانع عبور ایمن شناوری شود که دارای آب‌خور زیاد است.
- ✓ شناوری که دارای آب‌خور زیاد است باید با دقت ویژه، دریانوردی کند و نسبت به موقعیت و شرایطی که دارد توجه خاص نماید.
- ✓ هوایمای آب‌نشین معمولاً باید از کلیه شناورها دوری نماید و مانع راه آنها نشود. در موقعیت‌هایی که خطر تصادم وجود دارد باید طبق قوانین همین بخش عمل کند.
- ✓ هوایمای آب‌نشین، در هنگام نشست و برخاست و پرواز نزدیک سطح آب، باید از همه شناورهای دیگر دوری کند و مانع راه آنها نشود.
- ✓ هوایمای آب‌نشین در حال حرکت بر روی سطح آب، باید مانند شناور موتوری طبق قوانین این بخش عمل نماید.

هدایت شناورها در شرایط دید محدود (قانون نوزدهم)

الف) این قانون در مورد شناورهایی به کار می‌رود که نسبت به یکدیگر دید ندارند و در منطقه‌ای با دید محدود یا نزدیک به آن منطقه دریانوردی می‌نمایند.

ب) هر شناور باید، با توجه به شرایط دید محدود و موقعیت موجود، سرعت ایمن اتخاذ نماید. یک شناور موتوری باید موتورهای خود را جهت یک مانور آبی و سریع در حالت آماده نگه دارد.



شکل ۱۸-۳- دریانوردی و دیده‌بانی در هنگام دید محدود

پ) هر شناور باید طبق قوانین (قسمت اول همین بخش)، وضعیت موجود و شرایط دید محدود را مورد ارزیابی قرار دهد و به آن توجه خاص نماید.

ت) شناوری که فقط از طریق رادار به وجود شناور دیگر در اطراف خود پی می‌برد باید توجه کند که آیا موقعیت عبور نزدیک دارد یا خطر تصادم هست؟ اگر احتمالاً خطر تصادم وجود داشته باشد، باید به موقع اقدامات احتراز از تصادم را اتخاذ نماید و اگر این اقدامات شامل تغییر راه باشد، به هنگام تغییر راه تا آنجا که امکان دارد باید از موارد زیر اجتناب نماید:

- ۱- اگر در جلوی شناورش شناور دیگریست، از تغییر راه به سمت چپ خودداری کند.
- ۲- از تغییر راه به طرف شناوری که در راستای عرضی یا در پشت شناور او قرار دارد، خودداری کند.

خودآزمایی

- اگر شناوری راه شما را از سمت راست قطع کند شما چیست؟
- ۲- وظیفه شناوری که قصد خروج از کریدور ترافیک را دارد، چیست؟
- ۳- برای جلوگیری از تصادم، از طرف هر دو شناور چه اقداماتی باید اتخاذ شود، آنها را تشریح نمایید.
- ۴- مسئولیت کلی شناورها را در هنگام دریانوردی در دید محدود، توضیح دهید.
- ۵- شناورهای زیر را بر اساس اولویت در حق تقدم عبور مرتب نمایید:
شناور صیادی، شناور بادبانی، شناور دارای محدودیت مانور، هواپیمای آب نشین در حال حرکت بر روی آب.
- ۶- مسئولیت شناورها را در هنگام سبقت گیری تشریح نمایید.
- ۷- مسئولیت شناوری که حق تقدم عبور دارد ولی شناور راه دهنده وظایف خود را به درستی اجرا نمی کند، چیست؟
- ۸- سرعت ایمن و مواردی را که در اتخاذ سرعت ایمن تأثیرگذارند را تشریح نمایید.
- ۹- اهمیت دیده بانی را در هنگام دریانوردی توضیح دهید.
- ۱۰- نشانه‌های به وجود آمدن موقعیت سینه به سینه دو شناور در شب را توضیح دهید.

آشنایی با کنوانسیون بین المللی ممانعت از بروز آلودگی توسط کشتی‌ها^۱

این کنوانسیون برای اولین بار در کنفرانس بین المللی آلودگی محیط‌های دریایی در تاریخ هشتم اکتبر ۱۹۷۳ مطرح و در سال ۱۹۷۸ با بازنگری در پروتکل بین المللی ایمنی تانکرها و ممانعت از بروز آلودگی تلفیق و کنوانسیون اصلاحی به نام کنوانسیون بین المللی ممانعت از بروز آلودگی توسط کشتی‌ها نهایی گردید. این کنوانسیون مجموعه‌ای از قوانین و الزامات زیست محیطی جهت ممانعت از بروز آلودگی در دریاها توسط کشتی‌هاست و در بین سایر کنوانسیون‌های مرتبط با آلودگی محیط زیست از اهمیت، حوزه عملکرد و پشتوانه اجرایی بالاتری برخوردار است.

این کنوانسیون منابع آلوده کننده را به ۶ گروه تقسیم کرده و قوانین و الزامات مربوط به هر منبع را به طور جداگانه در یک بخش به شرح زیر ارائه نموده است :

- ۱- قوانین و مقررات جلوگیری از آلودگی آب دریا به وسیله مواد نفتی
 - ۲- قوانین و مقررات جلوگیری از آلودگی آب دریا به وسیله مواد سمی مایع به صورت فله
 - ۳- قوانین و مقررات جلوگیری از آلودگی آب دریا به وسیله مواد خطرناک به صورت بسته بندی
 - ۴- قوانین و مقررات جلوگیری از آلودگی آب دریا به وسیله فاضلاب کشتی‌ها
 - ۵- قوانین و مقررات جلوگیری از آلودگی آب دریا توسط توالی کشتی‌ها
 - ۶- قوانین و مقررات جلوگیری از آلودگی هوا به وسیله گازهای خروجی از دود کشتی‌ها
- هر یک از شش بخش این کنوانسیون، دارای دامنه شمول مخصوص به خود می‌باشد، لیکن نقطه مشترک هر شش بخش عبارت است از :
- اولاً) کشتی‌های کوچک (تناژ ناخالص ۱۵۰ تا ۲۰۰ تن) نیز شامل این الزامات می‌باشند.

^۱- MARPOL-International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships

دوماً) کنوانسیون از سایر کشتی‌ها بدون در نظر گرفتن تناژ و نوع کشتی، خواسته است تا مفاد کنوانسیون را رعایت کنند.

مطابق این کنوانسیون، شناورهای تجاری بدون در نظر گرفتن تناژ و نوع کشتی، همواره در معرض بازرسی‌های قانونی دولت‌ها در خصوص ایجاد آلودگی‌های زیست محیطی قرار داشته و در صورت تخلف از مقررات، با آنها برخورد خواهد شد.

این کنوانسیون به صراحت شناورهای نظامی را از حوزه عمل کنوانسیون مستثنی کرده است. لیکن از دولت‌های عضو خواسته است تا از رعایت مفاد کنوانسیون توسط شناورهای مزبور نیز (تا آنجا که با اجرای مأموریت‌های آنان تداخل نداشته باشد) اطمینان حاصل نمایند.

مطابق این کنوانسیون خلیج فارس و دریای عمان، جزو مناطق مخصوص محسوب شده و در مقایسه با سایر دریاهای آزاد از حساسیت بیشتری، در خصوص آلودگی‌های دریایی برخوردارند.

مطابق تعریف، مناطق مخصوص مناطقی هستند که به خاطر برخی دلایل تکنیکی مرتبط با مباحث زیست محیطی، اکولوژیکی و هیدروگرافی و یا ترافیکی، حساسیت خاصی در خصوص ممانعت از بروز آلودگی در این مناطق وجود دارد. دریای مدیترانه، دریای بالتیک، خلیج عدن، دریای سرخ، دریای سیاه و قطب جنوب در کنار خلیج فارس و دریای عمان، مناطق مخصوص را تشکیل می‌دهند.