

# IAATO 船舶行为守则

## 第 1 条：指导原则

1. 遵守所有适用的国际和国家法律和政策要求，包括《南极条约》体系（ATS）和国家主管当局（NCA）的要求。
2. 支持 IAATO 的使命，倡导和促进私人（private-sector）在安全和保护环境的前提下到南极旅游。
3. 以尊严和尊重对待所有南极游客（IAATO 等），同时表现出最高水平的职业道德行为，并合作解决分歧。
4. IAATO 成员将合作分享经验教训。
5. 提供安全的工作场所，同时保护脆弱的南极环境。
6. 通过强有力的教育计划加强航行对于丰富和提高南极考察的地位尤为重要。

## 第 2 条：

### 第 1 部分：一般做法

1. IAATO 《船舶行为守则》不能取代现有的海上安全惯例，也不能取代运营者 IEE 中可能包含的内容。
2. 必须遵守所有《防污公约》（MARPOL），《海上人命安全公约》（SOLAS）和《海员培训、发证和值班标准国际公约》（STCW）（修订版），以及所有与安全相关的《南极条约》体系决定、措施、决议和其他规则和条例。
  - a. 在可能的情况下，非 SOLAS/MARPOL 的 IAATO 船舶也应遵守和实施 MARPOL、SOLAS 和 STCW。
3. 必须遵守所有 STCW 修订版，以及所有与培训相关的南极条约体系决定、措施、决议和其他规则和条例。
4. 必须遵守 MARPOL 和《南极条约》体系的所有决定、措施、决议以及其他规则、条例和 IAATO 垃圾管理声明。
5. 所有利益攸关方都应保护自然环境，以期实现健康、可持续的旅行，满足今世后代的需求和愿望。
6. IAATO 成员应尊重其他船舶及其在同一区域内的作业。
7. 防止船舶噪音和活动影响其他船舶和野生动物，即使船舶正在通行。这可能需要额外的思考和空间意识。
  - a. 这可能意味着改变或取消活动计划，以免干扰其他船舶或野生动物（包括海洋哺乳动物）。
  - b. 在有船舶和/或野生动物的区域，在使用对外广播系统之前，应仔细考虑。
  - c. 若出现干扰野生动物的迹象，则应终止活动。请参阅 IAATO 《野生动物规范》，了解有关干扰迹象的详细信息。

### 第 2 部分：特定做法

1. 务必遵守 IAATO 《船舶调度员预订程序》。
2. 值班人员应注意附近的其他船舶以及船舶活动之间可能存在的冲突。
  - a. 如有疑问，两只船舶之间有必要进行无线电沟通。
3. 通过狭窄航道（如珀尔帖海峡或埃雷拉海峡、雷麦瑞海峡）时，必须通过 16 频道广播 Securite 呼叫。
4. 如果船舶在狭窄航道内进行活动（皮划艇、SCUBA、潜水器等），在听到 Securite 呼叫后，参与活动的船舶应立即通过 16 频道作出响应，并将任何潜在的航行危险/风险通知进港船舶。
5. 其他船舶在附近并进行活动时，请注意船舶的尾流。驶过一艘正在进行活动的船舶时，请务必传达船舶的意图，并询问对方正在进行的活动。
  - a. 避免尾流、蜂鸣器、碰撞或拥挤等干扰其他船舶。
  - b. 水面上有冲锋艇/小型船只和皮划艇时，这一点尤为重要，因为船舶的尾流不仅会影响皮划艇，还可能导致紧急情况。
  - c. 注意潜水器活动尤其重要。船舶和/或小型船在部署作业时应避免在潜水器附近通行。请参阅 IAATO 《潜水器操作规范》。
6. 在狭窄航道内进行活动的船舶，应确保其他船舶有安全的通行通道。
7. 与该区域内可能正在观察野生动物的船舶协调，或自己在观察野生动物时，自己协调。
  - a. 呼叫附近船舶的驾驶台，描述相遇情况，包括您可能在该区域停留的时间。
    - i. 达成计划 - 另一艘船舶是否加入？或者，船舶如何相互避开？
    - ii. 如果船舶合作共同观察野生动物，则必须遵守 IAATO 《野生动物观察准则》。

8. 船舶应相互合作，确保在登陆点游览之间留出建议的 30 – 60 分钟的“缓冲”时间。
  - a. 如果另一艘船舶提前到达现场，无论是否停泊，都要确保与驾驶台主管和/或 EL 沟通，并安排计划。
9. 在适当的情况下，将活动分散到所有可能的“体验”平台上（如船舶巡航、小型船只巡航、皮划艇、登陆等），以减少使用访问量最大的登陆点。
10. 游客活动的设计和规划应能保护荒野和生态系统和生物多样性的自然遗产，保护受保护的野生动物，并提供教育体验。
11. IAATO 活动必须尊重考古和文化遗产。
12. 直升机运行应符合 ATCM 决议、《南极飞行信息电子手册》（AFIM），《野生动物意识手册》（WAM）和 IAATO 直升机礼仪。
  - a. 直升机操作员要尽力做到不引起注意与尽量降低直升机发出的声音。
  - b. 直升机运行周围的船舶和/或现场之间的协调和沟通至关重要。
    - i. 在遵循适当的规范并确认联系之前，不要启动直升机运行。
    - ii. 不要偏离沟通好的计划。
  - c. 直升机操作员应了解船舶调度员的情况，不要在已知预订地点 5 海里范围内开始运行。
    - i. 应将计划的空中作业通知附近（5 海里以内）的所有过境船舶，同时记得在预订地点进行作业的船舶的 5 海里以内不允许空中作业
  - d. 所有直升机转发器必须打开，以便识别 T-CAS。
    - i. 所有 IAATO 运营商直升机都应注册并加入 COMNAP 资产跟踪系统（CATS）。
13. 船舶和游艇都应确保其始终拥有工作 AIS 和 16 频道。切记每次都要在 AIS 中输入通行信息。
14. 所有 SOLAS 船舶都必须使用 IAATO 船舶跟踪系统 RedPort。
15. 尊重无线电通信：许多船舶使用相同的可用 UHF/VHF 频道。在可能的情况下，船舶之间应达成协议，在冲突的时间内更换频道，以避免误传。
16. IAATO 成员并非唯一到南极的游客。虽然 IAATO 成员均通过 IAATO 船舶调度程序进行预订，可以避免冲突，但 IAATO 以外的一些人无法访问船舶调度程序。虽然 IAATO 船舶尽一切努力有效地使用船舶调度程序，但不可避免存在情理之中的情况导致其他船舶停泊在锚地。
17. 所有长度大于 50 米和/或大于 300GT 的 IAATO SOLAS 船舶或游艇都应利用船舶调度平台协调活动。

### 第 3 条：沟通

1. 沟通是关键：在南极环境中工作的所有人之间应始终相互尊重、保持良好沟通和考虑。考察人员、管理人员和其他船员在内部和不同船舶之间的有效沟通对于安全和环境考虑至关重要。
2. 船舶应就冰面和天气状况、意外海流和/或海风进行沟通。这种信息共享将提高安全性。
3. 船舶遇到高死亡率事件和冰川裂缝应立即向船队和秘书处通报。
4. 如有疑问，请通过无线电呼叫。
5. 如果您遇到不遵守《南极条约》体系或 IAATO 准则的游客，请遵循适当的程序报告游客的互动行为。
6. 大型船舶和游艇之间的通信最好通过船上驾驶台上的 EL 或领航员与游艇船长之间的友好对话来实现，首选 16 频道 VHF。

### 第 4 条：特定于船舶和游艇的行为

1. 根据全球惯例，如果游艇已经处于与船舶锚地冲突的锚地，则游艇没有义务移动以容纳船舶。
2. 停泊时，帆船游艇通常会在岸上下锚。在停泊的游艇附近驾驶小型船只时，应注意避开锚链。
3. 切记，如果必须移动游艇以容纳船舶，必须出于自愿。
  - a. 船舶管理人员还应意识到，如果与游艇达成协议，移动游艇以让位给船舶，这可能需要一段时间，因为游艇停泊时，通常会完全关闭系统，这一点与船舶不同，因此可能需要更多时间来做好移动准备。