

نقل از شماره ۱۷۵۷۳ - ۱۳۸۴/۴/۸ روزنامه رسمی

شماره ۱۵۸/۸۳۷۹۹

۱۳۸۴/۳/۲۵

حضرت حجت الاسلام والمسلمین جناب آقای سید محمد خاتمی

ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۸۸ در ارتباط با
کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ که از سوی دولت به شماره ۲۷۷۲۶/۷۷۹۳ مورخ
۱۳۸۳/۲/۲۲ به مجلس شورای اسلامی تقدیم و در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ

۱۳۸۴/۲/۲۷ مجلس عیناً تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسید، در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست ارسال می‌گردد.
رئیس مجلس شورای اسلامی - غلامعلی حدادعادل

قوانین

۱۳۸۴/۴/۱۶

شماره ۱۸۹۷۷
وزارت راه و ترابری

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۸۸ در ارتباط با کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ که در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ بیست و هفتم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۴/۳/۱۸ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۱۵۸/۸۳۷۹۹ مورخ ۱۳۸۴/۳/۲۵ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده است، به پیوست جهت اجراء ابلاغ می‌گردد.

رئیس جمهور - سیدمحمد خاتمی

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۸۸ در ارتباط با کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به پروتکل ۱۹۸۸ (۱۳۶۶) در ارتباط با کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ (۱۳۴۴) سازمان بین‌المللی دریانوردی مشتمل بر بیست و یک ماده، سه ضمیمه، مقرره‌های موردنظر از چهل و نه مقرره مربوط و پنج قطعنامه به شرح پیوست ملحق شود و اسناد مربوط را مبادله نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

پروتکل ۱۹۸۸ در ارتباط با کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶

متعاهدین به پروتکل حاضر،

که متعاهد به کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین مصوب پنجم آوریل ۱۹۶۶ (برابر با شانزدهم فروردین ماه ۱۳۴۵) لندن می‌باشند،

با تشخیص این که کنوانسیون فوق‌الذکر کمک‌های شایانی به افزایش ایمنی کشتی‌ها و اموال در دریا و جان اشخاص روی عرشه خواهد نمود،

همچنین با تشخیص نیاز به بهبود بیشتر دستورالعملهای فنی کنوانسیون فوق‌الذکر،

به علاوه با تشخیص نیاز به معرفی شرایط کنوانسیون فوق‌الذکر برای بازرسی و صدور

گواهینامه هماهنگ با مقررات مشابه در سایر اسناد بین‌المللی،

با در نظر گرفتن این مطلب که این نیازها به نحو احسن با انعقاد پروتکل مربوط به کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ تأمین می‌شود، به شرح زیر توافق نمودند:

ماده ۱ - تعهدات کلی

۱ - متعاهدین به پروتکل حاضر متعهد می‌شوند که مقررات پروتکل حاضر و ضامنه آن که جزء لاینفک آن محسوب می‌شوند را به مرحله اجرا در آورند. هرگونه ارجاع به پروتکل حاضر در عین حال به منزله ارجاع به ضامنه آن است.

۲ - بین متعاهدین به پروتکل حاضر، مقررات کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می‌شود) به استثنای ماده (۲۹)، منوط به تغییرات و الحاقات مندرج در پروتکل حاضر، قابل اجرا خواهد بود.

۳ - در مورد کشتی‌هایی که محق به برافراشتن پرچم کشوری است که متعهد به کنوانسیون و پروتکل حاضر نیست، متعاهدین به پروتکل حاضر باید الزامات کنوانسیون و پروتکل حاضر را حسب لزوم به منظور اطمینان از این که هیچ رفتار مطلوب‌تری در مورد این کشتی‌ها به کار گرفته نشده است، اعمال نمایند.

ماده ۲ - گواهینامه‌های موجود

۱ - با وجود مقررات دیگر پروتکل حاضر، هرگواهینامه بین‌المللی خط شاهین متداول هنگامی که پروتکل حاضر در مورد دولتی که کشتی حق برافراشتن پرچم وی را دارد به مرحله اجرا درمی‌آید، باید تا زمانی که منقضی می‌گردد معتبر باقی بماند.

۲ - هر متعاهدی به پروتکل حاضر، نباید برطبق و تحت مقررات کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ (مصوب ۵ آوریل ۱۹۶۶) (برابر با شانزدهم فروردین ۱۳۴۵) گواهینامه صادر نماید.

ماده ۳ - تبادل اطلاعات

متعاهدین به پروتکل حاضر متعهد می‌شوند اسناد ذیل را به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (که از این پس «سازمان» خوانده می‌شود) ارسال و تودیع نمایند:

الف - متن قوانین، مصوبات، احکام، مقررات و دیگر اسناد در مورد موضوعات مختلف که در محدوده پروتکل حاضر رسماً اعلام شده باشد.

ب - فهرستی از بازرسین منتخب یا سازمانهای مشخص شده که به نیابت از طرف آنها در اجرای موضوعات مربوط به خط شاهین جهت ابلاغ به متعاهدین به منظور اطلاع مأمورین آنها عمل می‌کنند، و اطلاعیه‌ای در رابطه با مسؤولیتهای ویژه و شرایط اختیارات تفویض شده به بازرسین منتخب یا سازمانهای مشخص شده، و

ج - تعداد کافی از نمونه‌های گواهینامه‌های مربوطه صادره تحت مقررات پروتکل حاضر.

ماده ۴ - امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

۱ - پروتکل حاضر از تاریخ اول مارس ۱۹۸۹ میلادی (برابر با دهم اسفند ۱۳۶۸

هجری شمسی) تا بیست و هشتم فوریه ۱۹۹۰ میلادی (برابر با نهم اسفند ۱۳۶۹ هجری شمسی) در مقر مرکزی سازمان جهت امضاء و پس از آن تاریخ، جهت الحاق مفتوح خواهد بود. منوط به مقررات بند (۳)، کشورها می‌توانند رضایت خود را برای عضویت در این پروتکل به روشهای زیر اعلام نمایند:

الف - امضاء بدون حق شرط تصویب، پذیرش یا تأیید، یا

ب - امضاء مشروط به تصویب، پذیرش یا تأیید و پس از آن تصویب، پذیرش یا تأیید، یا

ج - الحاق.

۲ - تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق باید با تسلیم یک سند به این منظور به دبیرکل سازمان صورت پذیرد.

۳ - پروتکل حاضر ممکن است بدون حق شرط امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید یا مورد الحاق قرار گیرد، فقط توسط کشورهایی که کنوانسیون را بدون حق شرط امضاء، تصویب، قبول، تأیید یا به آن ملحق شده‌اند.

ماده ۵ - لازم‌الاجراء شدن

۱ - پروتکل حاضر دوازده ماه پس از تاریخ تحقق یافتن دو شرط ذیل لازم‌الاجراء خواهد گردید:

الف - حداقل پانزده کشور که مجموع ناوگانهای تجاری آنها از پنجاه درصد (۵۰٪) تناژ ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی کمتر نباشد، رضایت خود را مبنی بر عضویت در این پروتکل برطبق ماده (۴) ابراز نموده باشند، و

ب - شرایط لازم‌الاجراء شدن پروتکل ۱۹۸۸ در رابطه با کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ برآورده شده باشد، به شرط این که پروتکل حاضر تا قبل از اول فوریه ۱۹۹۲ میلادی (برابر با دوازده بهمن ۱۳۷۱ هجری شمسی) لازم‌الاجراء نشده باشد.

۲ - برای کشورهایی که سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق در رابطه با پروتکل حاضر را بعد از زمانی که شرایط لازم‌الاجراء شدن آن تحقق یافته باشد اما قبل از تاریخ لازم‌الاجراء شدن تسلیم کرده‌اند، تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق در تاریخ لازم‌الاجراء شدن پروتکل حاضر یا سه ماه بعد از تاریخ تسلیم اسناد، هر کدام که دیرتر باشد، به‌مورد اجراء در خواهد آمد.

۳ - هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که پس از تاریخ لازم‌الاجراء شدن پروتکل حاضر تسلیم شود باید سه ماه پس از تاریخ تسلیم به مرحله اجراء در آید.

۴- بعد از تاریخی که اصلاحات پروتکل حاضر و یا هر اصلاحیه‌ای بین متعاهدین به پروتکل حاضر به کنوانسیون تحت ماده (۶) پذیرفته شده تلقی شود، هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق تسلیم شده باید درمورد پروتکل حاضر یا کنوانسیون اصلاح شده اعمال گردد.

ماده ۶- اصلاحیه‌ها

۱- بین متعاهدین به پروتکل حاضر، این پروتکل و کنوانسیون می‌تواند برطبق هریک از روشهای مشخص شده در بندهای ذیل اصلاح شود.

۲- اصلاح پس از بررسی توسط سازمان:

الف- هرگونه اصلاحیه پیشنهادی توسط یک متعاهد به پروتکل حاضر باید به دبیرکل سازمان ارائه شود، سپس دبیرکل آن را حداقل شش ماه قبل از بررسی به کلیه اعضای سازمان و کلیه دولت‌های متعاهد به کنوانسیون بخشنامه خواهد نمود.

ب- هرگونه اصلاحیه پیشنهادی که مطابق بند فوق بخشنامه شده باشد، باید به کمیته ایمنی دریانوردی سازمان جهت بررسی ارجاع داده شود.

ج- کشورهای متعاهد به پروتکل حاضر، اعم از این که عضو سازمان باشند یا نباشند، مجاز هستند که در جلسات کمیته ایمنی دریانوردی جهت بررسی و تصویب اصلاحیه‌ها حضور داشته باشند.

د- اصلاحیه‌ها باید توسط دو سوم اکثریت متعاهدین به پروتکل حاضر که در کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته حضور داشته و رأی می‌دهند همان‌طور که در زیر بند (ج) آمده (که از این پس کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته^(۱) خوانده می‌شود) در شرایطی انجام شود که حداقل یک سوم متعاهدین به هنگام رأی‌گیری حضور داشته باشند.

ه- اصلاحیه‌های مصوب مطابق زیر بند (د) باید توسط دبیرکل سازمان به کلیه متعاهدین به پروتکل حاضر جهت پذیرش ارسال گردد.

و

۱- بین متعاهدین به پروتکل حاضر، یک اصلاحیه به یک ماده و یا ضمیمه (الف) پروتکل حاضر و یا اصلاحیه‌ای به یک ماده از کنوانسیون، باید در تاریخی که توسط دو سوم متعاهدین به پروتکل حاضر مورد قبول واقع شده، پذیرفته شده در نظر گرفته شود.

۲- بین متعاهدین به پروتکل حاضر، یک اصلاحیه به ضمیمه (ب) پروتکل حاضر یا یک اصلاحیه به ضمیمه این کنوانسیون باید در تاریخ‌هایی که ذیلاً ذکر می‌شود، پذیرفته شده در نظر گرفته شود:

(الف - الف) - بعد از پایان دو سال از تاریخ ارسال به متعاهدین پروتکل حاضر جهت پذیرش؛ یا

(ب - ب) - در پایان مدت دیگری که نباید کمتر از یک سال باشد، اگر در زمان تصویب توسط دو سوم اکثریت متعاهدین حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته این چنین تعیین شده باشد.

در هر صورت، اگر در محدوده زمان مشخص شده بیش از یک سوم متعاهدین، یا متعاهدینی که مجموع ناوگان تجاری آنها کمتر از پنجاه درصد (۵۰٪) تناژ ناخالص تمام ناوگان تجاری کلیه متعاهدین نمی‌شود به دبیرکل سازمان اطلاع دهند که به آن اصلاحیه معترض می‌باشند، آن اصلاحیه پذیرفته شده در نظر گرفته نخواهد شد.

ز

(۱) - اصلاحیه ذکر شده در زیر بند (۱) (و)، در ارتباط با متعاهدینی که این پروتکل را مورد پذیرش قرار داده‌اند، شش ماه پس از تاریخی که در آن تاریخ پذیرفته شده در نظر گرفته می‌شود لازم‌الاجراء خواهد شد و در ارتباط با هر متعاهدی که آن را بعد از آن تاریخ بپذیرد، شش ماه بعد از تاریخ پذیرش متعاهد لازم‌الاجراء می‌گردد.

(۲) - اصلاحیه ذکر شده در بند (۲) (و) در رابطه با کلیه متعاهدین به پروتکل حاضر، به غیر از متعاهدینی که تحت آن زیر بند به آن اصلاحیه معترض بوده‌اند و اعتراض خود را بازپس نگرفته‌اند، شش ماه پس از تاریخی که پذیرفته شده در نظر گرفته می‌شود لازم‌الاجراء می‌گردد.

با این همه، قبل از تاریخی که برای لازم‌الاجراء شدن در نظر گرفته شده، هر متعاهدی می‌تواند یادداشتی به دبیرکل سازمان بدهد که خود را از ترتیب اتردادن به آن اصلاحیه برای مدتی که از یک سال از تاریخ لازم‌الاجراء شدن آن بیشتر نباشد معاف نماید، یا برای مدت زمان بیشتری که ممکن است توسط دو سوم اکثریت متعاهدین حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته در زمان تصویب آن اصلاحیه تعیین شده باشد.

۳- اصلاح توسط کنفرانس:

(الف) - بنا به درخواست یک متعاهد به پروتکل حاضر و تصدیق حداقل یک سوم متعاهدین، سازمان باید کنفرانسی را متشکل از متعاهدین برای بررسی اصلاحیه‌های پروتکل حاضر و کنوانسیون برگزار نماید.

(ب) - هرگونه اصلاحیه در چنین کنفرانسی که توسط دو سوم اکثریت متعاهدین حاضر و رأی‌دهنده تصویب شود باید توسط دبیرکل سازمان به کلیه متعاهدین جهت پذیرش ارسال شود.

(ج) - مگر این که کنفرانس به‌طور دیگری تصمیم‌گیری نماید، اصلاحیه باید پذیرفته شده در نظر گرفته شود و مطابق با روشهای مشخص شده در زیر بندهای

(و) ۲ و (ز) ۲ به ترتیب لازم‌الاجراء گردد، مشروط بر این‌که هرگونه ارجاعی به کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته در این بندها، به مفهوم ارجاع به کنفرانس تلقی شود.

- ۴ -

(الف) - یک متعاقد به پروتکل حاضر که یک اصلاحیه ذکر شده در زیر بند (۲) (و) ۲ را مورد پذیرش قرار داده و لازم‌الاجراء گردیده، نباید الزامی به توسعه استفاده از مفاد پروتکل حاضر در ارتباط با گواهینامه‌های صادره برای کشتی‌ای که محق به برافراشتن پرچم کشور متعاهدی است که متعاقب مقررات آن زیر بندها، به اصلاحیه مذکور معترض بوده و اعتراض خود را باز پس نگرفته داشته باشد، تا آنجائی که چنین گواهینامه‌هایی مربوط به موضوعاتی می‌شود که توسط اصلاحیه مزبور تحت پوشش قرار داده شده است.

(ب) - یک متعاقد به پروتکل حاضر که یک اصلاحیه ذکر شده در زیر بند (۲) (و) ۲ را مورد پذیرش قرار داده و لازم‌الاجراء گردیده، باید استفاده از مفاد پروتکل حاضر در ارتباط با گواهینامه‌های صادره برای کشتی‌ای که محق به برافراشتن پرچم کشوری است که متعاقب مقررات زیر بند (۲) (ز) ۲ به دبیرکل سازمان معافیت خود را از اجرای آن اصلاحیه اعلام نموده است، تعمیم دهد.

۵ - به جز در مواردی که صریحاً به طور دیگری قید شده باشد، هرگونه اصلاحیه انجام شده تحت این ماده که به ساختار کشتی مرتبط است باید تنها در مورد کشتی‌هایی که تیرحمال آنها بنا نهاده شده است یا در مرحله مشابهی از ساخت قرار دارد، در تاریخی که آن اصلاحیه لازم‌الاجراء گردیده یا بعد از آن تاریخ، اعمال گردد.

۶ - هرگونه بیانیه پذیرش یا اعتراض به یک اصلاحیه یا هر اطلاعیه‌ای که تحت بند (۲) (ز) ۲ اعلام می‌شود، باید به صورت کتبی به دبیرکل سازمان تسلیم شود، که وی کلیه متعاهدین به پروتکل حاضر را از تسلیم چنان بیانیه‌ها یا اطلاعیه‌ها و تاریخ وصول آنها مطلع خواهد نمود.

۷ - دبیرکل سازمان باید کلیه متعاهدین به پروتکل حاضر را از هرگونه اصلاحیه‌هایی که تحت این ماده لازم‌الاجراء می‌شود همراه با تاریخ لازم‌الاجراء شدن هر یک از آن اصلاحیه‌ها مطلع نماید.

ماده ۷ - انصراف

۱- پروتکل حاضر می‌تواند توسط هر متعاهدی در هر زمان پس از سپری شدن پنج سال از تاریخی که پروتکل حاضر در مورد آن متعاقد لازم‌الاجراء می‌شود، مورد انصراف واقع شود.

۲- انصراف با تسلیم سند انصراف نزد دبیرکل سازمان معتبر خواهد بود.

۳- انصراف یک سال پس از دریافت سند انصراف توسط دبیرکل سازمان، یا پس از سپری شدن دوره طولانی‌تری که ممکن است در سند انصراف مشخص شده باشد، نافذ خواهد شد.

۴- انصراف از کنوانسیون مربوطه توسط یک متعاقد، باید به منزله انصراف از پروتکل حاضر توسط آن متعاقد در نظر گرفته شود. چنین انصرافی در همان تاریخی که انصراف از کنوانسیون مربوطه مطابق با بند (۳) ماده (۳۰) آن کنوانسیون به مورد اجرا درمی‌آید، نافذ خواهد بود.

ماده ۸ - امین اسناد

۱- پروتکل حاضر باید به دبیرکل سازمان (که از این پس «امین اسناد» خوانده می‌شود) سپرده شود.

۲- امین اسناد باید:

(الف) - موارد ذیل را به اطلاع دولت تمام کشورهای که پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند یا بدان ملحق شده‌اند برساند:

(۱) - هر امضاء جدید و یا تسلیم یک سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را به همراه

تاریخ مربوطه؛

(۲) - تاریخ لازم‌الاجراء شدن پروتکل حاضر؛

(۳) - تسلیم هر سند انصراف از پروتکل حاضر را به همراه تاریخ دریافت سند و

تاریخی که انصراف نافذ خواهد شد.

(ب) - نسخ گواهی شده برابر اصل پروتکل حاضر را به دولت‌های تمام کشورهای که

پروتکل حاضر را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند، ارسال نماید.

۳- به محض لازم‌الاجراء شدن پروتکل حاضر، یک نسخه گواهی شده برابر اصل آن

باید توسط امین اسناد به دبیرخانه سازمان ملل جهت ثبت و انتشار مطابق با ماده (۱۰۲)

منشور سازمان ملل ارسال گردد.

ماده ۹ - زبانها

پروتکل حاضر در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی

و اسپانیایی تهیه گردیده که هر یک از متون آنها به طور مساوی معتبر می‌باشد.

این پروتکل در یازدهمین روز نوامبر سال ۱۹۸۸ میلادی (برابر با بیستم آبان

۱۳۶۷ هجری شمسی) در لندن انجام شد.

در احراز مراتب فوق، امضاءکنندگان ذیل^(۱) که از طرف دول متبوعه خود بدین منظور

دارای اختیار کامل می‌باشند، پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند.

۱- امضاها حذف شده است.

تغییرات و الحاقات به ماده‌های کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶

ماده ۲ - تعاریف

متن ذیل جایگزین متن موجود بند (۸) می‌شود:

« ۸ - « طول » به مفهوم ۹۶ درصد طول کل آبخوری در ۸۵ درصد کمترین عمق قالبی که از بالای تیرحمال اندازه‌گیری شده یا طول کل آبخوری از جلوی سینه تا محور سکان دریاشنه، هر کدام که بزرگتر باشد، می‌باشد. در صورتی که طرح دماغه (سینه) کشتی در بالای آبخور ۸۵ درصد کمترین عمق قالبی مقعر باشد، هر دو انتهای قسمت جلویی طول کلی و خود سینه بایستی متناسباً روی خطی عمود بر آبخور تصویر شوند که این خط از عقبی‌ترین نقطه طرح سینه (بالای آبخور) می‌گذرد. در کشتی‌هایی که تیرحمال آنها شیبدار است آبخوری که طول در آن اندازه‌گیری می‌شود بایستی موازی خط آبخور طراحی شده در نظر گرفته شود.»

بند (۹) به شرح ذیل اضافه می‌شود:

« ۹ - « تاریخ سالگرد » به معنی روز و ماهی از سال می‌باشد که با تاریخ انقضای گواهینامه مربوطه مطابقت دارد.»

مواد (۳)، (۱۲)، (۱۶) و (۲۱)

در متن موجود این ماده‌ها، کلیه ارجاعات به (۱۹۶۶) در ارتباط با گواهینامه‌های بین‌المللی خط شاهین حذف می‌شود.

ماده ۴ - کاربرد

متن ذیل جایگزین متن فعلی بند (۳) می‌شود:

« ۳ - مقررات مندرج در ضمیمه (۱)، به جز مواردی که صریحاً به‌طور دیگری قید شده باشد، در مورد کشتی‌های جدید قابل اجراست.»

ماده ۵ - استثنائات

در بند (ج) (۲)، کلمات پونتانورته « Punta Norte » جایگزین پونتاراسا (کابوس آنتونیو) « Punta Rasa (Cabo San Antonio) » می‌شود.

ماده ۱۳ - بازرسی، بازدید و علامت‌گذاری

عنوان ذیل جایگزین عنوان موجود می‌شود:

« بازرسی‌ها و علامت‌گذاری »

در خطوط ۱، ۴ و ۷ کلمات « بازرسی‌ها و علامت‌گذاری » را جایگزین « بازرسی، بازدید و علامت‌گذاری » کنید.

ماده ۱۴ - بازرسی‌های اولیه و ادواری و بازدیدها

عنوان ذیل جایگزین عنوان موجود می‌شود:

« بازرسی‌های اولیه، مجدد و سالیانه »

متن ذیل جایگزین متن موجود می‌شود:

۱- هر کشتی باید تحت بازرسی‌های مشخصه ذیل قرار بگیرد:

الف - بازرسی اولیه قبل از این که کشتی به خدمت گرفته شود، که شامل بازدید کامل ساختار و تجهیزات آن تا جایی که تحت پوشش کنوانسیون حاضر قرار می‌گیرد، می‌باشد. بازرسی باید به نحوی باشد که اطمینان حاصل شود که تشکیلات، مواد و ابعاد بخش‌های مختلف سازه کشتی به طور کامل با الزامات کنوانسیون حاضر مطابقت دارد.

ب - بازرسی مجدد در فواصلی که توسط دستگاه اجرایی تعیین می‌شود که نباید از پنج سال تجاوز کند، به جز در مواردی که بندهای (۲)، (۵)، (۶) و (۷) ماده (۱۹) قابل اجرا است و باید به نحوی باشد که اطمینان حاصل شود که ساختار، تجهیزات، تشکیلات، مواد و ابعاد بخش‌های مختلف سازه کشتی کاملاً با الزامات کنوانسیون حاضر مطابقت دارد.

ج - بازرسی سالیانه در طی مدت سه ماه قبل یا بعد از هر تاریخ سالگرد گواهینامه به منظور اطمینان از این که:

(۱) - هیچ‌گونه تغییرات در بدنه کشتی یا روسازه آن که در محاسبات تعیین موقعیت خط شاهین اثر می‌گذارد، صورت نپذیرفته باشد؛

(۲) - لوازم و ابزار حفاظت از دریچه‌ها، ریل‌های حفاظ عرشه، روزنه‌های عبور آب عرشه و راه‌های دسترسی به اقامتگاه خدمه در وضعیت رضایت بخشی است؛

(۳) - علامت‌های سطح بدنه آزاد به طور صحیح و ثابت نشان داده شده است.

(۴) - اطلاعات مورد نیاز مقرر ۱۰ فراهم شده است.

۲- بازرسی‌های سالیانه مندرج در بند (ج) (۱) این ماده باید در گواهینامه بین‌المللی خط شاهین و یا گواهینامه بین‌المللی معافیت خط شاهین صادره برای کشتی‌هایی که تحت بند (۲) ماده (۶) کنوانسیون حاضر معاف شده‌اند، پشت‌نویسی شود.

ماده ۱۶ - صدور گواهینامه‌ها

بند (۴) حذف شود.

ماده ۱۷ - صدور گواهینامه‌ها توسط دولت دیگر

عنوان ذیل جایگزین عنوان موجود می‌شود:

صدور و یا پشت‌نویسی گواهینامه‌ها توسط دولت دیگر

متن ذیل جایگزین متن بند (۱) می‌شود:

۱- یک دولت متعاقد ممکن است بنا به درخواست دولت متعاقد دیگر موجب شود که یک کشتی بازرسی شود، چنانچه متقاعد شود که با مقررات کنوانسیون حاضر مطابقت دارد باید گواهینامه بین‌المللی خط شاهین را صادر یا اجازه صدور آن را برای کشتی بدهد و حسب مورد گواهینامه بین‌المللی خط شاهین کشتی را پشت‌نویسی یا اجازه پشت‌نویسی گواهینامه را برای کشتی طبق کنوانسیون حاضر بدهد.
در بند (۴) ارجاعات به «(۱۹۶۶)» حذف می‌شود.

ماده ۱۸ - شکل گواهینامه‌ها

متن ذیل جایگزین متن موجود می‌شود:

« شکل گواهینامه‌ها باید مطابق نمونه‌هایی باشد که در ضمیمه (۳) کنوانسیون حاضر ذکر شده است. اگر زبان مورد استفاده قرار گرفته انگلیسی یا فرانسه نباشد، متن باید شامل ترجمه یکی از دو زبان مزبور باشد.»

ماده ۱۹ - مدت گواهینامه‌ها

عنوان ذیل جایگزین عنوان موجود می‌شود:

« مدت و اعتبار گواهینامه‌ها »

متن ذیل جایگزین متن موجود می‌شود:

۱- گواهینامه بین‌المللی خط شاهین باید برای مدتی که از طرف دستگاه اجرایی مشخص می‌شود صادر شده و نباید از پنج سال تجاوز نماید.

۲-

(الف) - با وجود الزامات بند (۱)، هنگامی که بازرسی مجدد در طی سه ماه قبل از انقضاء تاریخ گواهینامه موجود کامل می‌شود گواهینامه جدید باید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که نباید بیش از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود گذشته باشد، معتبر باقی بماند.

(ب) - هنگامی که پس از انقضاء تاریخ گواهینامه موجود بازرسی مجدد کامل می‌شود، گواهینامه جدید باید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیش از پنج سال از گذشت تاریخ انقضای گواهینامه موجود نخواهد بود معتبر باقی بماند.

(ج) - هنگامی بازرسی مجدد بیش از سه ماه قبل از تاریخ اتمام گواهینامه موجود کامل می‌شود، گواهینامه جدید باید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیش از پنج سال از گذشت تاریخ اتمام بازرسی مجدد نخواهد بود معتبر باقی بماند.

۳ - چنانچه گواهینامه‌ای برای مدت کمتر از پنج سال صادر شود، دستگاه اجرایی می‌تواند اعتبار گواهینامه را تا پس از تاریخ انقضای گواهینامه که حداکثر زمان آن در بند (۱) مشخص شده، تمدید نماید، به شرطی که بازرسی‌های سالیانه مندرج در ماده (۱۴) هنگامی که یک گواهینامه برای مدت پنج سال حسب مورد صادر می‌شود قابل اجرا باشد.

۴- اگر پس از بازرسی مجدد مندرج در بند (ب) (۱) ماده (۱۴)، نتوان گواهینامه جدیدی برای کشتی قبل از تاریخ انقضای گواهینامه موجود صادر کرد، شخص یا سازمانی که موظف به بازرسی می‌باشد میتواند اعتبار گواهینامه موجود را برای مدتی که نباید از پنج ماه تجاوز کند تمدید نماید. این تمدید مدت باید در پشت گواهینامه قید گردد و به شرطی آن را می‌توان صادر نمود که هیچ‌گونه تغییری در ساختار، تجهیزات، تشکیلات، مواد یا ابعاد ساختمان کشتی که در سطح بدنه آزاد کشتی تأثیر می‌گذارد داده نشده باشد.

۵ - اگر یک کشتی به هنگامی که گواهینامه آن منقضی می‌گردد در بندری که باید مورد بازرسی قرار بگیرد نباشد، دستگاه اجرایی می‌تواند مدت اعتبار گواهینامه وی را تمدید نماید اما این تمدید گواهینامه فقط به این منظور اعطاء می‌شود که کشتی اجازه داشته باشد به سفر خود تا بندری که باید مورد بازرسی قرار بگیرد پایان دهد و تنها در مواردی صورت می‌گیرد که به نظر برسد که این تمدید صحیح و منطقی است. هیچ گواهینامه‌ای نباید برای مدتی بیش از سه ماه تمدید شود و کشتی‌ای که گواهینامه آن تمدید می‌شود هنگامی که به بندری می‌رسد که باید مورد بازرسی قرار بگیرد، نباید با اتکاء به گواهینامه تمدید شده قبلی بندر را بدون داشتن گواهینامه جدید ترک کند. هنگامی که بازرسی مجدد کامل می‌شود، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود نخواهد بود قبل از تمدید اعطاء گردیده اعتبار داشته باشد.

۶ - گواهینامه صادره برای یک کشتی که به سفرهای کوتاه مشغول است و تحت مقررات ذکر شده قبلی در این ماده تمدید نشده، می‌تواند توسط دستگاه اجرایی برای ضرب‌الاجلی که تا یک ماه پس از تاریخ انقضای ذکر شده در گواهینامه باشد تمدید شود. هنگامی که بازرسی مجدد کامل می‌شود، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود نخواهد بود قبل از تمدید اعطاء گردیده، اعتبار داشته‌باشد.

۷ - در شرایط خاص، آن طور که توسط دستگاه اجرایی تعیین می‌گردد، گواهینامه جدید نیازی به تاریخ‌گذاری از انقضای گواهینامه موجود بر طبق الزامات بندهای (۲)، (۵) و (۶) ندارد. در این شرایط ویژه، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ اتمام بازرسی مجدد نخواهد بود، اعتبار داشته باشد.

۸ - اگر بازرسی سالیانه قبل از مدت مندرج در ماده (۱۴) انجام گرفت، سپس:

(الف) - تاریخ سالگرد گواهینامه که روی آن قید شده، باید از طریق پشت‌نویسی گواهینامه به تاریخی که نباید بیش از سه ماه دیرتر از تاریخ انجام بازرسی باشد، اصلاح شود؛

ضمیمه (ب)

تغییرات و الحاقات به ضمائم کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶

ضمیمه (۱)

مقررات تعیین خط شاهین

فصل ۱ - کلیات

مقرره ۱ - استحکام بدنه

در عنوان، کلمات «استحکام کشتی» جایگزین کلمات «استحکام بدنه» می‌شود. در جمله اول مقرره، کلمه «کشتی» به جای «بدنه» استفاده می‌شود.

مقرره ۲ - کاربرد

بندهای جدید (۶) و (۷) ذیل به متن اضافه شود:

«۶ - مقرره (۲) ۲۲ و مقرره ۲۷ باید تنها در مورد کشتی‌هایی اعمال شود که در تاریخ لازم‌الاجراء شدن پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ یا بعد از آن، تیرحمال آنها گذاشته شده یا در مرحله مشابهی از ساخت باشد.

۷ - کشتی‌های جدید، به غیر از کشتی‌های مشخص شده در بند (۶)، آن‌طور که دستگاه اجرایی تعیین می‌کند باید با مقرره ۲۷ کنوانسیون حاضر (اصلاح شده) و یا با مقرره ۲۷ کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ (مصوب پنجم آوریل ۱۹۶۶) (برابر با شانزدهم فروردین ۱۳۴۵) مطابقت داشته باشد.»

مقرره ۳ - تعاریف و واژگان استفاده شده در ضمائم

متن ذیل جایگزین متن موجود بند (۱) می‌شود:

«طول - طول (L) به مفهوم نود و شش درصد (۰.۹۶) طول کل آبخوری در هشتاد و پنج درصد (۰.۸۵) کمترین عمق قالبی که از بالای تیرحمال اندازه‌گیری شده یا طول کل آبخوری از جلوی سینه تا محور سکان در پاشنه، هر کدام که بزرگتر باشد، می‌باشد. در صورتی که طرح دماغه (سینه) کشتی در بالای آبخور هشتاد و پنج درصد (۰.۸۵) کمترین عمق قالبی مقعر باشد، هر دو انتهای قسمت جلویی طول کلی و خود سینه بایستی متناسباً روی خطی عمود بر آبخور تصویر شوند که این خط از عقبی‌ترین نقطه طرح سینه (بالای آبخور) می‌گذرد. در کشتی‌هایی که تیر حمال آنها شیبدار است آبخوری که طول در آن اندازه‌گیری شود بایستی موازی خط آبخور طراحی در نظر گرفته شود.»

در بند (ب) (۵) عبارت «خطوط قالبی کشتی در عرشه و پهلوها» جایگزین عبارت «خطوط قالبی کشتی در عرشه و ورق‌های بدنه کشتی» می‌شود.

(ب) - بازرسی‌های سالیانه بعدی مورد لزوم در ماده (۱۴)، باید در فواصلی که توسط

آن ماده با استفاده از تاریخ سالگرد جدید تعیین شده، به اتمام برسد؛

(ج) - تاریخ انقضاء ممکن است بدون تغییر باقی بماند به شرطی که یک یا چند

بازرسی سالیانه به نحوی انجام شده باشد که حداکثر فواصل میان بازرسی‌ها از میزان ذکر شده در ماده (۱۴) تجاوز ننماید.

۹ - گواهینامه بین‌المللی خط شاهین از اعتبار ساقط خواهد شد در صورتی که یکی از

شرایط ذیل وجود گاشته باشد:

(الف) - تغییرات مواد در بدنه یا روسازه کشتی به نحوی انجام شده باشد که مستلزم

تخصیص سطح بدنه آزاد بیشتری باشد؛

(ب) - لوازم و وسایل مذکور در بند (ج) (۱) ماده (۱۴)، تحت شرایط مطلوبی

نگهداری نشده باشند؛

(ج) - در گواهینامه پشت‌نویسی نشده باشد که نشانگر این باشد که کشتی آن‌طور

که در بند (ج) (۱) ماده (۱۴) پیش‌بینی شده بازرسی شده است؛

(د) - استحکام ساختار کشتی تا حدی ضعیف شود که کشتی ایمن نباشد.

- ۱۰ -

(الف) - مدت گواهینامه بین‌المللی معافیت خط شاهین صادره توسط دستگاه

اجرایی برای یک کشتی که طبق بند (۲) ماده (۶) معاف شده، نباید از پنج سال تجاوز

نماید. چنین گواهینامه‌ای باید منوط به رعایت دستورالعملهای بازرسی مجدد،

پشت‌نویسی، تمدید و ابطال، مشابه با آنچه برای یک گواهینامه بین‌المللی خط شاهین در

این ماده ارائه شده باشد.

(ب) - مدت گواهینامه بین‌المللی معافیت خط شاهین که برای یک کشتی برطبق

مقررات بند (۴) ماده (۶) معاف شده، صادر شده است باید محدود به تنها سفری باشد که

برای آن گواهینامه مزبور صادر شده است.

۱۱ - گواهینامه‌ای که برای یک کشتی توسط دستگاه اجرایی صادر شده است، باید

به محض انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر از اعتبار ساقط گردد.

ماده ۲۱ - کنترل

در بند (ج) (۱)، به جای ارجاع به «بند (۳)» باید ارجاع به «بند (۹)»

ذکر شود.

مقررہ ۵ - علامت خط شاہین

در آخرین جملہ مقررہ عبارت « همانطور که در شکل ۲ نمایش داده شده است » حذف می‌شود.

مقررہ ۹ - صحت علامت

ارجاع به « ۱۹۶۶ » در ارتباط با گواہینامہ بین‌المللی خط شاہین حذف می‌شود.

فصل ۲ - شرایط تخصیص سطح بدنہ آزاد

مقررہ ۱۰ - اطلاعاتی کہ باید برای فرماندہ کشتی فراهم شود

متن ذیل جایگزین متن موجود بند (۲) می‌شود:

(۲) - هرکشتی‌ای کہ لازم نباشد تحت کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا در حال اجرا پس از تکمیل مورد آزمایش خمش قرار بگیرد باید:

(الف) - آنچنان مورد خمش قرار گیرد و جایجائی حقیقی و موقعیت مرکز ثقل برای

شرایط سبک کشتی تعیین شود؛

(ب) - برای استفاده فرماندہ کشتی اطلاعات موثقی را به شکل مصوب شدہ به هنگام لزوم فراهم کند تا وی قادر باشد کہ به سرعت و به آسانی مراحل کسب راهنماییهای صحیح برای تعادل کشتی را تحت کلیہ شرایط متناسب با کاری کہ برای کشتی در شرایط طبیعی در نظر گرفته شدہ است انجام دہد؛

(ج) - همواره اطلاعات تأیید شدہ تعادل را همراه با شواہدی کہ نشان دہد اطلاعات مزبور مورد تصویب دستگاه اجرائی قرار گرفته است روی کشتی داشته باشد؛

(د) - اگر دستگاه اجرائی چنین تأیید نماید کہ کشتی تکمیل شدہ به آزمایش خمش نیازی ندارد، مشروط بر این است کہ اطلاعات اصلی تعادل از آزمایش خمش کشتی هم‌خانوادہ در دسترس بودہ و این موضوع به رضایت دستگاه اجرائی رسیدہ باشد کہ اطلاعات موثق تعادل کشتی می‌تواند از طریق اطلاعات اصلی کشتی هم‌خانوادہ بدست آید.

مقررہ ۱۵ - بستن دریہای انبار کشتی توسط دریوشہای قابل حمل و کاملاً ضد آب نمودن با برزنت و لوازم بستن

در آخرین جملہ بند (۵) کلمہ « خطی » قبل از کلمہ « میانگین » درج می‌شود.

مقررہ ۲۲ - مجاری عبور آب، شاخاب‌ها و تخلیہ‌کنندہ‌ها

در اولین جملہ بند (۱) عبارت « به‌جز موارد مطروحه در بند (۲) » باید بین کلمات « باید » و « باشد » درج شود.

بند ذیل به متن موجود اضافه می‌شود:

« (۲) - مجاری عبور آب کشیدہ شدہ در بدنہ از روسازیہای محصور کہ برای حمل کالا استفاده می‌شود، تنها در صورتی مجاز می‌باشد کہ سطح آزاد عرشہ هنگامی کہ

کشتی تا ۵ درجہ در هر کدام از طرفین متمایل می‌شود، کاملاً در آب فرو نرود. در موارد دیگر، مجاری عبور فاضلاب باید مطابق با الزامات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا در حال اجراء، داخل کشتی کشیدہ شود. »

شمارہ بندہای (۲) تا (۵) موجود بہ (۳) تا (۶) تغییر می‌یابد.

در بند مجددہ شماره‌گذاری شدہ (۴)، ارجاع بنہ « بند (۲) » جایگزین ارجاع بہ « بند (۱) » می‌شود.

در اولین جملہ بند مجددہ شماره‌گذاری شدہ (۶)، عبارت « کلیہ لوازم بدنہ و شیرفلکہ‌ها » جایگزین عبارت فعلی « کلیہ شیرفلکہ‌ها و لوازم بدنہ » می‌گردد.

مقررہ ۲۳ - ہبلہ‌ها

در بند (۲) مقررہ، عبارت « خط بار تابستانی (یا خط بار الوار تابستانی، اگر تخصیص یافتہ باشد) » بہ جای عبارت « خط آب بارگیری » استفاده می‌شود.

مقررہ ۲۴ - روزنہ‌های عبور آب عرشہ

در اولین جملہ بند (۲)، عبارت « مساحت محاسبہ شدہ بر طبق بند (۱) » جایگزین عبارت « مساحت محاسبہ شدہ » می‌شود.

در جملہ دوم بند (۲)، کلمہ « خطی » قبل از کلمہ « میانگین » درج می‌شود.

در بند (۳)، عبارت « کشتی مجهز بہ کانال عبوری » جایگزین عبارت « کشتی کہ مجهز بہ کانال عبوری شدہ کہ » می‌شود.

فصل ۳ - سطح بدنہ آزاد

مقررہ ۲۷ - انواع کشتی

متن موجود توسط متن ذیل جایگزین می‌گردد:

(۱) - بہ‌منظور محاسبہ سطح بدنہ آزاد، کشتی‌ها باید بہ دو نوع « الف » و « ب » تقسیم شوند.

کشتی‌های نوع « الف »

(۲) کشتی نوع « الف »، کشتی‌ای است کہ:

(الف) - تنها بہ منظور حمل کالاهای مایع بہ صورت فلہ طراحی شدہ است؛

(ب) - یکپارچگی کامل در قسمت عرشہ روباز داشته و فقط دارای دریچہ‌های دسترسی کوچکی بہ محفظہ‌های بار می‌باشد کہ توسط دریوش‌های واشردار ضدنفوذ آب فلزی یا مواد مشابه آن بستہ می‌شود؛ و

(ج) - دارای حد مجاز فضای خالی کمی در محفظہ‌های بارگیری کالا باشد.

(۳) در کشتی نوع « الف »، چنانچہ طول آن بیش از ۱۵۰ متر باشد و سطح بدنہ آزاد کمتری از نوع « ب » بہ آن تخصیص دادہ شدہ باشد، هنگامی کہ برطبق الزامات بند

طول کشتی	افزایش سطح بدنه آزاد	طول کشتی	افزایش سطح بدنه آزاد	طول کشتی	افزایش سطح بدنه آزاد
(متر)	(میلی متر)	(متر)	(میلی متر)	(متر)	(میلی متر)
۱۱۸	۷۶	۱۴۹	۲۲۴	۱۸۰	۳۱۳
۱۱۹	۸۰	۱۵۰	۲۲۸	۱۸۱	۳۱۵
۱۲۰	۸۴	۱۵۱	۲۳۲	۱۸۲	۳۱۸
۱۲۱	۸۷	۱۵۲	۲۳۶	۱۸۳	۳۲۰
۱۲۲	۹۱	۱۵۳	۲۴۰	۱۸۴	۳۲۲
۱۲۳	۹۵	۱۵۴	۲۴۴	۱۸۵	۳۲۵
۱۲۴	۹۹	۱۵۵	۲۴۷	۱۸۶	۳۲۷
۱۲۵	۱۰۳	۱۵۶	۲۵۱	۱۸۷	۳۲۹
۱۲۶	۱۰۸	۱۵۷	۲۵۴	۱۸۸	۳۳۲
۱۲۷	۱۱۲	۱۵۸	۲۵۸	۱۸۹	۳۳۴
۱۲۸	۱۱۶	۱۵۹	۲۶۱	۱۹۰	۳۳۶
۱۲۹	۱۲۱	۱۶۰	۲۶۴	۱۹۱	۳۳۹
۱۳۰	۱۲۶	۱۶۱	۲۶۷	۱۹۲	۳۴۱
۱۳۱	۱۳۱	۱۶۲	۲۷۰	۱۹۳	۳۴۳
۱۳۲	۱۳۶	۱۶۳	۲۷۳	۱۹۴	۳۴۶
۱۳۳	۱۴۲	۱۶۴	۲۷۵	۱۹۵	۳۴۸
۱۳۴	۱۴۷	۱۶۵	۲۷۸	۱۹۶	۳۵۰
۱۳۵	۱۵۳	۱۶۶	۲۸۰	۱۹۷	۳۵۳
۱۳۶	۱۵۹	۱۶۷	۲۸۳	۱۹۸	۳۵۵
۱۳۷	۱۶۴	۱۶۸	۲۸۵	۱۹۹	۳۵۷
۱۳۸	۱۷۰	۱۶۹	۲۸۷	۲۰۰	۳۵۸

سطوح بدنه آزاد عرشه در قسمت میانی طول های کشتی از طریق میانگین خطی بدست می آید.
 در مورد کشتی هایی که بیش از ۲۰۰ متر طول دارند توسط دستگاه اجرایی مشخص می شود.
 (۷) - کشتی های نوع «ب» که در موقعیت شماره ۱، دارای درب های انبار مجهز به درپوش منطبق با الزامات مقرر (۷) ۱۵ یا مقرر ۱۶ هستند، به غیر از آنچه در

(۱۱) بارگیری می شود، باید قادر باشد که در صورت آب گرفتگی هر محفظه و یا محفظه ها با حد مجاز فضای خالی ۰/۹۵ در مقابل خسارت مفروض آن طور که در بند (۱۲) ذکر شده مقاومت نماید، و باید در شرایط مطلوب تعادل آنطوری که در بند (۱۳) تعیین شده، شناور باقی بماند. در چنین کشتی هایی موتورخانه باید به عنوان محفظه قابل آب گرفتگی در نظر گرفته شود، اما با حد مجاز فضای خالی ۰/۸۵.
 (۴) - در کشتی نوع «الف»، باید سطح بدنه آزادی تخصیص داده شود که از سطح بدنه آزاد مندرج در جدول «الف» مقرر ۲۸ کمتر نباشد.

کشتی های نوع «ب»

(۵) - کلیه کشتی هایی که مشمول شرایط مربوط به کشتی های نوع «الف» مندرج در بندهای (۲) و (۳) فوق الذکر نیستند کشتی نوع «ب» محسوب می شوند.
 (۶) - کشتی نوع «ب» که در موقعیت شماره ۱، دارای درب انبارهای مجهز به درپوش هایی است که با الزامات مقرر ۱۵ مطابقت دارد، به غیر از بند (۷)، باید سطوح بدنه آزادی براساس مقادیر جدول (ب) مقرر ۲۸ که توسط مقادیر ارائه شده در جدول ذیل افزایش داده شده است به آن تخصیص داده شود.

افزایش سطح بدنه آزاد مازاد بر سطح بدنه آزاد جدولی برای کشتی های نوع «ب»، کشتی هایی که درپوش درب انبارهای آنها با مقرر (۷) ۱۵ یا مقرر ۱۶ مطابقت ندارد

طول کشتی	افزایش سطح بدنه آزاد	طول کشتی	افزایش سطح بدنه آزاد	طول کشتی	افزایش سطح بدنه آزاد
(متر)	(میلی متر)	(متر)	(میلی متر)	(متر)	(میلی متر)
۱۰۸ متر و کمتر	۵۰	۱۳۹	۱۷۵	۱۷۰	۲۹۰
۱۰۹	۵۲	۱۴۰	۱۸۱	۱۷۱	۲۹۲
۱۱۰	۵۵	۱۴۱	۱۸۶	۱۷۲	۲۹۴
۱۱۱	۵۷	۱۴۲	۱۹۱	۱۷۳	۲۹۷
۱۱۲	۵۹	۱۴۳	۱۹۶	۱۷۴	۲۹۹
۱۱۳	۶۲	۱۴۴	۲۰۱	۱۷۵	۳۰۱
۱۱۴	۶۴	۱۴۵	۲۰۶	۱۷۶	۳۰۴
۱۱۵	۶۸	۱۴۶	۲۱۰	۱۷۷	۳۰۶
۱۱۶	۷۰	۱۴۷	۲۱۵	۱۷۸	۳۰۸
۱۱۷	۷۳	۱۴۸	۲۱۹	۱۷۹	۳۱۱

بندهای (۸) تا (۱۳) مندرج در این مقررہ ارائه شده باید سطوح بدنه آزادی مطابق با جدول (ب) مقررہ ۲۸ به آن تخصیص داده شود.

(۸) - هر کشتی‌ای که بیش از ۱۰۰ متر طول داشته باشد می‌تواند سطح بدنه آزادی کمتر از آنچه تحت بند (۷) ذکر شده برای آن در نظر گرفت، به شرط اینکه، در رابطه با این مقدار کاهش اعطاء شده دستگاه اجرایی قانع شود که:

(الف) - اقدامات صورت گرفته جهت حفاظت خدمه کاملاً مناسب است؛

(ب) - تشکیلات خروج آب از عرشه مناسب است؛

(ج) - درپوش‌ها در موقعیت‌های ۱ و ۲ با پیش‌بینی‌های مقررہ ۱۶ مطابقت داشته و دارای استحکام کافی بوده، توجه خاصی به تشکیلات آب‌بندی و محکم‌نمودن آنها صورت گرفته است؛ و

(د) - کشتی‌ای که مطابق با الزامات بند (۱۱) بارگیری می‌شود، باید قادر باشد که در مقابل آب گرفتگی هر یک از محفظه یا محفظه‌ها، با حد مجاز مفروض فضای خالی ۰/۹۵ متعاقب فرضیات مربوط به خسارت مندرج در بند (۱۲) مقاومت کند، و باید به طور شناور در وضعیت تعادلی رضایت بخشی آن طور که در بند (۱۳) مشخص شده باقی بماند. درچنین کشتی‌هایی، اگر طول آنها بیش از ۱۵۰ متر باشد، موتورخانه باید به عنوان فضای قابل آب گرفتگی در نظر گرفته شود، اما با حد مجاز فضای خالی ۰/۸۵.

(۹) - به هنگام محاسبه سطوح بدنه آزاد برای کشتی‌های نوع «ب» که با الزامات بندهای (۸)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳) مطابقت دارد، مقادیر جدول «ب» از مقررہ ۲۸ نباید کاهش بیش از شصت درصد (۶۰٪) تفاوت بین مقادیر جدولی «الف» و «ب» برای طول‌های مناسب کشتی داشته باشد.

(۱۰) - (الف) - کاهش در مقدار جدولی سطح بدنه آزاد مجاز تحت بند (۹)، می‌تواند تا مقدار تفاوت کلی بین مقادیر جدول (الف) و آنهایی که در جدول (ب) از مقررہ ۲۸ آمده، به شرط اینکه کشتی با الزامات زیر مطابقت داشته باشد، اضافه شود:

(۱) - مقررہ ۲۶، به جز بند (۴)، مانند وقتی که کشتی از نوع «الف» باشد؛

(۲) - بندهای (۸)، (۱۱) و (۱۳) این مقررہ؛ و

(۳) - بند (۱۲) این مقررہ، به شرطی که در سرتاسر طول کشتی، هر دیواره عرضی خسارت دیده فرض شده باشد، به طوری که آن دو محفظه مجاور در جلو و عقب دیواره عرضی به طور همزمان پرآب شود، به جز در مواردی که چنین خسارتی به دیواره‌های مرزی موتورخانه اعمال نگردد.

(ب) - درچنین کشتی‌هایی، چنانچه طول آنها از ۱۵۰ متر بیشتر باشد، فضای موتورخانه باید به عنوان یک محفظه قابل آب گرفتگی شناخته شده اما با حد مجاز فضای خالی ۰/۸۵.

شرایط اولیه بارگیری

(۱۱) - شرایط اولیه بارگیری قبل از آب گرفتگی به شرح زیر تعیین می‌شود:

(الف) - کشتی تا خط آب بارگیری تابستانی در حالت تراز فرضی آب‌خور بارگیری شود.

(ب) - به هنگام محاسبه مرکز ثقل عمودی، اصول زیر اعمال می‌گردد:

(۱) - کالاهای همگون حمل شود.

(۲) - کلیه محفظه‌های کالا، به جز آنهایی که در زیر بند (۳) به آنها اشاره شده است،

اما شامل محفظه‌هایی که بخشی از آنها در نظر گرفته شده که پر شود، باید کاملاً بارگیری شده در نظر گرفته شوند، به جز در مورد کالاهای سیال که هر محفظه باید به اندازه نود و هشت درصد (۹۸٪) پر تلقی شود.

(۳) - اگر کشتی بخواهد تا در خط آب بارگیری تابستانی خود با محفظه‌های خالی فعالیت نماید، چنین محفظه‌هایی باید به عنوان خالی در نظر گرفته شوند، مشروط بر اینکه ارتفاع مرکز ثقلی که چنین محاسبه شده از مقلدر محاسبه شده در زیر بند (۲) کمتر نباشد.

(۴) - پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت کلی هر یک از مخازن و فضاهای در نظر گرفته شده برای مایعات مصرفی و انبارها مجاز شناخته شود. باید فرض گردد که برای هر نوع مایع، حداقل یک جفت مخزن عرضی و یا یک مخزن واحد در خط مرکزی دارای حداکثر سطح آزاد باشد و آن مخزن یا ترکیبی از مخازن در نظر گرفته شده، باید آنهایی باشند که اثر سطوح آزاد آنها بیشترین باشد؛ در هر مخزن، مرکز ثقل محتویات آن باید در مرکز حجمی آن مخزن در نظر گرفته شود. باقیمانده مخازن باید فرض شود که یا کاملاً خالی و یا کاملاً پر می‌باشند، تقسیم مایعات مصرفی بین این مخازن باید به نحوی اثر کند که بیشترین ارتفاع ممکن مرکز ثقل در بالای تیر حمال حاصل گردد.

(۵) - به منظور اینکه زاویه تیر حمال از ۵ درجه در هر محفظه حاوی مایعات بیشتر نشود، همانطور که در زیر بند (۲) آمده، به جز در مورد محفظه‌های حاوی مایعات مصرفی، همانطور که در زیر بند (۴) توصیف شده، حداکثر سطح آزاد باید در نظر گرفته شود.

(۶) - وزن‌ها نیز بر اساس مقادیر وزن مخصوص زیر محاسبه می‌شود:

آب شور: ۱۱۰۲۵

آب شیرین: ۱۱۰۰۰

سوخت نفت: ۰/۹۵۰

گازوئیل: ۰/۹۰۰

روغن‌های روان‌کننده: ۰/۹۰۰

به جای آن، تأثیرات سطح آزاد حقیقی نیز می‌تواند مورد استفاده قرار بگیرد، مشروط بر اینکه روش‌های محاسبه برای دستگاه اجرایی قابل قبول باشد.

فرضیات مربوط به خسارت

(۱۲) - اصول زیر در مورد خصوصیات خسارت فرضی اعمال می‌گردد:

(الف) - دامنه خسارت عمودی، در کلیه موارد از خط مبنا به طرف بالا و بدون محدودیت فرض می‌شود.

(ب) - دامنه خسارت عرضی نیز برابر $B/5$ یا $11/5$ متر می‌باشد، هرکدام که کمتر باشد، و در داخل کشتی، از پهلو کشتی به‌طور عمودی تا خط مرکزی در سطح خط بارگیری تابستانی اندازه‌گیری می‌شود.

(ج) - چنانچه خسارت با دامنه کمتر از آنچه در زیر بندهای (الف) و (ب) مشخص شده منجر به بوجود آمدن شرایط حادثی شود، چنین دامنه کمتر باید فرض شود.

(د) - به‌جز در مواردی که به‌طور دیگری طبق بند (الف) (۱۰) لازم باشد، آب گرفتگی باید محدود به تنها محفظه بین دیوارهای عرضی مجاور هم شود، مشروط بر اینکه مرز داخلی طولی محفظه در موقعیتی نباشد که در محدوده وسعت عرضی خسارت مفروض واقع شده باشد دیوارهای مرزی و عرضی مخازن کناری که از عرض کامل کشتی تجاوز نمی‌کند، باید چنین فرض شود که خسارت ندیده‌اند، مشروط بر اینکه این دیوارها بیشتر از وسعت عرضی خسارت مفروض توصیف شده در زیر بند (ب) ادامه داشته باشند.

اگر در دیواره عرضی تعدادی پله یا فرورفتگی که طول آنها بیشتر از سه متر نباشد در محدوده گسترش عرضی خسارت مفروض انطور که در زیر بند (ب) توصیف شده قرار گرفته باشد، چنین دیواره عرضی می‌تواند سالم تلقی شده و محفظه مجاور به تنهایی قابل آب گرفتگی باشد. با این همه، اگر در محدوده گسترش عرضی خسارت مفروض، پله یا فرورفتگی بیشتر از سه متر در یک دیواره عرضی وجود داشته باشد، دو محفظه مجاور به این دیواره پرآب شده در نظر گرفته می‌شوند. پله تشکیل شده توسط دیواره مخزن پاشنه و مخزن بالائی پاشنه نباید به عنوان پله موردنظر این مقرر در نظر گرفته شود.

(ه) - در جایی که دیواره عرضی اصلی در محدوده گسترش عرضی خسارت مفروض واقع شده باشد و در مسیر مخزن دو لایه کف یا مخزن جانبی بیش از سه متر پله دار شده باشد، مخازن کف دولایه یا جانبی مجاور به قسمت پله‌دار دیواره عرضی اصلی باید به‌طور همزمان آب گرفته شده در نظر گرفته شود. اگر این مخزن جانبی دارای دریچه‌هایی به یک انبار یا بیشتر باشد، مانند روزنه‌های عبور غلات، چنین انبار یا انبارها باید به‌طور همزمان آب گرفته شده در نظر گرفته شود. به همین شکل در کشتی‌هایی که جهت حمل کالاهای سیال طراحی شده‌اند، اگر یک مخزن جانبی به محفظه‌های مجاور راه داشته باشد، این چنین محفظه‌های مجاور، باید خالی و به‌طور همزمان آب گرفته شده در نظر گرفته شود. این پیش‌بینی حتی در جایی که این روزنه‌ها مجهز به درپوش باشد قابل اجراست، به‌جز در مواردی که فلکه‌های آب بند در دیواره‌های بین

مخازن نصب شده باشند و این شیرفلکه‌ها از طریق عرشه کنترل شوند. درپوش‌های روزنه ورود نفر که دارای پیچ‌های با فاصله نزدیک به هم می‌باشد هم‌سطح دیواره سوراخ نشده در نظر گرفته می‌شوند، مگر در شرایطی که روزنه‌ها در مخازن بالائی، مخازن بالایی را با انبارها مشترک سازد.

(و) - در جایی که آب گرفتگی هر دو محفظه مجاور عقبی و جلویی پیش‌بینی می‌شود، دیواره‌های ضدآب عرضی اصلی برای اینکه کارایی بیشتری داشته باشند، باید حداقل $L/3$ یا $1/3$ متر، هرکدام که کمتر باشد، با هم فاصله داشته باشند. در جایی که دیواره‌های عرضی در فاصله کمتری قرار گرفته باشند، به‌منظور کسب حداقل فاصله بین دیواره‌ها باید چنین فرض کرد که یک یا چند عدد از این دیواره‌ها وجود ندارد.

شرایط تعادل

(۱۳) - شرایط تعادل پس از آب گرفتگی باید رضایتبخش در نظر گرفته شود

مشروط بر اینکه :

(الف) - خط آب نهایی پس از آب گرفتگی، با در نظر داشتن میزان غرق‌آبی، میزان خمش طولی و عرضی کشتی، پائین‌تر از لبه پائینی هر روزنه‌ای باشد که از طریق آن آب گرفتگی رو به افزایش مخازن ممکن است صورت پذیرد. این روزنه‌ها باید شامل لوله‌های هوا، هواکش‌ها و روزنه‌هایی باشد که به وسیله دریچه‌های ضد نفوذ هوا (حتی اگر با مقرر ۱۲ مطابقت داشته باشد) یا پوشش دریچه‌های انبار (حتی اگر با مقررهای ۱۶ یا (۴) ۱۹ مطابقت داشته باشد) بسته شوند، و می‌تواند آن روزنه‌هایی را که توسط درپوش‌های روزنه عبور نفر و دریچه‌های تخت (که با مقرر ۱۸ مطابقت دارند) و پوشش‌های درب انبار کالا از نوعی که در مقرر (۲) ۲۷ شرح داده شده، دریچه‌های ضد نفوذ آب از نوع کشویی و سریع‌العمل و هبله‌های نوع غیرباز شونده (که با مقرر ۲۳ مطابقت دارند) را شامل نگردد. با این همه در مورد دریچه‌های جداکننده فضای موتورخانه اصلی از محفظه سکان کشتی، دریچه‌های ضد نفوذ آب می‌تواند از نوع لولایی و سریع بسته شونده باشد و تا هنگامی که مورد استفاده قرار نمی‌گیرد باید در دریا بسته نگهداشته شود. همچنین مشروط بر اینکه لبه پائینی چنین درب‌هایی بالاتر از خط آب بارگیری تابستانی باشد.

(ب) - اگر لوله‌ها، کانالها یا تونل‌ها در محدوده دامنه مفروض نفوذ خسارت آن‌طوری که در بند (ب) (۱۲) شرح داده شد قرار گرفته باشند، تشکیلاتی باید فراهم شود که آب گرفتگی پیش‌رونده نتواند از آن طریق به محفظه‌هایی به غیر از آنهایی که در محاسبه برای هر مورد خسارت آب گرفته مفروض شده است، توسعه یابد.

(ج) - زاویه خمش عرضی ناشی از آب گرفتگی نامتقارن از ۱۵ درجه تجاوز نمی‌کند. اگر هیچ قسمت از عرشه زیر آب نرود، زاویه خمش عرضی تا ۱۷ درجه هم می‌تواند قابل قبول باشد.

(د) - ارتفاع متناسب‌تر (نقطه ثبات) در شرایط آب گرفتگی، مثبت است.

(ه) - هنگامی که در یک شرایط خاص خسارت بخشی از عرشه، خارج از محفظه آب‌گرفتگی مفروض در زیر آب قرار گیرد یا در هر موردی که حد تعادل در شرایط آب‌گرفتگی مورد تردید باشد، تعادل باقیمانده باید مورد رسیدگی قرار گیرد. اگر منحنی اهرم خودایستائی دارای حداقل محدوده ۲۰ درجه فراتر از موقعیت تراز با حداکثر اهرم خود ایستائی حداقل ۰/۱ متر در این محدوده باشد، ممکن است کافی در نظر گرفته شود. مساحت زیر منحنی اهرم خود ایستائی کشتی در این محدوده نیز نباید کمتر از ۰/۱۷۵ متر بر رادیان باشد. دستگاه اجرایی باید به‌خطر بالقوه روزنه‌های حفاظت شده و حفاظت نشده که ممکن است به‌طور موقت در محدوده تعادل باقیمانده زیر آب رود، توجه نماید.

(و) - دستگاه اجرایی مجاب شود که تعادل در خلال مراحل میانی آب گرفتگی کافی می‌باشد.

کشتی‌های بدون وسائل رانش

(۱۴) - برای کشتی دویه‌بر، دویه و یا دیگر کشتی‌های بدون وسائل مستقل رانش باید سطح بدنه آزاد مطابق با دستورالعمل‌های این مقررات تخصیص داده شود. دویه‌هایی که با الزامات بندهای (۲) و (۳) مطابقت دارند ممکن است سطوح بدنه آزادی مشابه با کشتی‌های نوع «الف» به آنها تخصیص داده شود:

(الف) - اصلح است دستگاه اجرایی تعادل دویه‌های دارای کالا در عرشه اصلی را به‌طور ویژه بررسی نماید. کالای عرشه‌ای تنها می‌تواند روی دویه‌هایی حمل شود که سطح بدنه آزاد آنها مانند سطح بدنه آزاد کشتی‌های معمولی نوع «ب» باشد.

(ب) - با این همه، در مورد دویه‌های بدون نفر، الزامات مقرره‌های ۵، ۲۶(۲)، ۲۶(۳) و ۳۹ نباید اعمال گردد.

(ج) - در چنین دویه‌های بدون نفر که روی عرشه اصلی تنها دارای روزنه‌های دسترسی کوچکی بوده که با درپوش‌های واشردار ضدآب از جنس فلز یا مواد مشابه بسته می‌شوند، سطح بدنه آزاد ممکن است بیست و پنج درصد (۰/۲۵) کمتر از آنچه مطابق با این مقررات محاسبه شده، تخصیص داده شود.

مقرره ۳۷ - کاهش روسازی‌ها و کانالهای عبور

در پاورقی مربوط به جداول کشتی‌های نوع «الف» و «ب» در بند (۲) عبارت «و کانال عبور» پس از کلمه «روسازیها» درج می‌شود.

مقرره ۳۸ - انحناهای عرشه

در شرح قسمت (ذ) بند (۱۲)، عبارت «خط عمودی سینه و یا پاشنه» جایگزین عبارت «انتهای انحناهای عرشه» می‌شود.

مقرره ۴۰ - حداقل سطوح بدنه آزاد

در اولین جمله بند (۴) عبارت «بند (۳) جایگزین عبارت «بند (۱)» می‌شود.

فصل ۴ - الزامات ویژه برای تخصیص سطح بدنه آزاد جهت کشتی‌های

حمل‌کننده الوار

مقرره ۴۴ - بارچینی

متن ذیل جایگزین متن موجود می‌شود:

کلیات

(۱) - درپچه‌های عرشه اصلی که روی آن کالا بارچینی می‌شود باید به‌طور کامل بسته و تخته‌کوب شود.

هواکش‌ها و لوله‌های هوا نیز باید به‌طور کامل محافظت شوند.

(۲) - طول کالاهای عرشه‌ای الواری باید حداقل در تمام طول قابل دسترس که کل

طول فضا یا فضا‌های عرشه بین روسازیها است، امتداد یابد.

درجایی که هیچگونه محدودیت روسازی در انتهای عقبی وجود نداشته باشد، طول

الوار می‌تواند حداقل تا بعد از انتهای عقبی آخرین درب انبار عقبی ادامه یابد.

کالای عرشه‌ای الواری باید در جهت عرض کشتی و تا حد امکان هرچه نزدیکتر

به طرفین کشتی گسترش یابد، فضای خالی لازم و ایجاد شده برای موانعی مانند نرده‌های

حفاظ، دیواره‌های بالای عرشه، سازه‌های قائم و محل دسترسی راهنمایان و

غیره مشروط بر این است که هرگونه فاصله‌ای که به طریق فوق در طرفین کشتی ایجاد

می‌شود از میانگین چهاردرصد (۰/۰۴) عرض تجاوز ننماید. الوار باید تا حد امکان ارتفاع

استاندارد روسازی به‌غیر از عرشه بالا آمده پاشنه، به‌طور محکم چیده شود.

(۳) - در کشتی‌هایی که در زمستان در ناحیه فصلی زمستانی فعالیت می‌نمایند،

بلندی بار عرشه روی عرشه اصلی نباید از یک سوم حداکثر عرض کشتی تجاوز نماید.

(۴) - کالای عرشه‌ای الواری باید به‌صورت فشرده بارچینی و طناب‌بندی شده و

به‌طور ایمن نگهداری گردد. این عمل نباید به هر عنوان تداخلی با امور ضروری کشتی و

دریانوردی داشته باشد.

سازه‌های قائم

(۵) - سازه‌های قائم زمانی که با توجه به طبیعت الوار موردنیاز است، باید با توجه

به‌عرض کشتی از استحکام کامل برخوردار باشد؛ استحکام سازه‌های قائم نباید بیشتر از

استحکام دیواره‌های بالای عرشه بوده و فاصله آنها باید باتوجه به طول خصوصیات الوار

حمل شده مناسب باشد، اما نباید از سه متر تجاوز نماید. سه گوشه‌های قوی یا

نگهدارنده‌های فلزی یا وسایل مؤثر مشابه باید برای حفاظت از سازه‌های قائم تهیه شود.

فوانیس

بستن بار

(۶) - کالای عرشهای الواری باید به‌طور مؤثر در سراسر طول الوار به وسیله سیستم‌های بستن بار مورد قبول دستگاه اجرایی برای نوع الواری که حمل می‌شود، حفاظت شود. (۱)

تعادل

(۷) - در تمام مراحل سفر چه درموارد اضافه شدن وزن مانند موارد ناشی از جذب آب یا یخ‌زدگی، چنانچه عملی باشد و چه در شرایط کم شدن وزن ناشی از مصرف سوخت و انبار ملزومات باید پیش‌بینی یک حاشیه ایمن تعادل در نظر گرفته شود.

حفاظت از خدمه، دسترسی به فضای ماشین‌آلات و غیره

(۸) - علاوه بر الزامات مقرر (۵) ۲۵، نرده‌های حفاظ و یا طناب‌های حفاظ جان افراد نباید بیش از ۳۵۰ میلی‌متر از هم به‌طور عمودی فاصله داشته باشند و باید در طرفین عرشه بار تا ارتفاع حداقل یک متر بالاتر از کالا قرار گرفته باشد.

علاوه بر طناب‌های حفاظ جان افراد، ترجیحاً باید طناب‌های سیمی به‌صورت کشیده همراه با خفت‌های کششی هر چه نزدیکتر به خط مرکزی کشتی، وجود داشته باشد. پایه‌های حمایت از نرده‌های حفاظ و طناب‌های حفاظ جان افراد باید به فاصله‌ای از هم قرار گرفته باشند که بتواند از نشست بی‌مورد آنها جلوگیری نماید. هنگامی که بارها ناهموار هستند یک سطح ایمن برای رفت و آمد که عرض آن نباید از ۶۰۰ میلی‌متر کمتر باشد باید روی کالا قرار بگیرد و از زیر یا مجاور طناب حفاظ جان افراد به‌طور مؤثری محکم شود.

(۹) - چنانچه الزامات مقرر شده در بند (۸) عملی نباشد، ترتیبات دیگری که مورد قبول دستگاه اجرایی باشد باید مورد استفاده قرار گیرد.

تشکیلات هدایت کشتی

(۱۰) - تشکیلات هدایت کشتی باید به نحو مؤثری از خسارت ناشی از کالا محفوظ بوده و تا حد امکان در دسترس باشد. پیش‌بینی مؤثر در زمانی که تشکیلات اصلی هدایت کشتی از کار می‌افتد باید فراهم شود.

مقرر ۴۵ - محاسبه سطح بدنه آزاد

در بند (۵) عبارت «یا با مقرر (۸) ۴۰ براساس آبخور الوار تابستانی که از بالای تیرحمال تا خط بار الوار تابستانی محاسبه شده» بعد از کلمه «خط آب» اضافه می‌شود.

۱- عطف به آیین‌نامه انجام ایمن امور کشتی‌های حامل کالای عرشهای الواری مصوب سازمان در قطعنامه (۸) A287 و اصلاح‌شده آن توسط کمیته ایمنی دریانوردی در اجلاس سی و نهم.

ضمیمه ۲

مناطق، نواحی و دوره‌های فصلی

مقرر ۴۶ - مناطق و نواحی زمستانی شمالی

متن ذیل جایگزین آخرین جمله بند (ب) (۱) می‌شود:

به غیر از این ناحیه، منطقه ۱ فصلی زمستانی آتلانتیک شمالی، ناحیه فصلی زمستانی آتلانتیک شمالی و دریای بالتیک هستند که به وسیله مدار موازی عرض جغرافیایی اسکاو (Skaw) در اسکاگراک (Skagerrak) محدود می‌شود. جزایر شتلند (Shetland) چنین در نظر گرفته می‌شوند که روی مرز مناطق ۱ و ۲ فصلی زمستانی آتلانتیک شمالی قرار دارند.

دوره‌های فصلی:

زمستان: اول نوامبر تا ۳۱ مارس.

تابستان: اول آوریل تا ۳۱ اکتبر.

مقرر ۴۷ - منطقه فصلی زمستانی جنوبی

عبارت «به طرف ساحل غربی قاره آمریکا» در انتهای مقرر ۴۷ توسط متن ذیل جایگزین می‌گردد:

به‌طرف نقطه عرض جغرافیایی ۳۳ درجه جنوبی و طول جغرافیایی ۷۹ درجه غربی، از آن جا خط مسیر دریانوردی به طرف نقطه عرض جغرافیایی ۴۱ درجه جنوبی و طول جغرافیایی ۷۵ درجه غربی، از آنجا خط مسیر دریانوردی به طرف فانوس دریایی پونتاکورونا در جزیره چیلوه، عرض جغرافیایی ۴۷° ۴۱' جنوبی و طول جغرافیایی ۵۳° ۷۳' غربی از آنجا به طرف شمال، شرق و جنوب سواحل جزیره چیلوه به نقطه عرض جغرافیایی ۲۰° ۴۳' جنوبی و طول جغرافیایی ۲۰° ۷۴' غربی، و از آنجا نصف‌النهار طول جغرافیایی ۲۰° ۷۴' غربی به مدار موازی عرض جغرافیایی ۴۵° ۴۵' جنوبی، شامل منطقه داخلی کانال‌های چیلوه از نصف‌النهار ۲۰° ۷۴' غربی تا شرق.

مقرر ۴۸ - مناطق حاره

در انتهای اولین زیر بند از بند (۲) عبارت «و از آنجا خط مسیر دریانوردی به طرف ساحل غربی قاره آمریکا در عرض جغرافیایی ۳۰ درجه جنوبی» به وسیله عبارت «و از آنجا خط مسیر دریانوردی به طرف نقطه عرض جغرافیایی ۴۷ درجه ۳۲ ثانیه جنوبی، طول جغرافیایی ۷۲ درجه غربی و از آنجا به مدار موازی عرض جغرافیایی ۴۷ درجه ۳۲ ثانیه جنوبی به طرف ساحل غربی قاره آمریکا» جایگزین می‌گردد.

در دومین زیربند از بند (۲)، کلمه «والپارایسو» (Valparaiso) جایگزین کلمه «کوکیمبو» (Coquimbo) می‌شود.

مقررہ ۴۹ - نواحی حارہ فصلی

در بند (ب) ۴ عبارت « به طرف طول جغرافیایی ۱۱۴ درجه شرقی و از آنجا نصف‌النهار طول جغرافیایی ۱۱۴ درجه شرقی به طرف ساحل استرالیا » جایگزین عبارت « به طرف طول جغرافیایی ۱۲۰ درجه شرقی و از آنجا نصف‌النهار طول جغرافیایی ۱۲۰ درجه شرقی به طرف ساحل استرالیا » می‌گردد.

نقشه مناطق و نواحی فصلی

عبارت « ناحیه فصلی زمستانی » جایگزین عبارت « منطقه زمستانی فصلی » در جایی که نشانگر نواحی‌ای که در طول ساحل شرقی ایالات متحده آمریکا می‌باشد، می‌شود. عبارت « منطقه زمستانی فصلی » هر وقت که در نقشه ظاهر شود (مگر مواردی که در بالا ذکر شد) توسط عبارت « منطقه فصلی زمستانی » جایگزین می‌شود و عبارت « حارہ فصلی » توسط عبارت « ناحیه حارہ فصلی » جایگزین می‌گردد. در قسمت پاورقی نقشه، کلمه « شرقی » جایگزین کلمه « غربی » می‌شود. خط مرزی ناحیه حارہ فصلی در ساحل استرالیا از طول جغرافیایی ۱۲۰ درجه شرقی به طول جغرافیایی ۱۱۴ درجه شرقی تغییر می‌یابد.

خط مرزی جنوبی منطقه تابستانی جنوبی، شرق نقطه عرض جغرافیایی خط مسیر دریانوردی ۳۳ درجه جنوبی، طول جغرافیایی ۷۹ درجه غربی به طرف ساحل غربی قاره آمریکا حذف می‌شود. خط مسیر دریانوردی از نقطه عرض جغرافیایی ۳۳ درجه جنوبی، طول جغرافیایی ۷۹ درجه غربی به طرف نقطه عرض جغرافیایی ۴۱ درجه جنوبی، طول جغرافیایی ۷۵ درجه غربی درج می‌شود. از آنجا خط مسیر دریانوردی به طرف فانوس دریایی پونتاکورونا در جزیره چیلوه عرض جغرافیایی ۴۷° ۴۱' جنوبی، طول جغرافیایی ۵۲° ۷۳' غربی درج می‌شود. از آنجا ساحل شمالی شرقی و جنوبی جزیره چیلوه به عنوان مرز تا نقطه عرض جغرافیایی ۲۰° ۴۳' جنوبی طول جغرافیایی ۲۰° ۷۴' غربی علامت‌گذاری می‌شود. نصف‌النهار طول جغرافیایی ۲۰° ۷۴' غربی مدار موازی عرض جغرافیایی ۴۵° ۴۵' جنوبی و سپس این مدار موازی به طرف ساحل غربی آمریکای جنوبی علامت‌گذاری می‌شود.

خط مسیر دریانوردی از نقطه عرض جغرافیایی ۲۶ درجه جنوبی، طول جغرافیایی ۷۵ درجه غربی به طرف ساحل غربی آمریکای جنوبی در عرض جغرافیایی ۳۰ درجه جنوبی از مرز جنوبی منطقه حارہ حذف می‌شود. خط مسیر دریانوردی از نقطه عرض جغرافیایی ۲۶ درجه جنوبی، طول جغرافیایی ۷۵ درجه غربی به طرف نقطه عرض جغرافیایی ۴۷° ۳۲' جنوبی، طول جغرافیایی ۷۲ درجه غربی و سپس مدار موازی عرض جغرافیایی ۴۷° ۳۲' جنوبی به طرف ساحل غربی آمریکای جنوبی درج می‌شود.

ضمیمه ۳
گواهینامه‌ها

فرم‌های موجود گواهینامه بین‌المللی خط شاهین (۱۹۶۶) و گواهینامه بین‌المللی معافیت خط شاهین توسط متن ذیل جایگزین می‌شود:

« فرم گواهینامه بین‌المللی خط شاهین »
گواهینامه بین‌المللی خط شاهین

(مهر مقام مجاز) (کشور)

صادرہ تحت مقررات
کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶
آنطور که توسط پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به آن اصلاح شده

تحت مسؤولیت دولت

(اسم کشور)

توسط

(شخص یا سازمان مشخص شده)

مشخصات کشتی^(۱)

نام کشتی

شماره یا حروف مشخصه

بندر ثبت کشتی

طول بر طبق ماده (۸) ۲ (به متر)

شماره IMO^(۲)

سطح بدنه آزاد تخصیص داده شده به عنوان: ^(۳)

کشتی جدید

نوع کشتی^(۳)

نوع الف

نوع ب

کشتی موجود

نوع ب با سطح بدنه آزاد کاهش یافته

نوع ب با سطح بدنه آزاد افزایش یافته

۱- به طریق دیگر، مشخصات کشتی ممکن است در جدول‌های افقی قرار داده شود.
۲- بر طبق قطعنامه (۱۵) A ۶۰۰ طرح شماره‌گذاری شناسایی کشتی آی‌مو، این اطلاعات می‌تواند به طور اختیاری درج گردد.
۳- حسب مورد حذف شود.

بازرسی سالیانه :

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان :

تاریخ :

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه :

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان :

تاریخ :

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه برطبق ماده (ج) (۸) ۱۹

گواهی می‌شود که در بازرسی انجام شده برطبق ماده (ج) (۸) ۱۹ کنوانسیون، تشخیص داده شد که کشتی کاملاً با الزامات مربوطه کنوانسیون مطابقت دارد.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان :

تاریخ :

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت نویسی جهت تمدید گواهینامه‌ای که کمتر از پنج سال اعتبار دارد، هنگامی که ماده (۳) ۱۹ اعمال می‌گردد.

کشتی با الزامات مربوطه کنوانسیون مطابقت دارد و این گواهینامه باید مطابق با ماده (۳) ۱۹ کنوانسیون به‌عنوان گواهینامه معتبر، تا تاریخ پذیرفته شود.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان :

تاریخ :

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت نویسی هنگامی که بازرسی مجدد اتمام یافته و ماده (۴) ۱۹ اعمال می‌گردد. کشتی با الزامات مربوطه کنوانسیون مطابقت داشته و این گواهینامه باید برطبق

ماده (۴) ۱۹ کنوانسیون به‌عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ پذیرفته شود.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان :

تاریخ :

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت نویسی جهت تمدید اعتبار گواهینامه تا رسیدن به بندر بازرسی یا دادن مهلت هنگامی که ماده (۵) ۱۹ یا (۶) ۱۹ اعمال می‌گردد.

این گواهینامه باید، برطبق ماده (۵) ۱۹ / (۶) ۱۹^(۱) کنوانسیون به‌عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ پذیرفته شود.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان :

تاریخ :

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت نویسی به جهت جلو انداختن تاریخ سالگرد هنگامی که ماده (۸) ۱۹ اعمال می‌گردد.

برطبق ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد می‌باشد.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان :

تاریخ :

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

برطبق ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد می‌باشد.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان :

تاریخ :

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

۱- حسب مورد حذف شود.

فرم گواهینامه بین‌المللی معافیت خط شاهین

گواهینامه بین‌المللی معافیت خط شاهین

(مهر مقام مجاز)

(کشور)

صادره تحت مقررات

کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶

آن‌طور که توسط پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به آن اصلاح شده

تحت مسؤولیت دولت

(اسم کشور)

توسط

(شخص یا سازمان مشخص شده)

مشخصات کشتی^(۱)

نام کشتی.....

شماره یا حروف مشخصه.....

بندر ثبت کشتی.....

طول برطبق ماده ۲(۸) (به متر).....

شماره IMO^(۲).....

بدینوسیله گواهی می‌شود که:

کشتی تحت مسؤولیت واگذار شده توسط ماده ۶(۴) / ۶(۲)^(۳) اشاره شده در فوق، از مقررات کنوانسیون معاف گردیده است.

مقررات کنوانسیون که برطبق آن کشتی تحت ماده ۶(۲) معاف می‌شود عبارتند از:

سفری که معافیت تحت ماده ۶(۴) برای آن اعطاء شده عبارت است از:

از:

به:

۱- به طریق دیگر، مشخصات کشتی ممکن است در جدول‌های افقی درج شود.
۲- بر طبق قطعنامه (۱۵) A۶۰۰، شماره شناسایی کشتی آی‌مو، این اطلاعات ممکن است به طور اختیاری درج شود.
۳- حسب مورد حذف شود.

شرایطی، اگر باشد، که براساس آن معافیت تحت ماده ۶(۲) یا ۶(۴) اعطاء می‌شود، عبارتند از:

این گواهینامه تا تاریخ.....^(۱) منوط به بازرسی‌های سالیانه مطابق با ماده (ج) (۱) ۱۴ کنوانسیون اعتبار دارد.

صادره از.....
(محل صدور گواهینامه)

تاریخ صدور گواهینامه) (امضاء مقام مسؤول صادرکننده گواهینامه)
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت نویسی به منظور بازرسی‌های سالیانه

بدینوسیله گواهی می‌شود که در بازرسی سالیانه مورد لزوم در ماده (ج) (۱) ۱۴ کنوانسیون، تشخیص داده شد که کشتی با شرایطی که تحت آن این معافیت اعطاء می‌شود مطابقت دارد.

بازرسی سالیانه:

امضاء:
(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه:

امضاء:
(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه:

امضاء:
(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

۱- تاریخ پایان اعتبار آن‌طور که توسط دستگاه اجرایی مطابق با ماده ۱۹(۱۰) کنوانسیون مقرر شده درج گردد. روز و ماه این تاریخ مطابق با تاریخ سالگرد آن‌طور که در ماده ۲(۹) کنوانسیون تعیین شده بود، مگر مطابق با ماده ۱۹(۸) کنوانسیون اصلاح شده باشد.

قوانین

بازرسی سالیانه:

امضاء :
(امضاء مقام مجاز)
مکان :
تاریخ :
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه برطبق ماده (ج) ۱۹ (۸)

بدینوسیله گواهی می‌شود که در بازرسی به عمل آمده طبق ماده (ج) ۱۹(۸) کنوانسیون، تشخیص داده شد که کشتی با الزامات مربوطه کنوانسیون مطابقت دارد.

امضاء :
(امضاء مقام مجاز)
مکان :
تاریخ :
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت‌نویسی جهت تمدید گواهینامه‌ای که کمتر از پنج سال اعتبار دارد، هنگامی که ماده (۳) ۱۹ اعمال می‌گردد:

کشتی با الزامات مربوطه کنوانسیون مطابقت دارد و این گواهینامه باید مطابق با ماده (۳) ۱۹ کنوانسیون به عنوان گواهینامه معتبر، تا تاریخ پذیرفته شود.

امضاء :
(امضاء مقام مجاز)
مکان :
تاریخ :
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت‌نویسی هنگامی که بازرسی مجدد اتمام یافته و ماده (۴) ۱۹ اعمال می‌گردد. کشتی با الزامات مربوطه کنوانسیون مطابقت دارد و این گواهینامه باید طبق ماده (۴) ۱۹ کنوانسیون به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ پذیرفته شود.

امضاء :
(امضاء مقام مجاز)
مکان :
تاریخ :
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت‌نویسی جهت تمدید اعتبار گواهینامه جهت رسیدن به بندر بازرسی یا دادن مهلت هنگامی که ماده (۵) ۱۹ یا (۶) ۱۹ اعمال می‌گردد.

این گواهینامه باید برطبق ماده (۵) ۱۹(۶) / (۶) ۱۹^(۱) کنوانسیون به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ پذیرفته شود.

امضاء :
(امضاء مقام مجاز)
مکان :
تاریخ :
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت‌نویسی گواهینامه جهت جلو انداختن تاریخ سالگرد هنگامی که ماده (۸) ۱۹ اعمال می‌گردد.

برطبق ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد می‌باشد.

امضاء :
(امضاء مقام مجاز)
مکان :
تاریخ :
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

برطبق ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد می‌باشد.

امضاء :
(امضاء مقام مجاز)
مکان :
تاریخ :
(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

قطعهنامه ۱

تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به پروتکل ایمنی جان اشخاص

در دریا، ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین، ۱۹۸۸

فراهمایی،

با تصویب پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (پروتکل سولاس ۱۹۸۸) و پروتکل ۱۹۸۸ در رابطه با کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ (پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸) که در میان سایر امور، سیستم هماهنگ بازرسی و صدور گواهینامه را تحت کنوانسیون بین‌المللی سولاس، ۱۹۷۴ (کنوانسیون سولاس، ۱۹۷۴) و کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ (کنوانسیون خط شاهین ۱۹۶۶) معرفی می‌نماید.

۱- حسب مورد حذف شود.

قوانین

با تشخیص این که پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ تنها زمانی لازم الاجرا می‌شوند که هر دو پروتکل توسط حداقل ۱۵ کشور که مجموع ناوگانهای تجاری آنها پنجاه درصد (۷۵۰/۱) تناژ ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی را تشکیل می‌دهد مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار گرفته باشد.

همچنین با تشخیص اینکه کشورها می‌توانند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ را به‌طور مجزا و مستقل و در زمانهای مختلف انجام دهند.

با ابراز تمایل به لازم‌الاجرا شدن هرچه سریعتر پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸.

از دولتها مصرا نه می‌خواهد تا تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ را هرچه سریعتر و در یک زمان انجام دهند.

قطعنامه ۲

به رسمیت شناختن گواهینامه‌های صادره تحت کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ آنطور که توسط پروتکل سولاس ۱۹۸۸ اصلاح شده توسط کشورهای

متعاقد به کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴

فراهمایی،

با تصویب پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی سولاس، ۱۹۷۴ (پروتکل سولاس ۱۹۸۸) که در میان سایر امور، بازنگری فصل یک کنوانسیون بین‌المللی سولاس ۱۹۷۴ (کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴) را به منظور استاندارد کردن زمانهای اعتبار گواهینامه‌ها و فواصل میانی بازرسی‌ها که در کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ و کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ درخواست شده معرفی می‌نماید.

با تشخیص اینکه متعاهدین به پروتکل سولاس ۱۹۸۸، گواهینامه‌ها را تحت کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ به شکلی که در پروتکل سولاس ۱۹۸۸ توصیف شده صادر می‌نمایند.

۱- از دولتهای متعاقد به کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ مصرا نه می‌خواهد که هرچه سریعتر و در اولین فرصت به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ متعهد شوند.

۲- از کشورهای متعاقد به کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ که متعاقد به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ نیستند دعوت می‌نماید تا پس از لازم‌الاجرا شدن پروتکل سولاس ۱۹۸۸، گواهینامه‌های صادره تحت کنوانسیون ۱۹۷۴ که برطبق فرم ذکر شده در پروتکل سولاس ۱۹۸۸ صادر شده را همانند گواهینامه‌های صادره تحت کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ به رسمیت بشناسند.

قطعنامه ۳

به رسمیت شناختن گواهینامه‌های صادره تحت کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ آنطور که توسط پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ اصلاح شده توسط کشورهای متعاقد به کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ فراهمایی،

با تصویب پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ (پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸) که در میان سایر امور، بازنگری ماده‌ها و مقررات کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ (کنوانسیون خط شاهین ۱۹۶۶) را به منظور استاندارد کردن زمانهای اعتبار گواهینامه‌ها و فواصل میانی بازرسی‌های مورد لزوم طبق کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ و کنوانسیون خط شاهین ۱۹۶۶ معرفی می‌نماید.

با تشخیص اینکه متعاهدین به پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸، گواهینامه‌ها را تحت کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ به نحوی که در پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ مطرح شده صادر می‌نمایند.

۱- از دولتهای متعاقد به کنوانسیون خط شاهین، ۱۹۶۶ مصرا نه می‌خواهد تا در اولین فرصت به پروتکل خط شاهین، ۱۹۸۸ متعهد شوند.

۲- از کشورهای متعاقد به کنوانسیون خط شاهین، ۱۹۶۶ که متعاقد به پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ نیستند دعوت می‌نماید که پس از لازم‌الاجرا شدن پروتکل خط شاهین، ۱۹۸۸ گواهینامه‌های صادره تحت کنوانسیون خط شاهین، ۱۹۶۶ را که برطبق فرم ذکر شده در پروتکل خط شاهین، ۱۹۸۸ صادر شده را همانند گواهینامه‌های صادره تحت کنوانسیون خط شاهین، ۱۹۶۶ به رسمیت بشناسند.

قطعنامه ۴

اجرای سیستم هماهنگ بازرسی و صدور گواهینامه طبق مارپل ۷۳/۷۸ آئین‌نامه IBC، آئین‌نامه BCH و آئین‌نامه IGC

فراهمایی،

با توجه به قطعنامه ۱۰ فراهمایی ایمنی و جلوگیری از آلودگی مربوط به تانکرها ۱۹۷۸ که توصیه نمود IMO (سازمان بین‌المللی دریانوردی)، اقدامات لازم جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴)، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ و اصلاح شده آن در پروتکل ۱۹۷۸ مربوطه (مارپل ۷۳/۷۸)، کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶

(کنوانسیون خط شاهین ۱۹۶۶) با هدف استاندارد کردن زمانهای اعتبار گواهینامه‌ها و نیز فواصل میانی بازرسی‌های مورد لزوم در این کنوانسیون‌ها را به عمل آورد.

با تصویب پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (پروتکل سولاس ۱۹۸۸) و پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی خط‌شاهین، ۱۹۶۶ (پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸)، که در میان سایر امور سیستم هماهنگ بازرسی و صدور گواهینامه را تحت کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ و کنوانسیون خط شاهین ۱۹۶۶ معرفی می‌نماید.

با تشخیص اینکه مقررات مارپل ۷۳/۷۸ و پیش‌بینی‌های آئین‌نامه بین‌المللی ساخت و تجهیز کشتی‌های حمل‌کننده مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله (آیین‌نامه IBC) و آئین‌نامه ساخت و تجهیز کشتی‌های حمل‌کننده مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله (آئین‌نامه BCH) و آئین‌نامه بین‌المللی ساخت و تجهیز کشتی‌های حمل‌کننده گازهای مایع به صورت فله (آیین‌نامه IGC) جهت هماهنگ کردن بازرسی‌ها و الزامات صدور گواهینامه مربوط به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ به اصلاحات نیاز دارند.

توصیه می‌نماید که کمیته ایمنی دریانوردی و کمیته حفاظت محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی اقدامات ضروری ذیل را به عمل آورند:

(الف) - مارپل ۷۳/۷۸، آیین‌نامه IBC، آیین‌نامه BCH، آیین‌نامه IGC را به منظور هماهنگ کردن الزامات بازرسی و صدور گواهینامه مربوط به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ اصلاح نمایند.

(ب) - اصلاحیه‌های یادشده را در همان تاریخ و یا هر تاریخی که به زمان لازم‌الاجرا شدن پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ نزدیکتر باشد لازم‌الاجرا نمایند.

قطعه‌نامه ۵

آماده‌سازی ترجمه رسمی و بازنگری شده کنوانسیون بین‌المللی

خط شاهین، ۱۹۶۶ به زبان اسپانیایی

فراهمایی،

با به یادآوری تصمیم خود که پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ (پروتکل ۱۹۸۸)، باید در یک نسخه واحد به زبانهای اصلی عربی، چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی که متون آنها دارای اعتبار یکسان است تهیه شود، با مورد توجه قراردادادن پیش‌بینی‌های بند (۲) ماده (۱) پروتکل ۱۹۸۸،

و همچنین با مورد توجه قراردادادن این حقیقت که متون موثق کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ تنها به زبانهای انگلیسی و فرانسه بوده و ترجمه رسمی آنها نیز به زبانهای روسی و اسپانیایی فراهم شده،

با در نظر گرفتن این نکته که مطلوب است واژگان و اصطلاحات هماهنگی در زبان اسپانیایی متن اصلی کنوانسیون، ۱۹۶۶ مطابق با واژگان و اصطلاحات تصویب شده متن اسپانیایی معتبر پروتکل ۱۹۸۸ به کار گرفته شود،

۱- از دبیرکل درخواست می‌نماید که یک پیش‌نویس از ترجمه بازنگری شده رسمی به زبان اسپانیایی کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ را طبق مراحل معمول در این خصوص فراهم نموده و آن پیش‌نویس را جهت بررسی به کشورهای مربوطه ارسال نماید؛

۲- مصمم است که متن اسپانیایی بررسی شده توسط کشورهای مربوطه، جایگزین ترجمه رسمی کنونی به زبان اسپانیایی کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ شود. قانون فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن پروتکل شامل مقدمه و بیست و یک ماده و سه ضمیمه و پنج قطعنامه در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ بیست و هفتم اردیبهشت‌ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۴/۳/۱۸ به تأیید شورای نگهبان رسید.

رئیس مجلس شورای اسلامی - غلامعلی حدادعادل

نقل از شماره ۱۷۵۷۳ - ۱۳۸۴/۴/۸ روزنامه رسمی

۱۳۸۴/۳/۳۱

شماره ۱۷۳/۸۵۸۹۹

حضرت حجت‌الاسلام والمسلمین جناب آقای سیدمحمد خاتمی

ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

لایحه کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر که از سوی دولت به شماره ۳۰۹۳۱/۱۹۵۴۰ مورخ ۱۳۸۳/۴/۱۷ به مجلس شورای اسلامی تقدیم و در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ ۱۳۸۴/۳/۱۰ مجلس با اصلاحاتی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسید، در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست ارسال می‌گردد.

رئیس مجلس شورای اسلامی - غلامعلی حدادعادل

۱۳۸۴/۴/۷

شماره ۱۹۶۴۴

سازمان حفاظت محیط زیست

قانون کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر که در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ دهم خرداد ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای

اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۴/۳/۲۵ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره
۱۷۳/۸۵۸۹۹ مورخ ۱۳۸۴/۳/۳۱ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده است، به پیوست
جهت اجراء ابلاغ می‌گردد.

رئیس جمهور - سید محمد خاتمی

- ۱۰۰ -