

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا

مصوب ۱۹۷۴ میلادی برابر ۱۳۵۳ هجری شمسی ۱ مصوب ۱۳۷۸/۱۲/۴

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی برابر ۱۳۵۳ هجری شمسی مشتمل بر (۸) ماده و یک پیوست و یک ضمیمه به شرح پیوست، ملحق شده اسناد مربوطه را تسلیم نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)

اعضای این پروتکل،

که عضو کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب اول نوامبر ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳/۸/۱۰ هجری شمسی) در لندن می‌باشند،

با تصدیق اینکه کنوانسیون فوق‌الذکر سهم بسزایی را می‌تواند در ارتقاء ایمنی کشتی‌ها و اموال در دریا و جان اشخاص داخل کشتی ایفا نماید،

همچنین با تصدیق لزوم بهبود بیشتر ایمنی کشتی‌ها، بویژه کشتی‌های نفتکش،

با عنایت به امکان دستیابی بهتر به این هدف بوسیله انعقاد پروتکلی در ارتباط با کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)،

به شرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱- تعهدات کلی

اعضای این پروتکل تعهد می‌کنند که مفاد این پروتکل و ضمیمه آن که جزء لاینفک این پروتکل است را به موقع به اجرا بگذارند. هر اشاره‌ای به این پروتکل در عین حال اشاره به ضمیمه آن نیز خواهد نمود.

ماده ۲- دامنه شمول

۱- مفاد مواد (۲) و (۳) (به غیر از بند «الف»)، (۴) و (۶) (بندهای «ب» و «ج» و «د» و «و» و «ز») و (۸) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) (که منبع کنوانسیون خوانده می‌شود) در این پروتکل گنجانده می‌شوند، مشروط بر اینکه هر اشاره‌ای به مواد مزبور کنوانسیون و دولتهای متعاقد به ترتیب اشاره به این پروتکل و اعضای این پروتکل محسوب گردد.

۲- هر کشتی که مشمول این پروتکل شود، مفاد کنوانسیون را باید به همراه اصلاحات و اضافاتی که در این پروتکل بیان شده است، رعایت نماید.

۳- اعضای این پروتکل در خصوص کشتی‌های دولتهای غیر عضو کنوانسیون و این پروتکل باید الزامات کنوانسیون و این پروتکل را تا جایی که لازم است اطمینان حاصل شود که هیچگونه رفتار نامطلوب‌تری در مورد کشتی‌های مزبور صورت نمی‌گیرد بکار بندند.

ماده ۳- تبادل اطلاعات

اعضای این پروتکل تعهد می‌کنند فهرستی از بازرسهای معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده‌ای که به نیابت از طرف آنها مجاز به فعالیت در زمینه اداره امور ایمنی جان اشخاص در دریا می‌باشند را جهت ارسال به اعضا به منظور اطلاع مأمورین آنها، به دبیرکل سازمان مشورتی بین‌الدولی دریانوردی (که از این پس سازمان نامیده می‌شود) ارسال و نزد وی تودیع نمایند.

دستگاه اجرایی باید سازمان را از مسئولیتها و شرایط خاص اختیار تفویض شده به بازرسهای معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده مطلع نماید.

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

۱- این پروتکل در مقر سازمان از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۸ میلادی ( ۱۳۵۷/۳/۱۱ هجری شمسی ) تا اول مارس ۱۹۷۸ میلادی ( ۱۳۵۷/۱۲/۱۰ هجری شمسی ) جهت امضاء و پس از آن برای الحاق مفتوح خواهد بود. کشورها با رعایت مفاد بند (۳) این ماده ، می‌توانند به روشهای زیر به عضویت این پروتکل درآیند :

الف - امضای بدون شرط تنفیذ ، پذیرش یا تصویب ، یا

ب - امضای منوط به تنفیذ ، پذیرش یا تصویب و متعاقب آن تنفیذ ، پذیرش یا تصویب ، یا

پ - الحاق .

۲- تنفیذ ، پذیرش ، تصویب یا الحاق یا تسلیم سندی بدین منظور به دبیرکل سازمان صورت خواهد پذیرفت.

۳- این پروتکل تنها توسط کشورهای می‌تواند بدون قید و شرط تنفیذ ، پذیرش، تصویب یا الحاق ، امضاء شود که کنوانسیون را بدون قید شرط تنفیذ ، پذیرش ، تصویب یا الحاق امضاء کرده‌اند.

ماده ۵- لازم‌الاجرا شدن :

۱- این پروتکل شش ماه پس از تاریخی که حداقل پانزده کشور از مجموع ناوگان تجاری آنها حداقل پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی را تشکیل دهد، مطابق ماده (۴) این پروتکل به عضویت آن درآمد باشند لازم‌الاجرا خواهد شد. در هر حال این پروتکل قبل از اینکه کنوانسیون لازم‌الاجرا گردد به اجرا درخواهد آمد.

۲- هرگونه سند تنفیذ ، پذیرش ، تصویب یا الحاق که پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل تسلیم شده باشد سه ماه پس از تاریخ تسلیم سند ، نافذ خواهد شد.

۳- هرگونه سند تنفیذ ، پذیرش ، تصویب یا الحاق تسلیم شده بعد از تاریخی که در آن اصلاحیه این پروتکل به موجب ماده (۸) کنوانسیون پذیرفته شده تلقی می‌گردد، در مورد این پروتکل به گونه‌ای که اصلاح شده ، اعمال خواهد شد.

ماده ۶- انصراف

۱- این پروتکل می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمان پس از سپری شدن پنج سال از تاریخی که این پروتکل در مورد آن عضو لازم‌الاجرا می‌شود ، فسخ گردد.

۲- انصراف ، با تسلیم سند انصراف به دبیرکل سازمان صورت خواهد پذیرفت .

۳- انصراف یکسال یا زمان طولانی‌تری که ممکن است در سند انصراف تصریح شده باشد ، پس از دریافت آن توسط دبیرکل سازمان نافذ خواهد شد.

۴- انصراف از کنوانسیون از طرف یک عضو ، انصراف آن عضو از این پروتکل نیز تلقی خواهد شد.

ماده ۷- امین اسناد

۱- این پروتکل به دبیرکل سازمان که ( از این پس امین اسناد خوانده می‌شود ) تسلیم خواهد شد.

۲- امین اسناد باید :

الف - موارد زیر را به کلیه کشورهای می‌تواند که این پروتکل را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند اطلاع دهد :

(۱) هر امضاء جدید یا تسلیم سند تنفیذ ، پذیرش ، تصویب یا الحاق همراه با تاریخ آن ،

(۲) تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل،

۳- تسلیم هرگونه سند انصراف از این پروتکل همراه با تاریخ دریافت آن و تاریخی که در آن ، انصراف نافذ می‌شود.

ب - نسخ برابر با اصل این پروتکل را به کلیه کشورهای می‌تواند که این پروتکل را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند ارسال نماید.

۳- به محض اینکه این پروتکل لازم‌الاجرا شد ، یک نسخه برابر با اصل آن توسط امین اسناد به دبیرخانه سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد ، ارسال خواهد شد .

ماده ۸ - زبانها

این پروتکل در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیولی تهیه گردیده که کلیه متون دارای اعتبار یکسان می‌باشند. ترجمه‌های رسمی به زبانهای عربی، آلمانی و ایتالیایی تهیه و به همراه نسخه اصل امضاء شده تسلیم خواهد شد.

در تأیید مراتب فوق، امضاء کنندگان زیر که بدین منظور از طرف دولتهای متبوع مجاز شناخته شده‌اند این پروتکل را امضاء نموده‌اند:

تنظیم شده در لندن به تاریخ هفدهم فوریه ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶/۱۱/۲۸ هجری شمسی)  
پیوست

اصلاحات و اضافات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)  
فصل اول

قسمت (الف) کاربرد، تعاریف و غیره

ماده ۲- تعاریف

بند زیر به متن موجود اضافه می‌شود:

ن - «سن کشتی» به معنای مدت زمان سپری شده از سال ساخت کشتی مطابق آنچه که در اوراق ثبت کشتی درج شده است.

قسمت (ب) بازرسی‌ها و گواهینامه‌ها

ماده ۶- بازرسی‌ها و بازرسی‌ها

متن زیر جایگزین متن موجود ماده (۶) می‌شود:

الف - بازرسی و بازرسی کشتیها، تا جایی که مربوط به اجرای مفد این مواد و اعطای معافیت از آنها می‌باشد باید توسط مأموران دستگاه اجرایی انجام شود. در هر صورت دستگاه اجرایی می‌تواند این بازرسی‌ها و بازرسی‌ها را یا به بازرسی‌های معرفی شده برای این منظور و یا به سازمانهای رسمیت شناخته شده واگذار کند.

ب - دستگاه اجرایی باید ترتیباتی را جهت بازرسی‌های برنامه‌ریزی نشده اتخاذ نماید که این بازرسی‌های خارج از برنامه در طی مدت اعتبار گواهینامه انجام شود. چنین بازرسی‌هایی باید تضمین نماید که کشتی و تجهیزات آن از هر لحاظ به طور مطلوبی برای خدماتی که برای کشتی در نظر گرفته شده، باقی می‌مانند. این بازرسی‌ها می‌توانند توسط واحدهای بازرسی خود دستگاه اجرایی یا بازرسی‌های معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده یا دیگر اعضاء بنا به درخواست دستگاه اجرایی انجام شود. در صورتی که دستگاه اجرایی، به موجب مفاد مواد (۸) و (۱۰) این فصل، بازرسی‌های اجباری سالانه را مقرر کند، بازرسی‌های خارج از برنامه فوق‌الذکر اجباری نخواهد بود.

ج - دستگاه اجرایی که بازرسی‌هایی را معرفی می‌کند یا سازمانهایی که به رسمیت می‌شناسند تا بازرسی‌ها و بازرسی‌ها را همانطوری که در بندهای (الف) و (ب) این ماده شرح داده شده، انجام دهند باید حداقل به هر بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده برای موارد زیر اختیار اعطاء نماید:

۱- درخواست تعمیرات برای یک کشتی، و

۲- انجام بازرسی‌ها و بازرسی‌ها، در صورتی که بوسیله مراجع ذیصلاح کشور صاحب بندر تقاضا شود.

دستگاه اجرایی مسئولیت‌ها و شرایط خاص اختیار تفویض شده به بازرسی‌های معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده را به سازمان اطلاع خواهد داد.

د - وقتی یک بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده احراز کند که شرایط کشتی یا تجهیزات آن اساساً مطابق با جزئیات گواهینامه نیست یا به گونه‌ای است که کشتی بدون ایجاد خطر برای خود و اشخاص داخل آن نمی‌تواند به دریا برود، بازرسی یا سازمان مزبور باید فوری مطمئن شود که اقدامات اصلاحی صورت گرفته و باید در موقع مقتضی دستگاه اجرایی را مطلع نماید. اگر چنین اقدام اصلاحی صورت نگرفته باشد گواهینامه مربوط باید اخذ و

دستگاه اجرایی را فوری مطلع نمود ، و اگر کشتی در بندر عضو دیگری است ، مراجع ذیصلاح کشور صاحب بندر نیز باید فوری مطلع شوند. اگر مأمور دستگاه اجرایی ، بازرس معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده ، مراجع ذیصلاح کشور صاحب بندر رامطلع کرده باشد ، دولت کشور صاحب بندر مربوط باید به مأمور ، بازرس یا سازمان مزبور هر نوع کمکی را که لازم است بنماید تا تعهدات خود را مطابق این ماده انجام دهد. در صورت امکان، دولت کشور صاحب بندر باید اطمینان حاصل کند که کشتی حرکت نخواهد کرد ، مگر اینکه بتواند بندر را به قصد آبهای آزاد یا حوضچه مناسب تعمیرات کشتی ، بدون اینکه خطری متوجه کشتی یا اشخاص داخل آن شود ، ترک کند. هـ دستگاه اجرایی در هر مورد بطور کامل بازرسی و بازبینی کافی و کامل را تضمین خواهد کرد و متعهد خواهد شد که از وجود ترتیبات ضروری برای انجام این تعهد ، اطمینان حاصل کند.

ماده ۷- بازرسی کشتیهای مسافربری .

جزء زیر جایگزین جزء (۳) بند (ب) موجود می شود :

۳- بعد از تعمیر ناشی از بازرسیهای توصیف شده در ماده (۱۱) این فصل ، یا هر موقع که تعمیر مهم یا نوسازی کشتی انجام می گیرد یک بازرسی اعم از کلی یا جزئی حسب شرایط صورت خواهد گرفت . این بازرسی به گونه ای خواهد بود که اطمینان حاصل شود که تعمیرات ضروری یا نوسازیها به طور مؤثر صورت گرفته و مواد و مهارت بکار گرفته شده در این تعمیرات و نوسازیها از هر لحاظ رضایتبخش می باشد و این که کشتی در تمام جنبهها، مفاد کنوانسیون و این پروتکل و مقررات لازم الاجرای بین المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا ، قوانین ، تصویب نامه ها ، احکام و مقرراتی را که دستگاه اجرایی در نتیجه آنها اعلام کرده، رعایت می کند.

ماده ۸- بازرسی وسایل نجات جان اشخاص و سایر لوازم کشتیهای باری

متن زیر جایگزین ماده (۸) متن موجود می شود :

الف - تجهیزات نجات جان به استثنای دستگاه رادیو تلگراف در قایق نجات موتوری یا دستگاه رادیویی قابل حمل برای قایقهای نجات ، دستگاه عمق یاب ، قطب نما یاب و ( که همیشه شمال حقیقی را نشان می دهد ) ، تجهیزات اطفای حریق و سیستم گاز بی اثر کشتیهای باری که فصول دوم - ۱ ، دوم - ۲ سوم و پنجم کنوانسیون و این پروتکل در مورد آنها اعمال می شود ، مشمول بازرسیهای اولیه و بعدی به صورتی که برای کشتیهای مسافربری در ماده (۷) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل توصیف شده با جایگزین کردن (۲۴) ماه به جای (۱۲) ماه مندرج در جزء (۲) بند (الف) ماده مزبور خواهد بود. نقشه های مقابله با حریق در کشتیهای جدید و وسیله سوارشدن راهنمای محلی به کشتی ، کتب دریایی، چراغهای دریایی، علائم روز و دستگاه تولید صدا که در کشتیهای فعلی و کشتیهای جدید حمل می گردد، جزء موارد بازرسیها قرار داده می شود تا اطمینان حاصل شود که آنها الزامات کنوانسیون و این پروتکل و در مورد که قابل اعمال است ۲ ، مقررات لازم الاجرای بین المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا را به طول کامل رعایت کرده اند.

ب - بازرسیهای میان مدت برای کشتیهای نفت کش با عمر ده سال و بیشتر ، در ظرف (۳) ماه قبل یا بعد از تاریخ سالگرد گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری ، صورت خواهد گرفت تا از این که تجهیزات معین شده در بند (الف) این ماده مطابق با ماده (۱) این فصل نگهداری شده اند و این که در شرایط کاری مطلوبی می باشند اطمینان حاصل گردد. چنین بازرسیهای میان دوره ای در پشت گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری صادره مطابق با بند جزء (۳) بند (الف) ماده (۱۲) فصل اول کنوانسیون درج خواهد شد.

ماده ۱۰- بازرسیهای بدنه ، ماشین آلات و تجهیزات کشتیهای باری

متن زیر جایگزین ماده (۱۰) موجود می شود :

الف - بدنه ، ماشین آلات و تجهیزات کشتیهای باری ( به غیر از مواردی که درخصوص آنها گواهینامه های تجهیزات ایمنی کشتی باری ، گواهینامه ایمنی رادیو تلگراف کشتی باری یا گواهینامه های رادیوتلفنی کشتی باری صادر شده است ) بلافاصله پس از اتمام ساخت و پس از آن به شیوه ای که دستگاه اجرایی ممکن است ضروری تشخیص دهد

مورد بازرسی قرار می‌گیرند تا از این که شرایط کار آنها در تمام جنبه‌ها رضایتبخش باشد و در فواصل زمانی زیر اطمینان حاصل شود :

۱- در فواصل زمانی تعیین شده بوسیله دستگاه اجرایی که متجاوز از (۵) سال نباشد (بازرسیهای ادواری)؛  
۲- علاوه بر چنین بازرسی‌های ادواری، یک کشتی نفتکش ده‌ساله و بالاتر باید در طول مدت اعتبار گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری حداقل تحت یک بازرسی میان‌مدت قرار گیرد، در مواردی که فقط یک ازرسی نباید در حد فاصل زمانی شش ماه قبل و بعد از نصف مدت اعتبار گواهینامه باشد.

ب - بازرسی اولیه و ادواری باید چنان باشد که اطمینان حاصل گردد که ترتیبات ، مواد، اندازه‌های اسکلت ساختمانی، دیگهای بخار و دیگر وسایل ظروف فشار و متعلقات آنها و ماشین‌آلات اصلی و کمکی از جمله سکان و سیستمهای کنترل وابسته به آن ، تأسیسات الکتریکی و تجهیزات دیگر در تمام جنبه‌ها برای خدماتی که کشتی برای انجام آنها موردنظر می‌باشد، رضایتبخش هستند. چنین بازرسی‌هایی باید در مورد کشتیهای نفتکش شامل بازدید کف کشتی از بیرون ، اطاقهای پمپاژ ، سیستم‌های لوله‌کشی سوخت‌رسانی و تخلیه و بارگیری لوله‌کشی هواکش‌ها، شیرهای مکش فشار و محللهای ضدعبور شعله نیز باشد.

ج - بازرسی میان‌مدت از کشتیهای نفتکش ده سال و بالاتر باید شامل بازدید از تجهیزات سکان و سیستمهای کنترل مربوط ، اطاقهای پمپاژ ، سیستمهای لوله‌کشی سوخت و کالاب روی عرشه و در اطاقهای پمپاژ ، لوله‌کشی ، هواکشها ، شیرهای مکش فشار و محللهای ضد عبور شعله ، تأسیسات الکتریکی در مناطق خطرناک و کف‌کشی از بیرون ، باشد . علاوه بر بازدید از تأسیسات الکتریکی با چشم غیرمسلح ، مقاومت عایق‌بندی تجهیزات الکتریکی در مناطق خطرناک باید مورد آزمایش قرار گیرند. اگر در هنگام آزمایشها تردید نسبت به وضعیت لوله‌کشی بوجود آید، اقدامات اضافی مانند آزمایشهای فشار و تعیین ضخامت اگر لازم باشد باید انجام گیرد . بازرسیهای میان مدت مزبور باید در پشت گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری صادره طبق جزء (۲) بند الف ماده (۱۲) این فصل درج شود.

د - یک بازرسی ، چه به صورت کلی یا جزئی برحسب شرایط ، هر زمان که مقتضی باشد بعد از تحقیقات توصیف شده در ماده (۱۱) این فصل یا هر وقت که تعمیرات عمده یا نوسازی انجام شود صورت خواهد پذیرفت . بازرسی به صورتی انجام می‌شود که اطمینان حاصل شود که تعمیرات یا نوسازی‌های ضروری ، به طور مؤثر صورت گرفته است و اینکه مواد و مهارت به کار گرفته شده در این تعمیرات و نوسازی از هر لحاظ رضایتبخش هستند و کشتی بدون این که خطری متوجه ایمنی کشتی یا اشخاص داخل آن باشد آماده سفر به دریا است.  
ماده ۱۱- حفظ شرایط بعد از بازرسی .

متن زیر جایگزین ماده (۱۱) متن موجود می‌شود :

الف - به منظور اطمینان حاصل کردن از این کشت از هر لحاظ آماده نگه داشته شده که با ایمنی کامل و بدون ایجاد خطر برای خود و اشخاص داخل آن به دریا برود ، وضع کشتی و تجهیزات آن باید مطابق مقررات کنوانسیون و این پروتکل باید نگهداری شوند.

ب - بعد از اینکه هر بازرسی به موجب مواد (۶ ، ۷ ، ۸ ، ۹ یا ۱۰) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل کامل شده ، هیچ نوع تغییری در ترتیبات ساختاری ماشین‌آلات ، تجهیزات و دیگر قسمتهای تحت بازرسی بدون مجوز دستگاه اجرایی نباید انجام گیرد.

ج - هرگاه که حادثه‌ای برای یک کشتی رخ دهد یا نقصی یافت شود که بر ایمنی کشتی یا کارایی آن یا تکمیل تجهیزات نجات یا دیگر تجهیزات تأثیر بگذارد، فرمانده یا مالک کشتی باید در اسرع وقت موضوع را به دستگاه اجرایی، بازرس معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده مسئول صدور گواهینامه مربوط که مسبب شروع تحقیقاتی به منظور تعیین اینکه بازرسی که موجب مواد ( ۶ ، ۷ ، ۸ ، ۹ یا ۱۰ ) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل ضروری است یا خیر گزارش کند. اگر کشتی در بندر عضو دیگری است ، فرمانده یا مالک کشتی باید مراتب را فوری

به مقامات ذیصلاح کشور صاحب بندر نیز گزارش کند و بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده باید ثابت کند که چنین گزارشی صورت گرفته است.

ماده ۱۴- مدت و اعتبار گواهینامه‌ها

متن زیر جایگزین ماده (۱۴) متن موجود می‌شود :

الف - گواهینامه‌هایی به غیر از گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری ، گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری و هر نوع گواهینامه معافیت ، باید برای مدتی که متجاوز از (۱۲) ماه نباشد، صادر گردد. گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری باید برای مدتی که متجاوز از پنج سال نباشد ، صادر گردد. گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری باید برای مدتی که متجاوز از (۲۴) ماه نباشد، صادر گردد. گواهینامه‌های معافیت نباید برای مدت طولانی‌تر از مدت گواهینامه‌هایی که گواهینامه‌های مزبور به آنها اشاره دارد ، معتبر باشند.

ب - تمدید اعتبار گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری بیش از مدت اعتبار پنجساله مجاز نمی‌باشد.

ج - اگر بازرسی ظرف دو ماه قبل از پایان دوره‌ای صورت گیرد که برای آن گواهینامه ایمنی رادیو تلگرافی کشتی باری یا گواهینامه ایمنی رادیو تلفنی کشتی باری صادره در خصوص کشتیهای باری با ظرفیت بارگیری ناخالص ۳۰۰ تن و بیشتر اما کمتر از ظرفیت بارگیری ناخالص ۵۰۰ تن ، که بطور اولیه صادر شده ، این گواهینامه می‌تواند پس گرفته شود و گواهینامه جدیدی می‌تواند صادر شود که (۱۲) ماه بعد از پایان دوره مذکور اعتبار آن خاتمه خواهد یافت.

د - اگر یک کشتی در زمان خاتمه اعتبار گواهینامه‌ای به غیر از گواهینامه موضوع بند (ب) این ماده در بندر کشوری که کشتی در آن به ثبت رسیده و یا در جایی که باید مورد بازرسی قرار گیرد ، نباید ، دستگاه اجرایی می‌تواند گواهینامه را تمدید کند، اما چنین تمدیدی فقط به منظور اینکه کشتی مجاز باشد سفر دریایی خود را تا کشوری که در آنجا ثبت شده یا باید مورد بازرسی قرار گیرد ، کامل کند ، و پس از آن فقط در مواردی که انجام آن مناسب و معقول به نظر برسد ، اعطاء می‌شود.

ه - هیچ گواهینامه‌ای نباید به موجب مفاد بند (د) این ماده برای مدتی بیش از ۵ ماه تمدید اعتبار شود، و کشتی که از چنین تمدیدی برخوردار شده ، پس از رسیدن به کشوری که در آن به ثبت رسیده یا بندری که باید در آن مورد بازرسی قرار گیرد ، مجاز نخواهد بود به موجب تمدید مزبور بندر یا کشور مزبور را بدون اخذ گواهینامه جدید ، ترک کند.

و - گواهینامه‌ای به غیر از گواهینامه موضوع بند (ب) این ماده ، که به موجب مفاد زیرین این ماده تمدید نشده باشد ، ممکن است توسط دستگاه اجرایی برای مدت یک ماه از تاریخ خاتمه اعتبار آن تمدید گردد.

ز - گواهینامه در موارد زیر فاقد اعتبار خواهد بود :

۱- اگر بازرسی‌ها و بازرسی‌ها در طی مدتهای قید شده در بند (الف) ماده (۷) و مواد (۸ و ۹) بند (الف) ماده (۱۰) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل انجام نشده باشد یا بر اساس بندهای (د) ، (ه) یا (و) این ماده تمدید اعتبار نشده باشد ، یا

۲- به محض انتقال کشتی به پرچم یک دولت دیگر ، گواهینامه جدید تنها هنگامی باید صادر گردد که دولت صادرکننده گواهینامه جدید از انطباق کشتی با الزامات بندهای (الف) و (ب) ماده (۱۱) این فصل کاملاً رضایت داشته باشد. در حالت انتقال بین اعضاء ، دولت عضوی که کشتی قبلاً مجاز به برافراشتن آن بوده ، در صورتی که طی مدت (۳) ماه پس از انجام انتقال از آن درخواست شود باید در اسرع وقت نسخی از گواهینامه‌های حمل شده در کشتی قبل از انتقال و نسخه‌هایی از گزارشهای بازرسی مربوط را اگر موجود باشد، به دستگاه اجرایی ارسال نماید.

ماده ۱۹ - کنترل

متن زیر جایگزین ماده (۱۹) موجود می‌شود :

الف - هر کشتی وقتی در بندر عضو دیگری قرار گیرد مشمول کنترل مأمورین مجاز آن دولت تا جایی است که این کنترل در جهت تأیید گواهینامه‌های صادره به موجب مواد (۱۲) یا (۱۳) فصل اول کنوانسیون باشد.

ب - چنین گواهینامه‌هایی اگر معتبر باشند ، باید مورد قبول واقع شوند مگر اینکه دلایل روشنی وجود داشته باشد مبنی بر این که شرایط کشتی یا تجهیزات آن با جزئیاتی که در هر یک از گواهینامه‌ها آمده اساساً منطبق نمی‌باشد یا اینکه کشتی و تجهیزات آن مطابق با مفاد بندهای (الف) و (ب) ماده (۱۱) این فصل نیستند.

ج - در شرایط ذکر شده در بند (ب) این ماده یا در صورتی که اعتبار گواهینامه‌ای تمام شده باشد یا به اعتبار آن پایان داده شده باشد، مأموری که کنترل را انجام می‌دهد باید اقداماتی انجام دهد که مطمئن شود کشتی حرکت نمی‌کند مگر تا زمانیکه بتواند به قصد رفتن به تعمیرگاه مجاز، بدون اینکه خطری متوجه کشتی و اشخاص داخلی آن بشود ، به دریا رفته یا بندر را ترک کند.

د - در حالتی که این کنترل منجر به هر نوع مداخله‌ای شود ، مأموری که کنترل را انجام می‌دهد باید بی‌درنگ به صورت کتبی، کنسول یا درغیاب اول، نزدیکترین نمایندگی دیپلماتیک کشوری که کشتی مجاز به برافراشتن پرچم آن می‌باشد را از کلیه شرایطی که موجب مداخله گردیده ، مطلع نماید. علاوه بر آن ، بازرسی‌های معرفی شه یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده مسئول صدور گواهینامه‌ها نیز باید مطلع گردند ، اطلاعات مربوط به مداخله باید به سازمان گزارش شود.

ه - مقام مربوط کشور صاحب بندر در صورتی که نتواند اقدامی را به گونه‌ای که در بندهای (ج) و (د) این ماده مشخص شده انجام دهد یا در صورتی که کشتی مجاز شده باشد به بندر بعدی توقف برود باید همه اطلاعات مربوط درباره کشتی را علاوه بر اعضای مذکور در بند (د) این ماده ، به مقامات بندر بعدی توقف کشتی اطلاع دهد.

و - وقتی عملیات کنترل کشتی به موجب این ماده در جریان است ، باید تمام تلاشهای ممکن به منظور جلوگیری از توقیف و تأخیر بی‌جهت کشتی به عمل آید. اگر یک کشتی بدین صورت بی‌جهت توقیف شد یا تأخیر کرد مجاز به دریافت خسارت برای زیان یا خسارت وارده می‌باشد.

#### فصل دوم - ۱

ساختمان - تقیم‌بندی فرعی و تعادل ، تأسیسات برقی و ماشین آلات

قسمت الف - کلیات

ماده ۱ - کاربرد

جزءهای زیر به متن بند (ب) موجود اضافه می‌شود.

(۳) علیرغم مفاد جزء (۲) این بند و جزء (۳) بند (الف) این ماده ، از نظر بند (د) ماده (۲۹) این فصل ، کشتی نفتکش جدید به معنای کشتی نفتکشی است که :

۱- قرارداد ساخت آن بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی ( ۱۳۵۸/۳/۱۱ هجری شمسی ) باشد ، یا

۲- در صورت نبودن قرارداد ساخت ، تاریخی که در آن کیل کشتی احداث شده یا در مرحله مشابهی از ساخت پس از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی ( ۱۳۵۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی ) باشد ، یا

۳- تاریخ تحویل آن بعد از اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی ( ۱۳۶۱/۳/۱۱ هجری شمسی ) باشد ، یا

۴- تحت تغییرات یا اصلاحات اساسی قرار گرفته باشد که :

الف - برای آن قراردادی بعد از اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی ( ۱۳۵۸/۳/۱۱ هجری شمسی ) منعقد شده باشد ، یا

ب - در صورت نبودن قرارداد ، کار ساخت بعد از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی ( ۱۳۵۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی ) شروع شده باشد ، یا

ج - بعد از اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی ( ۱۳۶۱/۳/۱۱ هجری شمسی ) تکمیل شده باشد.

(۴) از نظر بند (د) ماده (۲۹) این فصل کشتی نفتکش موجود ، نفتکشی است که نفتکش جدید به صورتی که در جزء (۳۹) این بند تعریف شده ، نباشد.

(۵) از نظر جزء (۳) این بند ، تبدیل یک کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰/۰۰۰ تن متریک و بیشتر برای تأمین الزامات این پروتکل یا پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی ) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتیها مصوب ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی ) ، تغییر یا اصلاح اساسی تلقی نخواهد شد.  
ماده ۲ - تعاریف

بندهای زیر به متن موجود اضافه می‌شود.

ک - سیستم کنترل اسکان از راه دور ، ابزاری است که با آن حرکات موردنیاز اسکان از پل فرماندهی به کنترل‌های واحد مولد نیروی اسکان منتقل می‌گردد.

ل - اسکان اصلی عبارت است از ماشین‌آلات ، واحدهای مولد نیروی اسکان ( در صورت وجود ) ، دستگاه کمکی و آلات انتقال گشتاور نیرو به میله اسکان ( مانند نوع بازویی یا دندان‌های ربع دایره‌ای ) که برای حرکات اسکان جهت هدایت کشتی تحت شرایط عادی کار ضروری می‌باشد.

م - واحدهای مولد نیروی اسکان :

۱- در مورد اسکان برقی ، عبارت است از الکتروموتور و دستگاههای برقی مربوط به آن.

۲- در مورد اسکان الکتروهیدرولیکی ، عبارت است از الکتروموتور و دستگاههای برقی متعلق به آن و پمپهای هیدرولیکی متصل به آن .

۳- در مورد اسکانهای هیدرولیکی دیگر عبارت است از موتور محرک و پمپهای متصل به آن .

ن - اسکان کمکی ، دستگاهی است که برای حرکت عملی اسکان برای هدایت کشتی در حال بروز نقص در اسکان اصلی استفاده می‌گردد.

قسمت ج - ماشین‌آلات و تأسیسات الکتریکی

ماده ۲۹ - اسکان

بند زیر به متن موجود اضافه می‌گردد :

د - فقط کشتیهای نفتکش

(۱) موارد زیر در مورد هر کشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰/۰۰۰ تن و بالاتر و در مورد هر کشتی نفتکش موجود با ظرفیت ناخالص ۱۰/۰۰۰ تن و بالاتر ، حداکثر تا دو سال از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل اعمال خواهد شد.

۱- مجهز شدن به دو سیستم کنترل اسکان از راه دور به طوری که هرکدام بطور جداگانه از پل فرماندهی قابل کنترل باشند. البته این امر مستلزم مضاعف کردن فرمان اسکان یا اهرم آن نیست . در صورت بروز نقص در سیستم کنترل اسکان از راه دوری که در حال کار است ، سیستم دیگر باید توانایی آن را داشته باشد که از محل واقع در پل فرماندهی فوری به کار بیافتد. هر سیستم کنترل اسکان از راه دور ، اگر الکتریکی باشد باید بوسیله مدار جداگانه خود که از مدار مولد نیروی اسکان مستقر در اطاق اسکان تغذیه می‌کند ، کار کند. در صورت بروز نقص در سیستم تأمین برق سیستم کنترل اسکان از راه دور ، اعلام خطری باید در پل فرماندهی داده شود. اعلام خطرهای مقرر در این جز باید سمعی و بصری بوده و در محلی در پل فرماندهی که به سهولت قابل مشاهده باشد ، نصب شده باشد.

۲- کنترل اسکان اصلی باید از اطاق اسکان نیز امکان‌پذیر باشد.

۳- باید در اطاق اسکان ابزارهایی تعبیه شود که بتواند سیستم کنترل اسکان از راه دور را از مدار برق قطع کرد.

۴- بین پل فرماندهی و اطاق اسکان باید یک وسیله ارتباطی مهیا گردد.

۵- زاویه‌ای که اسکان دقیقاً در آب به خود گرفته باید در پل فرماندهی نشان داده شود. دستگاه نشان‌دهنده زاویه اسکان باید مستقل از سیستم کنترل اسکان از راه دور باشد، و

۶- همچنین زاویه اسکان باید در اطاق اسکان نیز قابل مشاهده باشد.



(۲) در مورد هر کشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰/۰۰۰ تن و بالاتر علاوه بر الزامات بند (الف) و جزء (۱) بند (د) این ماده موارد زیر اعمال می‌شود:

۱- سکان اصلی باید متشکل از دو یا چند واحد مولد نیرو باشد و باید توانایی به کار انداختن سکان را همانطوری که بوسیله ردیف (۲) جزء (۲) بند (د) این ماده مقرر شده در حالی که با یک یا چند واحد مولد نیرو کار، می‌کند، دارا باشد. تا جایی که منطقی و عملی است و سکان اصلی باید چنان باشد که بروز هرگونه نقص در سیستم لوله‌کشی یا در یکی از واحدهای مولد نیرو، سایر قسمتهای سکان را از کار نیندازد. کلیه اتصالات مکانیکی که قسمتی از سکان هستند و اتصالات مکانیکی با هر نوع کنترل سکان از راه دور (در صورت وجود) باید دارای ساختاری سالم و قابل اعتماد که مورد رضایت دستگاه اجرایی است، باشند؛

۲- سکان اصلی باید بتواند درحالی که کشتی در عمیق‌ترین آب‌خور دریانوردی خود قرار دارد، سکان را از ۳۵ درجه در یک طرف به ۳۵ درجه طرف مقابل درحالیکه کشتی با حداکثر سرعت رو به جلو حرکت می‌کند، بچرخاند. سکان باید در مدت کمتر از ۲۸ ثانیه تحت همان شرایط از ۳۵ درجه در هر طرف به ۳۰ درجه در طرف دیگر بچرخد؛

۳- در صورتی که انجام الزامات ردیف (۲) جزء (۲) بند (د) این ماده ضروری باشد، سکان اصلی باید با برق کار کند؛

۴- واحدهای مولد نیروی سکان اصلی باید طوری باشد که وقتی برق بعد از رفع اشکال، وصل شد به طور خودکار شروع به کار کند؛

۵- درحالت وقوع هرگونه نقص در واحدهای مولدنیروی سکان، اعلام خطری باید در پل فرماندهی داده شود. هر واحد مولد نیروی سکان باید این توانایی را داشته باشد که بطور خودکار یا دستی از محلی در پل فرماندهی به کار بیافتد؛ و

۶- یک منبع دیگر مولد نیرو که حداقل برای تغذیه یک واحد مولد نیروی سکان قدرت کافی را داشته باشد به گونه‌ای که بتواند سکان را طبق آنچه در زیر آمده به حرکت درآورد و همچنین سیستم کنترل از راه دور سکان و دستگاه نشان‌دهنده زاویه سکان را تغذیه کند باید ظرف مدت ۴۵ ثانیه از طریق منبع برق اضطراری یا از طریق یک منبع تولید برق مستقل مستقر در اطاق سکان، مهیا گردد. این منبع تولید برق مستقل باید فقط برای این منظور استفاده شود و باید دارای ظرفیت برقی به مدت نیم ساعت متوالی باشد. واحد مولد نیروی سکان، وتی از مدار برق کمکی تغذیه می‌کند باید حداقل توانایی چرخاندن سکان را از ۱۵ درجه در یک طرف به ۱۵ درجه در سمت دیگر در مدت حداکثر ۶۰ ثانیه در حالتی که کشتی در عمیق‌ترین آب‌خور دریانوردی خود با سرعتی معادل ۱/۲ حداکثر سرعت خود یا ۷ گره دریایی - هر کدام که بیشتر است - رو به جلو حرکت می‌کند، داشته باشد.

فصل دوم - ۲

ساختار - حفاظت در برابر آتش - کشف حریق و اطفای حریق

قسمت الف - کلیات

ماده ۱- کاربرد

جزءهای زیر به بند (الف) موجود اضافه می‌شود:

الف:

(۴) علیرغم مفاد جزءهای (۲) و (۳) این بند، از نظر جزء (۲) بند (الف) ماده (۵۵) و ماده (۶۰) این فصل، کشتی نفتکش جدید یعنی کشتی نفتکشی که:

۱- قرارداد ساخت آن بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۳۵۸/۳/۱۱ هجری شمسی) منعقد شده باشد؛ یا

۲- در صورت نبودن قرارداد ساخت، تاریخی که کیل آن احداث شده یا مرحله مشابهی از ساخت پس از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی (۱۳۵۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) باشد؛

۳- تاریخ تحویل آن بعد از اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱/۳/۱۱ هجری شمسی) باشد؛ یا

۴- تحت تأثیر تغییر یا اصلاح اساسی قرار گرفته باشد که:

(الف) برای آن قراردادی بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۳۵۸/۳/۱۱ هجری شمسی) منعقد شده باشد؛ یا  
(ب) در صورت نبودن قرارداد، کار ساخت آن بعد از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی (۱۳۵۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) شروع شده باشد؛ یا

(ج) بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱/۳/۸ هجری شمسی) تکمیل شده باشد.

(د) از نظر جزء (۲) بند (الف) ماده (۵۵) و ماده (۶۶) این فصل، نفتکش موجود، نفتکشی است که کشتی نفتکش جدید به گونه‌ای که در جزء (۴) این بند تعریف شده، نباشد.

(۶) از نظر جزء (۴۹) این بند، تبدیل یک کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر برای تأمین الزامات این پروتکل یا پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتیها مصوب ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) تغییر یا اصلاح اساسی تلقی نخواهد شد.  
ماده ۳ - تعاریف

متن زیر جایگزین متن بند (ت) فعلی می‌شود:

ت - وزن خالی کشتی یعنی وزن مقدار آب جابجا شده به تن متریک توسط کشتی بدون بار، سوخت، روغن و آب توازن، آب شیرین، آب آشامیدنی در مخازن، انبارهای مواد مصرفی، مسافر و خدمه و اثاثیه آنها.  
بند زیر به متن موجود اضافه می‌شود:

ث - «نفت خام» یعنی نفتی که به طور طبیعی در زمین موجود است چه صاف شود که برای حمل و نقل مناسب باشد و چه نشود و شامل موارد زیر می‌باشد:

۱- نفت خامی که مقدار جزئی از آن به روش تقطیر برداشته شده است، و

۲- نفت خامی که یک مقدار جزئی از مواد به روش تقطیر به آن اضافه شده است.

قسمت (ه) - اقدامات ایمنی آتش‌نشانی برای کشتیهای نفتکش ماده ۵۵ - کاربرد

متن زیر جایگزین متن فعلی این ماده می‌شود:

الف - جز در مواردی که بطور صریح به گونه دیگری پیش‌بینی شده باشد:

۱- این قسمت در مورد کلیه کشتیهای نفتکش جدیدی اعمال می‌شود که به حمل نفت خام و فرآورده‌های نفتی بانقطه اشتعال کمتر از ۶۰ درجه سلسیوس (۱۴۰ درجه فارنهایت) (روشن تست محبوس) به گونه‌ای که بوسیله دستگاه تعیین‌کننده نقطه اشتعال مصوب و یک فشار بخار زاید که کمتر از فشار اتمسفر است تعیین گردیده و نیز دیگر فرآورده‌های مایع که دارای خطر آتش‌سوزی مشابهی هستند، اشتغال دارند، و

۲- علاوه بر این، کلیه کشتیهای مشمول این قسمت باید الزامات مواد (۵۲، ۵۳، ۵۴) فصل دوم - ۲ کنوانسیون را رعایت کنند، به استثنای سیستمهای ثابت اطفای حریق گاز برای مکانهای کالا که برای کشتیهای نفتکش جدید و همچنین برای کشتیهای نفتکش موجود که با ماده (۶۰) این فصل مطابقت کنند، نباید استفاده شود. دستگاه اجرایی در بکارگیری الزامات بند (و) ماده (۵۲)، می‌تواند با سیستم کفی که قادر باشد به داخل و خارج مخازن کف بپاشد موافقت کند. جزئیات نصب باید مطابق آنچه دستگاه اجرایی می‌خواهد باشد.

ب - در صورتی که قرار باشد کالایی به غیر از کالاهای موضوع جزء (۱) بند (الف) این ماده که خطرات اضافی حریق به همراه دارند حمل شود، اقدامات ایمنی اضافی طبق آنچه دستگاه اجرایی لازم بداند باید انجام گیرد.

ج - وسایل حمل ترکیبی نباید بارهای جامد را حمل کنند مگر اینکه مخازن بار از نفت خالی و گاززدایی شده باشد یا مگر اینکه در هر حالت دستگاه اجرایی با ترتیبات انجام شده موافق باشد.

ماده ۶۰ - حفاظت از مخزن بار

متن زیر جایگزین متن فعلی این ماده می‌شود:

(الف) برای کشتیهای نفتکش با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، حفاظت از مخازن بار و سطح عرشه آن بوسیله سیستم ثابت کف روی عرشه و یک سیستم ثابت گاز بی‌اثر طبق الزامات مواد (۶۱) و (۶۲) فصل دوم - ۲

کنوانسیون حاصل می‌گردد، به استثنای آن که به جای تأسیسات فوق دستگاه اجرایی بعد از بررسی ترتیبات تجهیزات کشتی می‌تواند با ترکیب دیگری از تأسیسات ثابت در صورتی که حفاظتی معادل موارد فوق را طبق ماده (۵) فصل اول کنوانسیون تأمین کند، موافقت نماید.

(ب) برای معادل تلقی شدن، سیستم پیشنهادی که به جای سیستم کف عرشه جایگزین می‌گردد باید:

۱- توانایی اطفای حریقهای در اثر ریختن مواد نفتی روی عرشه و نیز لکه نفتی که روی عرشه ریخته ولی هنوز مشتعل نشده را داشته باشد؛ و

۲- توانایی اطفای حریق در مخازن صدمه دیده را داشته باشد.

(ج) برای معادل تلقی شدن، سیستم پیشنهادی که به جای سیستم ثابت گاز بی‌اثر جایگزین می‌گردد باید:

۱- در شرایط کار معمولی توانایی جلوگیری از تجمع خطرناک مخلوط گازهای منفجره در مخازن بار سالم در طی مدت سفر در حالی که کشتی در حالت توازن است و در حالت عملیات ضروری بر روی مخازن را داشته باشد؛ و

۲- چنان طراحی شده باشد که احتمال احتراق از طریق تولید الکتریسیته ساکن توسط خود سیستم را به حداقل برساند.

(د) هر کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، که به تجارت حمل نفت خام اشتغال دارد باید به سیستم گاز بی‌اثر طبق الزامات بند (الف) این ماده حداکثر تا تاریخ زیر مجهز شده باشد:

(۱) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری ۷۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، دو سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل؛ و

(۲) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری کمتر از ۷۰۰۰۰ تن متریک، چهار سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، باستثناء آنکه برای نفتکشی با ظرفیت بارگیری کمتر از ۴۰۰۰۰ تن متریک که با دستگاه ماشین شستشوی مخزن که ظرفیت پمپاژ بیش از ۶۰ متر مکعب بر ساعت را داراست مجهز نشده باشد، در صورتی که با در نظر گرفتن خصوصیات طراحی کشتی؛ بکارگیری این الزامات عملی نباشد، دستگاه اجرایی می‌تواند کشتی‌های نفتکش موجود را از این الزامات معاف کند.

(ه) هر کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۴۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر که به تجارت حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد و هر کشتی نفتکش مزبوری با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر که به تجارت حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد و به دستگاه شستشوی مخازن با ظرفیت پمپاژ بیش از ۶۰ متر مکعب بر ساعت مجهز شده باید به یک سیستم گاز بی‌اثر طبق الزامات بند (الف) این ماده حداکثر تا تاریخ زیر مجهز شود:

(۱) برای یک کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری ۷۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، دو سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، و

(۲) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری کمتر از ۷۰۰۰۰ تن متریک، چهار سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل.

(و) هر کشتی نفتکشی که مراحل تمیز کردن مخزن را با استفاده از شستشو با نفت خام انجام می‌دهد باید به سیستم گاز بی‌اثر طبق الزامات ماده (۶۲۹) فصل دوم - ۲ کنوانسیون و همچنین سیستم ثابت ماشین‌آلات شستشوی مخازن مجهز شده باشد.

(ز) کلیه کشتیهای نفتکشی که مجهز به سیستم ثابت گاز بی‌اثر می‌باشند باید به سیستم اندازه‌گیری بسته مجهز شوند.

(ح) هر کشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص ۲۰۰۰ تن و بیشتر که مشمول بند (الف) این ماده باید به یک سیستم کف مجهز شود که قادر باشد کف را به داخل و خارج مخازن تخلیه کند. جزئیات چنین تأسیساتی باید طبق آنچه مطلوب دستگاه اجرایی است، باشد.

فصل پنجم

ایمنی دریانوردی

ماده ۱۲ - تجهیزات کمک ناوبری روی کشتی

متن زیر جایگزین متن فعلی بند (الف) می‌شود :

(الف) کلیه کشتیهایی که ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۶۰۰ تن و بیشتر ولی کمتر از ۱۰۰۰۰ تن و بیشتر را دارند باید حداقل مجهز به یک دستگاه رادار باشند. کلیه کشتیهایی با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰۰۰۰ تن و بیشتر باید حداقل دو دستگاه رادار داشته باشند که هرکدام به طور مجزا از دیگری کار کند. کلیه دستگاههای رادار نصب شده طبق الزامات این ماده باید از نوع تأیید شده توسط دستگاه اجرایی و طبق استانداردهای عملیاتی که کمتر از استانداردهای عملیاتی مصوب سازمان نباشد، باشند. تأسیساتی برای ترسیم اطلاعات راداری باید در پل فرماندهی چنین کشتیهایی مهیا باشد.

ماده ۱۹ - استفاده از راهنمای خودکار

بند زیر به متن موجود اضافه می‌شود :

(د) هدایت دستی باید بعد از آن که مدت زیادی از راهنمای خودکار کشتی استفاده شد و قبل از ورود به مناطقی که ناوبری دقت بخصوصی را می‌طلبد؛ مورد استفاده قرار گیرد.

مواد جدید زیر به این فصل اضافه می‌شود :

ماده ۱-۱۹ - عملکرد سکان

در مناطقی که ناوبری دقت خاصی را می‌طلبد، کشتیها باید بیش از یک واحد مولد نیروی سکان را در صورتی که واحدهای مزبور قادر به عملکرد همزمان باشند، در اختیار داشته باشند.

ماده ۲-۱۹ - سکان - آزمایش کردن و تمرینات

(الف) سکان کشتی باید ظرف مدت ۱۲ ساعت قبل از ترک بندر توسط خمه کشتی آزمایش شده و امتحان گردد. مراحل آزمایش باید در صورت قابل اجرا بودن شامل عملیات زیر باشد :

۱- سکان اصلی؛

۲- سکان کمکی؛

۳- سیستم‌های کنترل از راه دور سکان؛

۴- محل‌های سکان گرفتن در پل فرماندهی؛

۵- مولد برق اضطراری؛

۶- دستگاه نشان‌دهنده زاویه سکان نسبت به زاویه واقعی سکان؛

۷- اعلام خطرهای مربوط به نقص برقی در سیستم کنترل از راه دور سکان؛ و

۸- اعلام خطرهای مربوط به نقص در واحدهای مولد نیروی سکان.

(ب) آزمایشها و امتحانها باید شامل موارد زیر گردد :

۱- چرخش کامل سکان طبق توانایی‌های موردنیاز سکان؛

۲- بازدید بصری سکان و متعلقات متصل به آن؛

۳- عملکرد وسایل ارتباطی بین پل فرماندهی و اتاق سکان.

(ج)

۱- دستورالعمل‌های ساده‌ای از عملکرد سکان به علاوه یک نمودار ساده‌ای از نحوه انتقال سیستم‌های کنترل از راه دور سکان و واحدهای مولد نیروی سکان باید بطور دائم در پل فرماندهی و اتاق سکان به نمایش گذاشته شود.

۲- کلیه افسرانی که با به کار اندازی و یا نگهداری سکان سر و کار دارند باید به نحوه عملکرد سیستم‌های سکان که بر روی کشتی نصب شده و روشهای تبدیل سیستمها به یکدیگر آشنا باشند.

(د) علاوه بر آزمایشها و امتحانهای عادی مقرر شده در بندهای (الف) و (ب) این ماده تمرینهای سکان اضطراری باید حداقل هر ۳ ماه یکبار به منظور تمرین نحوه سکان گرفتن اضطراری انجام یابد. این تمرینات باید مشتمل بر کنترل

مستقیم از اتاق سکان ، روش ارتباط با پل فرماندهی و در صورتی که امکان آن فراهم باشد عملکرد مولد نیروی کمکی باشد.

(ه) دستگاه اجرایی می تواند از الزام انجام آزمایشها و امتحانهای مقرر شده در بندهای (الف) و (ب) این ماده برای کشتیهایی که بطور معمول اقدام به سفرهای کوتاه مدت می کنند، صرف نظر کند. چنین کشتیهایی باید اینگونه امتحانها و آزمایشها را حداقل هفته ای یکبار انجام دهند.

(و) تاریخ انجام آزمایشها و امتحانهای مقرر شده در بندهای (الف) و (ب) این ماده و همچنین تاریخ و جزئیات تمرینهای سکان اضطراری مقرر در بند (د) این ماده باید در دفتر ثبت وقایع به گونه ای که ممکن است توسط دستگاه اجرایی مقرر گردد ، درج شود.

ضمیمه

فرم گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی های باری

فرم ضمیمه زیر به فرم موجود اضافه می شود :

ضمیمه گواهینامه های ایمنی کشتی باری

(مهر رسمی)

(کشور)

صادر شده به موجب مقررات

پروتکل ۱۹۷۸ میلادی ( ۱۳۵۷ هجری شمسی ) مربوط به کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب

۱۹۷۴ میلادی ( ۱۳۵۳ هجری شمسی )

نام کشتی	شماره یا حروف مشخصه	بندر ثبت کشتی	ظرفیت بارگیری کشتی (تن متریک)	سال ساخت

نوع کشتی :

- کشتی نفتکشی که به حمل نفت خام اشتغال دارد۳

- کشتی نفتکشی که به تجارت حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد.

- کشتی نفتکشی که به تجارت حمل نفت خام و دیگر انواع نفت اشتغال دارد.

- کشتی باری به غیر از نفتکشی که به تجارت حمل نفت اشتغال دارد.

تاریخ عقد قرارداد ساخت ، تغییرات یا اصلاحات اساسی .....

تاریخی که کیل گذاشته شده یا کشتی در مرحله مشابهی از ساخت بوده یا در آن تاریخ تغییرات یا اصلاحات اساسی

شروع گردیده .....

تاریخ تحویل یا تکمیل تغییرات یا اصلاحات اساسی .....

این فرم باید بطور دائم به گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری پیوست شده باشد.

گواهی می شود که :

کشتی طبق ماده (۱۰) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی ( ۱۳۵۷ هجری شمسی ) مربوط به کنوانسیون بین المللی

نجات جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی ( ۱۳۵۳ هجری شمسی) بازرسی شده ، و

بازرسی نشان داد که وضعیت بدنه ، ماشین آلات ، تجهیزات به گونه‌ای که ماده فوق تعریف شده از هر لحاظ مورد رضایت بوده و کشتی با الزامات پروتکل مزبور مطابقت دارد.

این گواهینامه تا تاریخ ..... به شرط انجام بازرسی ( بازرسیهای ) ادواری در فواصل زمانی ..... معتبر است. صادره در تاریخ .....

( مکان صدور گواهینامه )

..... /...../ ۱۹ میلادی ( / / ۱۳ هجری شمسی )

(امضای مأمور مجاز به صدور گواهینامه )

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع صادرکننده )

بازرسی میان مدت

گواهی می‌شود که در بازرسی میان مدت مقرر در ماده (۱۰) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) از این کشتی به عمل آمد و کشتی مطابق با مقررات مربوط پروتکل مزبور تشخیص داده شد.

امضاء .....

(امضاء مأمور مجاز )

مکان .....

تاریخ .....

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

( در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع )

امضاء .....

(امضاء مأمور مجاز)

مکان .....

تاریخ .....

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع)

امضاء .....

( امضاء مأمور مجاز )

مکان .....

تاریخ .....

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع )

امضاء .....

(امضاء مأمور مجاز )

مکان .....

تاریخ .....

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع )

فرم گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری

فرم ضمیمه زیر به فرم موجود اضافه می‌شود

ضمیمه گواهینامه‌های ایمنی تجهیزات کشتی باری

(مهر رسمی)

(کشور)

صادر شده به موجب مقررات

پروتکل ۱۹۷۸ میلادی ( ۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب

۱۹۷۴ میلادی ( ۱۳۵۳ هجری شمسی )

نام کشتی	شماره یا حروف	بندر ثبت کشتی	ظرفیت بارگیری	سال ساخت
	مشخصه		کشتی (تن متریک)	

نوع کشتی :

- کشتی نفتکشی که به حمل نفت خام اشتغال دارد.۴

- کشتی نفتکشی که به تجارت حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد.

- کشتی نفتکشی که به تجارت حمل نفت خام / دیگر انواع نفت اشتغال دارد.

- کشتی باری به غیر از نفتکشی که به تجارت حمل نفت اشتغال دارد.

تاریخ عقد قرارداد ساخت ، تغییرات یا اصلاحات اساسی .....

تاریخی که کیل گذاشته شده یا کشتی در مرحله مشابهی از ساخت بوده یا در آن تاریخ تغییرات یا اصلاحات اساسی

شروع گردیده است .....

تاریخ تحویل یا تکمیل تغییرات یا اصلاحات اساسی .....

این فرم باید به طور دائم به گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری پیوست شده باشد.

گواهی می‌شود که :

کشتی طبق ماده (۸) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی نجات

جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی ) بازرسی شده ، و

بازرسی نشان داد که شرایط ایمنی تجهیزات به صورتی که در ماده فوق تعریف شده از همه جهات رضایت‌بخش

می‌باشد و کشتی با الزامات پروتکل مزبور مطابقت دارد.

این گواهینامه تا تاریخ ..... به شرط انجام بازرسی (بازرسیهای) ادواری در فواصل زمانی ..... معتبر

است.

صادر در تاریخ .....

(مکان صدور گواهینامه)

..... /...../ ۱۹ میلادی ( / / ۱۳ هجری شمسی )

(امضای مأمور مجاز به صدور گواهینامه)

( در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع صادرکننده )

۲- متن فوق ترجمه مصوب مجلس است . ولی به نظر می‌رسد عبارت صحیح چنین باشد : « و در هر مورد که قابل اعمال است . »

۳- در صورت اقتضاء حذف کنید.

۴- در صورت اقتضاء حذف کنید.