

شماره ۳۵۸۴-ق

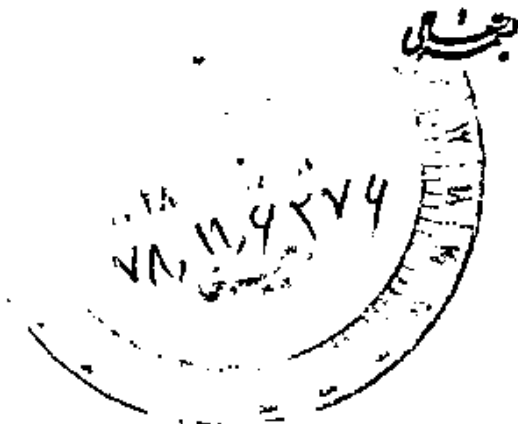
تاریخ ۱۳۷۸/۱۲/۸

پیوست دارد



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس



شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۱۸۴۷۶/۴۸۹۹۰ مورخ ۱۳۷۷/۷/۲۸ دولت در خصوص 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 با ۱۳۵۳ هجری شمسی که در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۴ مجلس شورای اسلامی عیناً به تصویب رسیده است، در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جهت بررسی و اظهار نظر آن شورای محترم به پیوست ارسال می‌گردد. /ن

علی اکبر ناطق نوری

رئیس مجلس شورای اسلامی

۱۳۷۸

شماره ۳۵۸۴ - ق

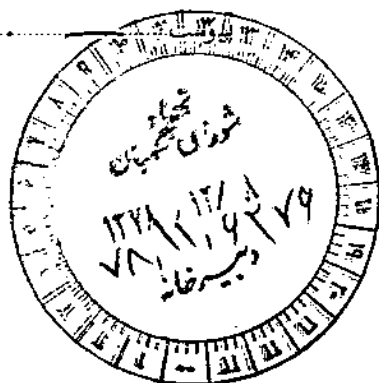
تاریخ ۱۳۷۵/۱۲/۸



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس



بِسْمِ اللَّهِ

**لایحه 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**

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.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ 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



تعالیه

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 بود.

ماده ۲ - دامنه شمول

۱ - مفاد مواد (۲) و (۳) (به غیر از بند «الف»)، (۴) و (۶) (بندهای «ب»، «ج» و «د»)، (۷) و (۸) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) (که منبعت 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 جائیکه 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



بیتعالی

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 اعضاء به منظور اطلاع مامورین 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 مسوولیتها 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 ۱۹۷۹ 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.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۷۵/۱۲/۵

پیوست

بیت

ماده ۵ - لازم الاجرا شدن

- ۱- این پروتکل شش ماه پس از تاریخی که حداقل پانزده کشور که مجموع ناوگان تجاری آنها حداقل پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی را تشکیل دهد، مطابق ماده (۴) این پروتکل به عضویت آن در آمده باشند لازم الاجرا خواهد شد. در هر حال این پروتکل قبل از اینکه کنوانسیون لازم الاجرا گردد به اجرا در نخواهد آمد.
- ۲- هرگونه سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق که پس از تاریخ لازم الاجرا 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 می گردد، در مورد این پروتکل به گونه ای که اصلاح شده، اعمال خواهد شد.

ماده ۶ - انصراف

- ۱- این پروتکل می تواند توسط هر عضوی در هر زمان پس از سپری شدن پنج سال از تاریخی که این پروتکل در مورد آن عضو لازم الاجرا می شود، فسخ گردد.
- ۲- انصراف، با تسلیم سند انصراف به دبیرکل سازمان صورت خواهد پذیرفت.
- ۳- انصراف یکسال یا زمان طولانی تری 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 می شود) تسلیم خواهد شد.



تعالیه

۲- امین اسناد باید:

الف - موارد زیر را به کلیه کشورهای 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 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 تایید مراتب فوق، امضاءکنندگان 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)

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۷/۱۲/۷۷

پیوست



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بیت

پیوست

اصلاحات و اضافات کنوانسیون بین المللی ایمنی جان
اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)

فصل اول - مقررات عمومی

قسمت (الف) کاربرد، تعاریف و غیره

ماده ۲ - تعاریف

بند زیر به متن موجود اضافه می شود:

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) بازرسی ها و گواهینامه ها

ماده ۶ - بازرسی ها و بازرسی ها

متن زیر جایگزین متن موجود ماده (۶) می شود:

الف - بازرسی و بازرسی کشتیها، تا جایی که مربوط به اجرای مفاد این مواد و اعطای معافیت از آنها می باشد باید توسط ماموران دستگاه اجرایی انجام شود. در هر صورت دستگاه اجرایی می تواند این بازرسی ها و بازرسی ها را یا به بازرسهای معرفی شده برای این منظور و یا به سازمانهای رسمیت شناخته شده واگذار کند.

ب - دستگاه اجرایی باید ترتیباتی را جهت بازرسی های برنامه ریزی نشده اتخاذ نماید که این بازرسی های خارج از برنامه در طی مدت اعتبار گواهینامه انجام شود. چنین



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ ق

تاریخ ۱۳۷۸/۱۲/۱۵

پیوست

تعالیه

بازرسی‌هایی باید تضمین نماید که کشتی و تجهیزات آن از هر لحاظ بطور مطلوبی برای خدماتی که برای کشتی در نظر گرفته شده، باقی می‌مانند. این بازرسی‌ها می‌تواند 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 را به رسمیت می‌شناسد تا بازرسی‌ها و بازرسی‌ها را همانظوری که در بندهای (الف) و (ب) این ماده شرح داده شده، انجام دهند باید حداقل به هر بازرس معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده برای موارد زیر اختیار اعطا 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 مسوولیت‌ها 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 بازرس 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، بازرس 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 مامور دستگاه اجرایی، بازرس معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده، مراجع ذیصلاح



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴-ق

تاریخ ۱۳۷۸/۱۲/۸

پیوست

تعالیه

کشور صاحب بندر را مطلع کرده باشد، دولت کشور صاحب بندر مربوط باید به مأمور، بازرسی 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 به طور کامل بازرسی و بازرینی 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 موثر صورت گرفته و مواد و مهارت بکار گرفته شده در این تعمیرات و نوسازیها از هر لحاظ رضایت بخش می باشد و اینکه کشتی در تمام جنبهها، مفاد کنوانسیون و این پروتکل و مقررات لازم الاجرای بین المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا، قوانین، تصویب نامهها، 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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بسم الله

شماره ۳۵۸۴

تاریخ ۱۳۵۸/۱۲/۲۸

پیوست

موتوری یا دستگاه رادیویی قابل حمل برای قایقهای نجات، دستگاه عمقیاب، قطب‌نمای جابر و (که همیشه شمال حقیقی را نشان می‌دهد)، تجهیزات اطفای حریق و سیستم‌گاز بی‌اثر کشتیهای باری که فصول دوم - ۱، دوم - ۲، سوم و پنجم کنوانسیون و این پروتکل در مورد آنها اعمال می‌شود، 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 بجای (۱۲) ماه مندرج در جزء (۲) بند (الف) ماده مزبور خواهد بود. نقشه‌های مقابله با حریق در کشتیهای جدید و وسیله سوار شدن راهنمای محلی به کشتی، کتب دریایی، چراغهای دریایی، علائم روز و دستگاه تولید صدا که در کشتیهای فعلی و کشتیهای جدید حمل می‌گردد، جزء موارد بازرسیها قرار داده می‌شود تا اطمینان حاصل شود که آنها الزامات کنوانسیون و این پروتکل و در مورد که قابل اعمال است، مقررات لازم‌الاجرای بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا را به طور کامل رعایت کرده‌اند.

ب - بازرسیهای میان مدت برای کشتیهای نفتکش 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 اینکه تجهیزات معین شده در بند (الف) این ماده مطابق با ماده (۱) این فصل نگهداری شده‌اند و اینکه در شرایط کاری مطلوبی می‌باشند اطمینان حاصل گردد. چنین بازرسیهای میان دوره‌ای 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، ماشین‌آلات و تجهیزات کشتی‌های باری

متن زیر جایگزین ماده (۱۰) موجود می‌شود:

الف - بدنه، ماشین‌آلات و تجهیزات کشتی‌های باری (به غیر از مواردی که در خصوص آنها گواهینامه‌های تجهیزات ایمنی کشتی باری، گواهینامه‌های ایمنی رادیو تلگراف کشتی باری یا گواهینامه‌های رادیو تلفنی کشتی باری صادر شده است) بلافاصله



تعالیه

پس از اتمام ساخت و پس از آن به شیوه‌ای که دستگاه اجرایی ممکن است ضروری تشخیص دهد مورد بازرسی قرار می‌گیرند تا از اینکه شرایط کار آنها در تمام جنبه‌ها رضایتبخش باشد و در فواصل زمانی زیر اطمینان حاصل شود:

۱- در فواصل زمانی تعیین شده به وسیله دستگاه اجرایی که متجاوز از (۵) سال نباشد (بازرسیهای ادواری)؛

۲- علاوه بر چنین بازرسی‌های ادواری، یک کشتی نفتکش ده ساله و بالاتر باید در طول مدت اعتبار گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی‌باری حداقل تحت یک بازرسی میان مدت قرارگیرد. در مواردی که فقط یک بازرسی میان مدت در مدت زمان اعتبار گواهینامه انجام گرفته باشد، این بازرسی نباید در حداقل 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، تاسیسات الکتریکی و تجهیزات دیگر در تمام جنبه‌ها برای خدماتی که کشتی برای انجام آنها مورد نظر می‌باشد، رضایت بخش هستند. چنین بازرسی‌هایی باید در مورد کشتیهای نفتکش شامل بازدید کف کشتی از بیرون، اطاقهای پمپاژ، سیستم‌های لوله‌کشی سوخت رسانی و تخلیه و بارگیری، لوله‌کشی هواکش‌ها، شیرهای مکش فشار و محل‌های ضد عبور شعله نیز باشد.

ج - بازرسی میان مدت از کشتیهای نفتکش ده سال و بالاتر باید شامل بازدید از تجهیزات سکان و سیستم‌های کنترل مربوط، اطاقهای پمپاژ، سیستم‌های لوله‌کشی سوخت و کالا بر روی عرشه و در اطاقهای پمپاژ، لوله‌کشی، هواکشها، شیرهای مکش فشار و محل‌های ضد عبور شعله، تاسیسات الکتریکی در مناطق خطرناک و کف کشتی از بیرون، باشد. علاوه بر بازدید از تاسیسات الکتریکی با چشم غیر مسلح، مقاومت عایق‌بندی



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ ق

تاریخ ۲۲/۱۲/۱۳۵۸

پیوست

بمقام

تجهیزات الکتریکی در مناطق خطرناک باید مورد آزمایش قرار گیرند. اگر در هنگام آزمایشها تردید نسبت به وضعیت لوله کشی 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 بر حسب 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 می شود که اطمینان حاصل شود که تعمیرات یا نوسازیهای ضروری، به طور موثر صورت گرفته است و اینکه مواد و مهارت بکار گرفته شده در این تعمیرات و نوسازی از هر لحاظ رضایتبخش هستند و کشتی بدون اینکه 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 می شود:

الف - به منظور اطمینان حاصل کردن از اینکه کشتی 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 شد، هیچ نوع تغییری در ترتیبات ساختاری ماشین آلات، تجهیزات و دیگر قسمتهای تحت بازرسی بدون مجوز دستگاه اجرائی نباید انجام گیرد.

ج - هرگاه که حادثه ای برای یک کشتی رخ دهد یا نقصی یافت شود که بر ایمنی کشتی یا کارایی آن یا تکمیل تجهیزات نجات یا دیگر تجهیزات تاثیر بگذارد، فرمانده یا مالک



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ ق

تاریخ ۵ مرداد ۱۳۷۸

پیوست

بیمه

کشتی باید در اسرع وقت موضوع را به دستگاه اجرایی، بازرس معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده مسوول 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 بازرس 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 - گواهینامه‌هائی 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 طولانی تر از مدت گواهینامه‌هائی 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 به طور 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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بمّنه

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۷۵/۱۲/۱۸

پیوست

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، نباشد، 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، اعطا 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 بازبینی‌ها 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 شده 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



تعالیه

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 دارد مشمول کنترل مامورین مجاز آن دولت تا جایی است که این کنترل در جهت تایید 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 اینکه 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، ماموری که کنترل را انجام می‌دهد باید اقداماتی انجام دهد که مطمئن شود کشتی حرکت نمی‌کند مگر تا زمانی که 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، ماموری که کنترل را انجام می‌دهد باید بیدرنگ بصورت کتبی، کنسول یا در غیاب او، 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، بازرسهای معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده مسوول صدور گواهینامه‌ها نیز باید مطلع گردند، اطلاعات مربوط به مداخله باید به سازمان گزارش شود.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ ق

تاریخ ۱۳۵۸/۳/۱۱

پیوست

بسم الله

هـ- مقام مربوط کشور صاحب بندر در صورتی که نتوانند 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 در باره 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 تاخیر بی جهت کشتی بعمل آید. اگر یک کشتی بدین صورت بی جهت توقیف شد یا تاخیر کرد مجاز به دریافت خسارت برای زیان یا خسارت وارده می‌باشد.

فصل دوم - ۱

ساختمان - تقسیم‌بندی فرعی و تعادل، تاسیسات برقی و ماشین‌آلات

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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۶۸/۳/۱۱

پیوست

تعیین

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 (۳) این بند تعریف شده، نباشد.

(۵) از نظر جزء (۳) این بند، تبدیل یک کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری

۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر برای تامین الزامات این پروتکل یا پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷

هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی از کشتیها مصوب

۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، تغییر یا اصلاح اساسی تلقی نخواهد شد.

ماده ۲ - تعاریف

بندهای زیر به متن موجود اضافه می شود.

ک - سیستم کنترل سکان از راه دور، ابزاری است که با آن حرکات مورد نیاز سکان از

پل فرماندهی به کنترلهای واحد مولد نیروی سکان منتقل می گردد.

ل - سکان اصلی عبارت است از ماشین آلات، واحدهای مولد نیروی سکان (در

صورت وجود)، دستگاه کمکی و آلات انتقال گشتاور نیرو به میله سکان (مانند نوع بازویی

یا دندانه ای ربع دایره ای) که برای حرکات سکان جهت هدایت کشتی تحت شرایط عادی کار



تعمیرات

ضروری می باشد.

م - واحدهای مولد نیروی سکان:

۱- در مورد سکان برقی، عبارت است از الکترو موتور و دستگاههای برقی مربوط به

آن.

۲- در مورد سکان الکترو هیدرولیکی، عبارت است از الکترو موتور و دستگاههای

برقی متعلق به آن و پمپهای هیدرولیکی متصل به آن.

۳- در مورد سکانهای هیدرولیکی دیگر عبارت است از موتور محرک و پمپهای

متصل به آن.

ن - سکان کمکی، دستگاهی است که برای حرکت عملی سکان برای هدایت کشتی

در حال بروز نقص در سکان اصلی استفاده می گردد.

قسمت ج - ماشین آلات و تأسیسات الکتریکی

ماده ۲۹ - سکان

بند زیر به متن موجود اضافه می گردد:

د - فقط کشتیهای نفتکش

(۱) موارد زیر در مورد هرکشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰۰۰۰

تن و بالاتر و در مورد هرکشتی نفتکش موجود با ظرفیت ناخالص ۱۰۰۰۰ تن و بالاتر،

حداکثر تا دو سال از تاریخ لازم الاجراء شدن این پروتکل اعمال خواهد شد.

۱- مجهز شدن به دو سیستم کنترل سکان از راه دور بطوری که هرکدام بطور جداگانه

از پل فرماندهی قابل کنترل باشند. البته این امر مستلزم مضاعف کردن فرمان سکان یا اهرم آن

نیست. در صورت بروز نقص در سیستم کنترل سکان از راه دوری که در حال کار است،

سیستم دیگر باید توانایی آن را داشته باشد که از محل واقع در پل فرماندهی فوری بکار



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴

تاریخ ۱۳۷۸/۱۲/۸

پیوست

تعمیرات

بیافتد. هر سیستم کنترل سکان از راه دور، اگر الکتریکی باشد باید به وسیله مدار جداگانه خود که از مدار مولد نیروی سکان مستقر در اطاق سکان تغذیه می‌کند، کار کند. در صورت بروز نقص در سیستم تامین برق سیستم کنترل سکان از راه دور، اعلام خطری باید در پل فرماندهی داده شود. اعلام خطرهای مقرر در این جزء باید سمعی و بصری بوده و در محلی در پل فرماندهی که به سهولت قابل مشاهده باشد، نصب شده باشد.

۲- کنترل سکان اصلی باید از اطاق سکان نیز امکان پذیر باشد.

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

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

۵- زاویه‌ای که سکان دقیقاً در آب بخود گرفته باید در پل فرماندهی نشان داده شود.

دستگاه نشان دهنده زاویه سکان باید مستقل از سیستم کنترل سکان از راه دور باشد، و

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

(۲) در مورد هر کشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰۰۰۰ 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 بکار انداختن سکان را همانطوری که به وسیله 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 لوله کشی یا در یکی از واحدهای مولد نیرو، سایر قسمتهای سکان را از کار نیاندازد. 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 در حالتی که کشتی در عمیق ترین آبخور دریاوردی خود



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۵۸/۱۲/۵

پیوست

تعمیرات

قرار دارد، سکان را از ۳۵ درجه در یک طرف به ۳۵ درجه طرف مقابل در حالی که 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- در حالت وقوع هرگونه نقص در واحدهای مولد نیروی 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 بکار 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 برق‌دهی به مدت نیم ساعت متوالی باشد. واحد مولد نیروی سکان، وقتی 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 $\frac{1}{4}$ حداکثر سرعت خود یا ۷ گره دریایی - هر کدام که بیشتر است - رو به جلو حرکت می‌کند، داشته باشد.



بیمت

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 تاثیر 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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ ق

تاریخ ۱۳۷۸/۱۲/۸

پیوست

متن

(۱۱/۱۰/۱۳۵۸ هجری شمسی) شروع شده باشد؛ یا

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

باشد.

(۵) 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 (۴) این بند، تبدیل یک کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر برای تامین 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 بطور 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.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۵۷/۱۱/۱۳

پیوست

بمقاله

قسمت (ه) - اقدامات ایمنی آتش نشانی برای کشتیهای نفتکش

ماده ۵۵ - کاربرد

متن زیر جایگزین متن فعلی این ماده می شود:

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

۱ - این قسمت در مورد کلیه کشتیهای نفتکش جدیدی اعمال می شود که به حمل نفت خام و فرآورده های نفتی با نقطه اشتعال کمتر از ۶۰ درجه سلسیوس (۱۴۰ درجه فارنهایت) (روش تست محبوس) به گونه ای که بوسیله دستگاه تعیین کننده نقطه اشتعال مصوب و یک فشار بخار زاید که کمتر از فشار اتمسفر است تعیین گردیده و نیز دیگر فرآورده های مایع که دارای خطر آتش سوزی 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 کشتی های 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)، می تواند با سیستم کفی که قادر باشد به داخل و خارج مخازن کف پیاشد موافقت کند. جزئیات نصب باید مطابق آنچه دستگاه اجرایی می خواهد باشد.

ب - در صورتی که قرار باشد کابیناتی به غیر از کابینات 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.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۷۸/۰۸/۱۳

پیوست

بسم الله

ماده ۶۰ - حفاظت از مخزن بار

متن زیر جایگزین متن فعلی این ماده می شود:

(الف) برای کشتی های 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 بی اثر طبق الزامات مواد (۶۱) و (۶۲) فصل دوم - ۲ کنوانسیون حاصل می گردد، به استثنای آن که به جای تاسیسات فوق دستگاه اجرایی بعد از بررسی ترتیبات و تجهیزات کشتی می تواند با ترکیب دیگری از تاسیسات ثابت در صورتی که حفاظتی معادل موارد فوق را طبق ماده (۵) فصل اول کنوانسیون تامین کند، موافقت نماید.

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

۱- توانائی 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- توانائی اطفای حریق در مخازن صدمه دیده را داشته باشد.

(ج) برای معادل تلقی شدن، سیستم پیشنهادی که به جای سیستم ثابت گاز بی اثر جایگزین می گردد باید:

۱- در شرایط کار معمولی توانائی 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 بروی مخازن را داشته باشد؛ و

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

(د) هرکشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، که به تجارت حمل نفت خام اشتغال دارد باید به سیستم گاز بی اثر طبق الزامات بند (الف) این ماده



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ - حق

تاریخ ۸ ریلواری ۱۳۷۰

پیوست

بند

حداکثر تا تاریخ زیر مجهز شده باشد:

(۱) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری ۷۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، دو سال بعد از

تاریخ لازم الاجراء شدن این پروتکل؛ و

(۲) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری کمتر از ۷۰۰۰۰ تن متریک، چهار سال بعد

از تاریخ لازم الاجراء 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 می تواند 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 بی اثر 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 لازم الاجراء شدن این پروتکل، و

(۲) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری کمتر از ۷۰۰۰۰ تن متریک، چهار سال بعد

از تاریخ لازم الاجراء شدن این پروتکل.

(و) هر کشتی نفتکشی که مراحل تمیز کردن مخزن را با استفاده از شستشو با نفت خام

انجام می دهد باید به سیستم گاز بی اثر طبق الزامات ماده (۶۲) فصل دوم - ۲ کنوانسیون و

همچنین سیستم ثابت ماشین آلات شستشوی مخازن مجهز شده باشد.

(ز) کلیه کشتیهای نفتکشی که مجهز به سیستم ثابت گاز بی اثر می باشند باید به سیستم



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ ق

تاریخ ۸/۱۲/۷۸

پیوست

تعالیه

اندازه گیری 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 تاسیساتی باید طبق آنچه مطلوب دستگاه اجرائی است، باشد.

فصل پنجم

ایمنی دریانوردی

ماده ۱۲ - تجهیزات کمک ناوبری روی کشتی

متن زیر جایگزین متن فعلی بند (الف) می شود:

(الف) کلیه کشتیهائی 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 کشتیهای با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰۰۰۰ تن و بیشتر باید حداقل دو دستگاه رادار داشته باشند که هر کدام بطور مجزا از دیگری کار کند. کلیه دستگاههای رادار نصب شده طبق الزامات این ماده باید از نوع تایید شده توسط دستگاه اجرائی و طبق استانداردهای عملیاتی که کمتر از استانداردهای عملیاتی مصوب سازمان نباشد، باشند. تاسیساتی برای ترسیم اطلاعات راداری باید در پل فرماندهی چنین کشتیهائی مهیا باشد.

ماده ۱۹ - استفاده از راهنمای خودکار

بند زیر به متن موجود اضافه می شود:

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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۷۵/۱۰/۵

پیوست

تعمیرات

مواد جدید زیر به این فصل اضافه می شود:

ماده ۱-۱۹ - عملکرد سکان

در مناطقی که ناوبری دقت خاصی را می طلبد، کشتیها باید پیش 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 خدمه 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- سیستم های کنترل از راه دور سکان؛
 - ۴- محلهای سکان گرفتن در پل فرماندهی؛
 - ۵- مولد برق اضطراری؛
 - ۶- دستگاه نشان دهنده 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 توانائی های مورد نیاز سکان؛
 - ۲- بازدید بصری سکان و متعلقات متصل به آن؛



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۰۸/۱۲/۱۲

پیوست

بسم الله

۳- عملکرد و سایل 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 بکاراندازی و یا نگهداری سکان سر و کار دارند باید با 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 می‌تواند از الزام انجام آزمایشها و امتحانهای مقرر شده در بندهای (الف) و (ب) این ماده برای کشتیهائی که بطور معمول اقدام به سفرهای کوتاه مدت می‌کنند، صرف‌نظر کند. چنین کشتیهائی باید اینگونه امتحانها و آزمایشها را حداقل هفته‌ای 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 گونه‌ای که ممکن است توسط دستگاه اجرایی مقرر گردد، درج شود.

شماره ۳۵۸۴-ق

تاریخ ۱۳۷۸/۱۲/۵

پیوست



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بیمه

ضمیمه

فرم گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی های باری

فرم ضمیمه زیر به فرم موجود اضافه می شود:

ضمیمه گواهینامه های ایمنی کشتی باری

(کشور)

(مهر رسمی)

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 دارد *
- 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 است...

تاریخ تحویل یا تکمیل تغییرات یا اصلاحات اساسی...

* در صورت اقتضاء حذف کنید.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۷۸/۸/۱۸

پیوست

بسم الله

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 گونه ای 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 صادر کننده)

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۷۸/۸/۱۲

پیوست



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بیت

بازرسی میان مدت

گواهی می شود که در بازرسی میان مدت مقرر در ماده (۱۰) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین المللی 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 مامور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع)

امضاء

(امضاء مامور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع)

شماره ۳۵۸۴ ح ق

تاریخ ۱۳۷۸/۸/۱۱

پیوست



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

تعلیه

امضاء

(امضاء مامور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع)

امضاء

(امضاء مامور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع)

شماره ۳۵۸۴ ق

تاریخ ۱۳۵۷/۵/۱۳

پیوست



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بنگاه

فرم گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری

فرم ضمیمه زیر به فرم موجود اضافه می شود:

ضمیمه گواهینامه های ایمنی تجهیزات کشتی باری

(کشور)

(مهر رسمی)

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

انواع کشتی:

- کشتی نفتکشی که به حمل نفت خام اشتغال دارد *
- 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

* در صورت اقتضاء حذف کنید.

شماره ۳۵۸۴ - ق

تاریخ ۱۳۶۸

پیوست



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

تعمیرات

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

گواهی می شود که:

کشتی طبق ماده (۸) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین المللی ایمنی 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 رضایت بخش می باشد 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 مامور مجاز به صدور گواهینامه)

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع صادرکننده)

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه و هشت ماده و ضمائم آن در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ چهارم اسفند ماه یکهزار و سیصد و هفتاد و هشت به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. / ن

علی اکبر ناطق نوری

رئیس مجلس شورای اسلامی