

شماره: ۹۹/۴۶۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

پیوست:

بررسی

جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
رئیس

۸۴، ۱۱، ۱۲، ۱۶، ۱۷
۸۲، ۵، ۸

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجراء اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران لایحه
الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به ضمايم (۳)، (۴) و (۶) کنوانسیون بین المللی جلوگیری
از آلودگی ناشی از کشتیها که به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود و در
جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۸۷/۵/۶ مجلس عیناً به تصویب رسیده است، به
پیوست ارسال می گردد.

لله

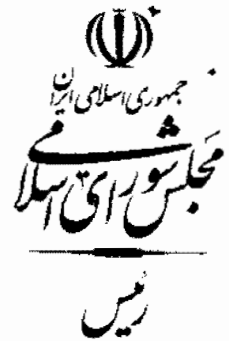
علی لاریجانی
رئیس مجلس شورای اسلامی

شماره: ۹۹/۲۶۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

پیوست:

بیت



لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به ضمائم (۳)، (۴) و (۶)

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها

ماده واحده- به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به ضمائم (۳) و

(۴) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها و پروتکل ۱۹۹۷ میلادی

(۱۳۷۶ هجری شمسی) جهت اصلاح کنوانسیون یادشده (الحاق ضمیمه (۶) به آن) به

شرح پیوست ملحق شود و اسناد آن را نزد امین اسناد کنوانسیون مزبور تودیع نماید.

ضمیمه (۳) مارچل ۷۸/۷۳
مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از حمل مواد مضر به صورت بسته‌بندی
از طریق دریا

مقرره ۱- کاربرد

۱- به جز در مواردی که صریحاً طور دیگری پیش‌بینی شده باشد، مقررات این ضمیمه در مورد کلیه کشتیهایی که مواد مضر را به صورت بسته‌بندی حمل می‌کنند، اعمال می‌گردد.

(۱.۱) از نظر این ضمیمه، «مواد مضر» موادی هستند که به‌عنوان آلوده‌کننده‌های دریایی در آئین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی مشخص شده‌اند.^۱

(۱.۲) دستورالعمل‌های شناسایی مواد مضر به‌صورت بسته‌بندی در پیوست این ضمیمه آمده است.

(۱.۳) از نظر این ضمیمه، «به صورت بسته‌بندی» به معنی اشکال نگهداری در جعبه به گونه‌ای است که در آئین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی برای مواد مضر تعریف شده است.

۲- حمل مواد مضر ممنوع است، مگر مطابق با مقررات این ضمیمه.

۳- به منظور تکمیل مقررات این ضمیمه، دولت هر عضو کنوانسیون باید شرح کامل الزامات بسته‌بندی، علامتگذاری، برچسب‌زنی، مستندسازی، بارچینی، محدودیتهای کمی و استثنائات مربوط به جلوگیری یا کاهش آلودگی محیط زیست دریایی توسط مواد مضر^۲ را منتشر نماید یا دستور نشر آن را بدهد.

۴- از نظر این ضمیمه، با بسته‌های خالی که سابقاً جهت حمل مواد مضر به‌کار رفته‌اند باید همانند خود مواد مضر رفتار شود، مگر این‌که احتیاطهای کافی به منظور

۱ و ۲- به آئین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی (IMDG CODE) مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۷) الف، آن‌طور که توسط کمیته ایمنی دریانوردی اصلاح شده یا ممکن است اصلاح شود رجوع گردد.

حصول اطمینان از این که آنها حاوی پسماندی که برای محیط زیست دریایی مضر باشد نیستند، صورت گرفته باشد.

۵- الزامات این ضمیمه در خصوص انبارها و تجهیزات کشتی اعمال نمی گردد.

مقرره ۲- بسته بندی

بسته ها باید باتوجه به محتویات خاص آنها به صورت مناسبی باشد تا موجب به حداقل رساندن خطرات محیط زیست دریایی گردد.

مقرره ۳- علامتگذاری و برچسب زنی

۱- بسته هایی که حاوی ماده ای مضر است باید با ذکر نام فنی صحیح آن ماده به صورت ماندگار علامتگذاری شود (نامهای تجاری نباید به تنهایی استفاده شود) و به علاوه، باید به نحوی به صورت ثابت علامتگذاری و برچسب زنی شود که نشان دهد ماده مزبور، «آلوده کننده دریایی» می باشد. مشخص سازی مزبور، باید در صورت امکان از طریق روشهای دیگر، به طور مثال با استفاده از شماره مربوطه سازمان ملل تکمیل شود.

۲- روش علامتگذاری صحیح نام فنی و الصاق برچسب روی بسته های محتوی ماده ای مضر باید به نحوی باشد که این اطلاعات روی بسته هایی که حداقل سه ماه در آب غوطه ور باقی می ماند، همچنان قابل شناسایی باشد. به هنگام علامتگذاری و برچسب زنی مناسب، باید به دوام مواد استفاده شده و سطح ظاهری بسته بندی توجه شود.

۳- بسته های حاوی مواد مضر با میزان کم می تواند از الزامات علامتگذاری^۲ معاف شود.

۳- به معافیت های خاص مندرج در آئین نامه بین المللی کالاهای خطرناک دریایی رجوع کنید.

مقرره ۴ - مستندسازی

۱- در کلیه اسناد مربوط به حمل مواد مضر از طریق دریا، هنگامی که این مواد نامگذاری می‌شود، نام صحیح فنی هر ماده باید استفاده شود (نامهای تجاری نباید به تنهایی استفاده شود) و به‌علاوه ماده مربوطه با اضافه کردن واژگان "آلوده‌کننده دریایی" باید مشخص شود.

۲- اسناد حمل با کشتی که توسط ارسال کننده کالا تهیه شده باید حاوی یا همراه یک گواهینامه یا اظهارنامه‌امضاء شده به این مضمون باشد که محموله عرضه شده جهت حمل، به طور مناسب بسته‌بندی، علامتگذاری، برچسب‌زنی یا حسب مورد پلاک خورده است، و در شرایط مناسب جهت حمل برای به حداقل رساندن میزان خطر برای محیط زیست دریایی، قرار دارد.

۳- هر کشتی حامل مواد مضر باید دارای لیست خاص یا فهرست باری باشد که نوع مواد مضر روی کشتی و محل آن را بیان کند. یک طرح تفصیلی بارچینی که بیان کننده مکان مواد مضر در کشتی باشد، می‌تواند به جای چنین لیست خاص یا فهرست باری مورد استفاده قرار گیرد. نسخه هایی از این اسناد نیز باید در خشکی توسط مالک کشتی یا نماینده وی تا زمانی که مواد مضر تخلیه نشده است، نگهداری شود. نسخه ای از یکی از این اسناد نیز باید قبل از عزیمت کشتی، در دسترس شخص یا سازمان منتخب مرجع صالح کشور صاحب‌بندر قرار گیرد.

تفسیر ۱.۰ را ملاحظه کنید.

۴- در مواقعی که کشتی لیست خاص یا فهرست بار یا طرح تفصیلی بارچینی مورد نیاز جهت حمل کالاهای خطرناک طبق «کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)، (اصلاح شده)» را با خود دارد، اسناد مورد نیاز تحت این مقرره می‌تواند با اسناد کالاهای خطرناک کشتی ادغام شود. هنگامی

۴- اشاره به "اسناد" در این مقرره مانع از استفاده از فناوری‌های پردازش الکترونیکی اطلاعات (EDP) و تبادل اطلاعات به‌صورت الکترونیکی (EDI) به‌عنوان اسناد کمکی مستندات کاغذی نمی‌شود.

که اسناد ادغام می‌شود، باید تفکیک روشنی بین کالاهای خطرناک و مواد مضر مشمول این ضمیمه به عمل آید.

مقرره ۵- بارچینی

مواد مضر باید به نحو مناسب بارچینی و محافظت شود تا بدون به مخاطره انداختن ایمنی کشتی و اشخاص روی آن خطرات محیط زیست دریایی را به حداقل برساند.

مقرره ۶- محدودیت‌های کمی

ممکن است بنا به علل منطقی علمی و فنی، نیاز باشد که حمل مواد مضر خاصی ممنوع باشد یا در مورد مقداری که هر کشتی می‌تواند حمل کند، محدودیت ایجاد شود. در ایجاد این محدودیت کمی، باید توجه لازم به اندازه، ساختار و تجهیزات کشتی و نیز بسته‌بندی و ماهیت ذاتی مواد مزبور معمول گردد.

مقرره ۷- استثنائات

- ۱- به آب انداختن مواد مضر به صورت بسته‌بندی، مگر در مواردی که به منظور حفظ ایمنی کشتی یا نجات جان اشخاص در دریا ضروری باشد، باید ممنوع گردد.
- ۲- با رعایت مفاد این کنوانسیون، با توجه به خصوصیات فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی مواد مضر باید اقدامات مقتضی جهت تنظیم ضوابط شست و شوی مواد مضر نشستی روی کشتی به عمل آید، مشروط بر این که مطابقت با چنین اقداماتی به ایمنی کشتی و اشخاص روی آن صدمه‌ای وارد ننماید.

- مقرره ۸- کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در خصوص الزامات اجرائی^۵
- ۱- یک کشتی در بندر عضو دیگر، زمانی که قرائن روشنی بر عدم آشنایی فرمانده یا خدمه با روشهای ضروری روی کشتی در ارتباط با جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر وجود داشته باشد، توسط مأمورین آن عضو که به طور مقتضی مجاز می‌باشند در رابطه با الزامات اجرائی، طبق این ضمیمه، مورد بازدید قرار می‌گیرد.
 - ۲- تحت شرایط مذکور در بند (۱) این مقرره، عضو باید اقداماتی را به عمل آورد تا اطمینان حاصل کند که کشتی مزبور تا زمانی که شرایط آن مطابق با الزامات این ضمیمه فراهم نباشد، به دریا نرود.
 - ۳- روشهای مربوط به کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که در ماده (۵) این کنوانسیون تجویز شده در مورد این مقرره نیز اعمال می‌گردد.
 - ۴- هیچ چیز در این مقرره نباید به نحوی تفسیر شود که حقوق و تکالیف عضوی که الزامات اجرائی مشخصاً مقرر شده در این کنوانسیون را کنترل می‌کند، محدود نماید.

۵- به روشهای انجام کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۹) ۷۸۷ الف و اصلاح شده آن به موجب قطعنامه (۲۱) ۸۸۲ الف و اصلاحات احتمالی بعدی رجوع کنید.

پیوست ضمیمه ۳

دستورالعمل شناسایی مواد مضر به صورت بسته بندی

از نظر این ضمیمه، موادی که با یکی از معیارهای زیر شناخته شده باشد، مواد مضر می باشد:

تجمع زیستی، به میزان قابل ملاحظه و شناخته شده به عنوان تولید کننده خطر برای موجودات آبی یا سلامتی انسان (درجه مضر بودن آن با علامت "+" در ستون A^۶ نشان داده شده است)؛ یا

تجمع زیستی همراه با خطر برای ارگانیسمهای آبی یا سلامتی انسان که دارای درجه نگهداری کوتاه مدت به مدت یک هفته یا کمتر است (درجه مضر بودن آن در ستون A با حرف Z نشان داده شده است)؛ یا

مواد بسیار سمی جهت زندگی آبیان که یک میلی گرم در لیتر آن در عرض ۹۶^۷ ساعت کمتر از یک ppm تعیین شده است (با درجه خطر ۴ در ستون B نشان داده شده است).

۶- به لیست ترکیبی مواد خطرناک که توسط گروه مشترک متخصصین UNESCO/FAO/IMO / UNEP / UN/IAEA/WHO/WMO در رابطه با جوانب علمی آلودگی دریایی (GESAMP) تهیه شده و به صورت سالانه توسط سازمان از طریق بخشنامه‌های کمیته فرعی BLG به کلیه کشورهای عضو IMO ابلاغ می گردد، رجوع کنید.

۷- غلظت یک ماده که در عرض زمان مشخصی (معمولاً ۹۶ ساعت) ۵۰ درصد ارگانیسمهای در معرض و مورد آزمایش قرار گرفته را از بین می برد همچنین به شکل ۵۰ h LC ۹۶ نیز بکار می رود. ۵۰ LC معمولاً بصورت میلی گرم در لیتر (mg/l) یا ppm نشان داده می شود.

ضمیمه ۴ ماریل
مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتی‌ها

فصل ۱- کلیات

مقرره ۱- تعاریف

از نظر این ضمیمه:

۱- «کشتی جدید» یعنی کشتی که :

- (۱) برای آن قرارداد ساخت تهیه شده یا در صورت نبودن قرارداد ساخت، در تاریخ لازم الاجراء شدن این ضمیمه یا بعد از آن، تیر حمال آن بنا نهاده شده باشد یا در مرحله مشابهی از ساخت باشد؛ یا
- (۲) تحویل آن سه سال پس از تاریخ لازم الاجراء شدن این ضمیمه یا بعد از آن باشد.

۲- «کشتی موجود» یعنی کشتی که کشتی جدید نیست.

۳- «فاضلاب» یعنی :

- (۱) گنداب یا دیگر فضولات ناشی از هر نوع توالی و آبریزگاه؛
 - (۲) گنداب ناشی از قسمت‌های بهداشتی (داروخانه، درمانگاه و غیره) از طریق دستشویی‌ها، وان‌های شست و شو، و راه‌آبهای واقع در چنین مکانهایی؛
 - (۳) گنداب ناشی از فضاهای نگهداری حیوانات زنده؛ یا
 - (۴) دیگر آبهای زائد وقتی که با گنداب‌های تعریف شده در بالا مخلوط می‌شوند.
- ۴- «مخزن نگهداری فاضلاب» یعنی مخزنی که برای جمع‌آوری و نگهداری فاضلاب استفاده می‌شود.

۵- «نزدیکترین خشکی». اصطلاح «از نزدیکترین خشکی» یعنی از خط مبدهی که

از آن، دریای سرزمینی قلمروی مورد بحث مطابق با حقوق بین‌الملل ایجاد می‌شود، به

جز در مواقعی که، از نظر این کنوانسیون، «از نزدیکترین خشکی» خارج از ساحل شمال شرقی استرالیا یعنی خطی که از نقطه‌ای روی ساحل استرالیا کشیده می‌شود به:

عرض جغرافیایی ۱۱° ۰۰' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۴۲° ۰۸' شرقی
به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۱۰° ۳۵' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۴۱° ۵۵' شرقی

سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۱۰° ۰۰' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۴۲° ۰۰' شرقی

سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۹° ۱۰' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۴۳° ۵۲' شرقی

سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۹° ۰۰' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۴۴° ۳۰' شرقی

سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۱۰° ۴۱' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۴۵° ۰۰' شرقی

سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۱۳° ۰۰' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۴۵° ۰۰' شرقی

سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۱۵° ۰۰' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۴۶° ۰۰' شرقی

سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۱۷° ۳۰' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۴۷° ۰۰' شرقی

سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۲۱° ۰۰' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۵۲° ۵۵' شرقی

سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی ۲۴° ۳۰' جنوبی، طول جغرافیایی ۱۵۴° ۰۰' شرقی

پس به نقطه‌ای روی ساحل استرالیا به عرض جغرافیایی ۲۲' ۲۴° جنوبی، طول جغرافیایی ۱۵' ۱۵۳° شرقی.

۶- «سفر بین المللی» یعنی سفر از کشوری که این کنوانسیون در آنجا اعمال می‌شود به بندری خارج از چنین کشوری، یا برعکس.

۷- «شخص» یعنی یکی از اعضای خدمه کشتی یا مسافرین

۸- «تاریخ سالگرد» یعنی روز و ماه هر سال که با تاریخ انقضاء گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتی منطبق است.

مقرره ۲- کاربرد

۱- مفاد این ضمیمه در مورد کشتیهای زیر که در سفر بین المللی فعالیت می‌کنند اعمال خواهد شد:

(۱) کشتیهای جدید با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن و بیشتر؛ و

(۲) کشتیهای جدید با ظرفیت ناخالص کمتر از ۴۰۰ تن که دارای مجوز حمل بیش از ۱۵ شخص هستند؛ و

(۳) کشتیهای موجود با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن و بیشتر، پنج سال پس از تاریخ لازم الاجراء شدن این ضمیمه؛ و

(۴) کشتیهای موجود با ظرفیت ناخالص کمتر از ۴۰۰ تن که دارای مجوز حمل بیش از ۱۵ شخص هستند، پنج سال پس از لازم الاجراء شدن این ضمیمه.

۲- دستگاه اجرایی باید اطمینان حاصل نماید که کشتیهای موجود، که طبق جزءهای (۳) و (۴) بند (۱) این مقرره، تیرهای حمل آنها گذاشته شده یا در مرحله مشابهی از ساخت قبل از ۲ اکتبر ۱۹۸۳ میلادی (۱۰/۷/۱۳۶۲ هجری شمسی) هستند حتی الامکان به نحوی تجهیز شده‌اند که فاضلاب را مطابق با الزامات مقرره (۱۱) این ضمیمه تخلیه کنند.

مقرره ۳- استثنائات

۱- مقرره (۱۱) این ضمیمه در موارد زیر اعمال نمی شود:

- (۱) هنگامی که تخلیه فاضلاب یک کشتی به منظور حفظ ایمنی کشتی و افراد روی آن یا نجات جان افراد در دریا لازم است؛ یا
- (۲) تخلیه فاضلاب ناشی از هرگونه آسیب به کشتی یا تجهیزات آن، چنانچه کلیه احتیاطهای منطقی قبل و بعد از وقوع آسیب جهت جلوگیری یا کاهش تخلیه به عمل آمده باشد.

فصل ۲- بازرسیها و صدور گواهینامه

مقرره ۴- بازرسیها

- ۱- هر کشتی که طبق مقرره (۲) ملزم به رعایت مفاد این ضمیمه می باشد مشمول بازرسیهای مشخص شده در زیر خواهد بود:
 - (۱) یک بازرسی اولیه، قبل از این که کشتی به خدمت گرفته شود یا قبل از این که گواهینامه مورد لزوم به موجب مقرره (۵) این ضمیمه برای اولین بار برای آن صادر شود، که این بازرسی در بردارنده بازرسی کامل ساختمان، تجهیزات، سیستمها، ابزار، چیدمان و مواد کشتی تا حدی که کشتی مذکور تحت پوشش این ضمیمه است، می باشد. این بازرسی به نحوی خواهد بود که اطمینان حاصل شود ساختمان، تجهیزات، سیستمها، ابزار، چیدمان و مواد کاملاً مطابق با الزامات قابل اعمال این ضمیمه است.
 - (۲) یک بازرسی مجدد در فواصل مشخص شده توسط دستگاه اجرایی که از پنج سال تجاوز نکند، مگر در موردی که جزءهای (۲)، (۵)، (۶) یا (۷) بند (۱) مقرره (۸) این ضمیمه قابل اعمال است. بازرسی مجدد باید به نحوی باشد که اطمینان حاصل شود ساختمان، تجهیزات، سیستمها، ابزار، چیدمانها و مواد کاملاً منطبق با الزامات قابل اعمال این ضمیمه است.

(۳) یک بازرسی اضافه، خواه به صورت کلی یا جزئی، حسب شرایط، باید بعد از تعمیر ناشی از بازرسیهای فنی مذکور در بند (۴) این مقررہ یا هر زمان که تعمیرات یا نوسازیهای مهمی اعمال شده باشد، انجام شود. بازرسی باید به نحوی باشد که اطمینان حاصل شود تعمیرات یا نوسازیهای ضروری به نحو مؤثری صورت پذیرفته، و این که مواد و نحوه انجام چنین تعمیرات یا نوسازیهایی در تمام جنبه ها رضایت بخش است و این که کشتی مزبور در تمام جنبه ها منطبق با الزامات این ضمیمه است.

۲- دستگاه اجرایی باید اقدامات مناسب را برای کشتیهایی که مشمول مفاد بند (۱) این مقررہ قرار نمی‌گیرد به عمل آورد تا اطمینان حاصل نماید که مفاد قابل اعمال این ضمیمه رعایت می‌شود.

۳- بازرسیهای کشتی ها تا جایی که مربوط به اجرای مفاد این ضمیمه می‌شود، باید توسط مأمورین دستگاه اجرایی انجام شود. با این وجود، دستگاه اجرایی می‌تواند بازرسیها را به بازرسین منتخب جهت انجام این کار یا سازمانهایی که خود آن کشور آنها را به رسمیت می‌شناسد، محول نماید.

۴- دستگاه اجرایی انتخاب کننده بازرسیها یا به رسمیت شناسنده سازمانهایی که بازرسیهای مقرر در بند (۳) این مقررہ را انجام می‌دهند، باید حداقل به هر بازرس منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده، اختیار دهد که:

- (۱) بتواند تعمیراتی در مورد کشتی را الزام نماید؛ و
- (۲) اگر مقامات ذی صلاح کشور صاحب بندر درخواست کردند بتواند بازرسی را انجام دهد.

دستگاه اجرایی باید مسؤولیتها و شرایط خاص اختیار تفویض شده به بازرسین منتخب یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده را به منظور انتشار در بین اعضای این کنوانسیون جهت اطلاع مأمورانشان، به سازمان اطلاع دهد.

۵- هنگامی که یک بازرس منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده تشخیص می‌دهد که شرایط کشتی یا تجهیزات آن به طور اساسی با مشخصات گواهینامه مطابقت ندارد یا به صورتی است که کشتی برای رفتن به دریا بدون ایجاد یک تهدید نامعقول

صدمه به محیط زیست دریایی، تناسب ندارد، چنین بازرسی یا سازمانی باید فوراً اطمینان حاصل نماید که اقدام اصلاحی اتخاذ می شود و باید به نحو مقتضی به دستگاه اجرایی اطلاع دهد. اگر چنین اقدام اصلاحی اتخاذ نشود، گواهینامه باید پس گرفته شود و به دستگاه اجرایی سریعاً اطلاع داده شود و اگر کشتی در بندر عضو دیگری قرار دارد، باید به مقامات ذیصلاح کشور بندری نیز سریعاً اطلاع داده شود. وقتی یک مأمور دستگاه اجرایی، یک بازرسی منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده به مقامات ذیصلاح کشور بندری اطلاع دادند، دولت کشور بندری مربوط، باید به این مأمور، بازرسی یا سازمان به رسمیت شناخته شده هر گونه کمک لازم جهت انجام تعهدات خود به موجب این مقرر را ارائه نماید. در صورت امکان، دولت کشور بندری مربوط باید چنان اقداماتی را به عمل آورد که تضمین نماید کشتی حرکت نمی کند مگر این که بتواند به منظور رسیدن به نزدیکترین تعمیرگاه مناسب در دسترس، بدون ایجاد تهدید نامعقول به محیط زیست دریایی، به حرکت خود در دریا ادامه دهد یا بندر را ترک کند.

۶- در هر مورد، دستگاه اجرایی مربوط باید کامل بودن و کفایت بازرسی را کاملاً تضمین نماید و متعهد است که از ترتیبات لازم جهت انجام این وظیفه، اطمینان حاصل نماید.

۷- شرایط کشتی و تجهیزات آن، باید به نحوی نگهداری شود که با مفاد این کنوانسیون مطابقت داشته باشد تا اطمینان حاصل شود که کشتی از تمامی جهات بدون این که تهدید نامعقول صدمه به محیط زیست دریایی داشته باشد برای رفتن به دریا، مناسب باقی می ماند.

۸- پس از این که بازرسی کشتی طبق بند (۱) تکمیل شده باشد نباید هیچ تغییری در ساختمان، تجهیزات، سیستمها، ابزار، چیدمان یا موادی که تحت بازرسی قرار گرفته، بدون اجازه دستگاه اجرایی صورت پذیرد، به استثناء تعویض مستقیم چنین تجهیزات یا قطعاتی.

۹- هر زمان که سانحه ای برای کشتی رخ می دهد یا نقصی پیدا می شود که به طور اساسی بر تمامیت کشتی یا کفایت یا کامل بودن تجهیزات آن که مشمول این ضمیمه

است، تأثیر می گذارد، فرمانده یا مالک کشتی باید در اولین فرصت، به دستگاه اجرایی، سازمان به رسمیت شناخته شده یا بازرس منتخب مسؤول صدور گواهینامه مربوط گزارش دهد و آنها نیز تحقیقاتی را آغاز خواهند کرد تا مشخص کنند آیا بازرسی به نحو مذکور در بند(۱) این مقرر ضروری است یا خیر.

اگر کشتی در بندر عضو دیگری باشد، فرمانده یا مالک باید فوراً به مقامات ذی صلاح کشور بندری نیز گزارش نماید و بازرس منتخب یا سازمان شناخته شده باید تأیید نماید که چنین گزارشی ارائه شده است.

مقرره ۵- صدور یا تأیید گواهینامه با پشت نویسی

۱- گواهینامه بین المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب، باید پس از بازرسی اولیه یا مجدد مطابق با مفاد مقرره (۴) این ضمیمه، برای هر کشتی که در سفر به بنادر یا پایانه‌های فراساحلی تحت صلاحیت اعضای دیگر کنوانسیون فعالیت دارد، صادر شود. در مورد کشتیهای موجود این الزامات باید پنج سال پس از تاریخ لازم الاجراء شدن این ضمیمه، اعمال شود.

۲- چنین گواهینامه‌ای باید توسط دستگاه اجرایی یا هر شخص یا سازمان مجاز از طرف آن صادر یا با پشت نویسی تأیید شود. در هر حالت، دستگاه اجرایی، مسؤولیت کامل گواهینامه را به عهده می گیرد.

مقرره ۶- صدور یا تأیید گواهینامه با پشت نویسی توسط دولت دیگر

۱- دولت یک عضو کنوانسیون، بنا به درخواست دستگاه اجرایی، می تواند موجب بازرسی کشتی شود و چنانچه متقاعد به مطابقت با مفاد کنوانسیون شد، باید گواهینامه

۸- به دستورالعمل تفویض اختیار سازمانهای عمل کننده از طرف دستگاه اجرایی مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۸)۷۳۹، الف و مشخصات وظایف بازرسی و صدور گواهینامه توسط سازمانهای به رسمیت شناخته شده عمل کننده از طرف دستگاه اجرایی مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۹)۷۸۹، الف، رجوع کنید.

بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتی را صادر کند یا اجازه صدور آن را بدهد و در صورت اقتضاء، گواهینامه موجود بر روی کشتی را در انطباق با این ضمیمه با پشت نویسی، تأیید یا اجازه تأیید آن را بدهد.

۲- یک نسخه از گواهینامه و یک نسخه از گزارش بازرسی باید هر چه سریعتر برای دستگاه اجرائی درخواست کننده بازرسی ارسال شود.

۳- گواهینامه‌ای که به این صورت صادر می‌شود باید حاوی عبارتی با این اثر باشد که گواهینامه بنا به درخواست دستگاه اجرائی صادر شده است و دارای ارزش مشابه است و مانند گواهینامه صادر شده به موجب مقرر (۵) این ضمیمه، شناخته می‌شود.

۴- هیچ گواهینامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب، برای کشتی که محق به برافراشتن پرچم کشور غیر عضو می‌باشد، صادر نخواهد شد.

مقرر ۷- شکل گواهینامه

گواهینامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب باید به شکل نمونه مندرج در پیوست این ضمیمه باشد و حداقل به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی تهیه شود. اگر زبان رسمی کشور صادر کننده هم استفاده شود، این زبان، در صورت بروز اختلاف یا مغایرت، ارجح می‌باشد.

مقرر ۸- مدت و اعتبار گواهینامه

۱- گواهینامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتی باید برای مدت مشخص شده توسط دستگاه اجرائی که نباید از پنج سال تجاوز نماید، صادر شود.
۱. ۲- صرف نظر از الزامات بند (۱) این مقرر، هنگامی که بازرسی مجدد، ظرف سه ماه قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود کامل می‌شود، گواهینامه جدید باید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود نخواهد بود، معتبر باشد.

۲.۲- هنگامی که بازرسی مجدد پس از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود کامل می شود، باید گواهینامه جدید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود نخواهد بود، معتبر باشد.

۲.۳- هنگامی که بازرسی مجدد بیش از سه ماه قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود کامل می شود، گواهینامه جدید، باید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ اتمام بازرسی مجدد نخواهد بود، معتبر باشد.

۳- چنانچه گواهینامه ای برای مدت کمتر از پنج سال صادر شود، دستگاه اجرایی می تواند اعتبار گواهینامه را تا پس از تاریخ انقضاء گواهینامه که حداکثر زمان آن در بند (۱) مشخص شده، تمدید نماید.

۴- اگر پس از تمام شدن بازرسی مجدد، نتوان گواهینامه جدیدی برای کشتی قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود صادر کرد، شخص یا سازمان مجاز توسط دستگاه اجرایی می تواند گواهینامه موجود را با پشت نویسی تأیید کند و چنین گواهینامه ای باید برای مدت بیشتری که نباید از پنج ماه از تاریخ انقضاء تجاوز کند، معتبر تلقی شود.

۵- اگر یک کشتی در زمان انقضاء گواهینامه، در بندری که باید مورد بازرسی قرار بگیرد، نباشد، دستگاه اجرایی می تواند مدت اعتبار گواهینامه را تمدید نماید، اما این تمدید فقط به این منظور صورت می گیرد که کشتی اجازه ادامه سفر به بندری را که قرار است تحت بازرسی قرار بگیرد، داشته باشد، و تنها در مواردی صورت می گیرد که به نظر می رسد مناسب و معقول است که این گونه عمل شود. نباید هیچ گواهینامه ای برای مدتی بیش از سه ماه تمدید شود و کشتی ای که چنین تمدیدی به آن اعطاء می شود نباید هنگامی که به بندری که باید مورد بازرسی قرار بگیرد، می رسد با اتکاء به چنین تمدیدی بندر را بدون داشتن گواهینامه جدید ترک بنماید. وقتی که بازرسی مجدد کامل می شود، گواهینامه جدید تا تاریخی معتبر خواهد بود که بیش از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود قبل از تمدید اعطاء شده، نباشد.

۶- گواهینامه صادره برای کشتی که به سفرهای کوتاه مشغول است و طبق مفاد پیش گفته در این مقرر تمدید نشده است، می تواند توسط دستگاه اجرایی

با اعطاء یک مهلت حداکثر یک ماهه از تاریخ انقضاء موجود در آن تمدید شود. هنگامی که بازرسی مجدد کامل می گردد، باید گواهینامه جدید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود قبل از تمدید اعطاء شده نخواهد بود، معتبر باشد.

۷- در اوضاع و احوال خاصی که توسط دستگاه اجرایی تعیین می گردد، گواهینامه جدید نیازی به تاریخ گذاری از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود طبق جزء (۲) بند (۲) و بند (۵) یا (۶) از این مقرر نداشت. در این اوضاع و احوال خاص، باید گواهینامه جدید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ اتمام بازرسی مجدد نخواهد بود، معتبر باشد.

۸- گواهینامه صادره به موجب مقرر (۵) یا (۶) این ضمیمه، در صورت وجود

یکی از شرایط زیر از درجه اعتبار ساقط خواهد شد:

(۱) اگر بازرسیهای مربوطه در مدتی که به موجب بند (۱) مقرر (۴) مشخص شده

کامل نشده باشد، یا

(۲) در صورت انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر. یک گواهینامه جدید فقط وقتی

صادر می گردد که دولت صادر کننده گواهینامه جدید کاملاً از تطابق کشتی با الزامات

بندهای (۷) و (۸) مقرر (۴) این ضمیمه رضایت حاصل نماید. در صورت انتقال میان

اعضاء، عضوی که قبلاً کشتی حق برافراشتن پرچم آن را داشته، در صورتی که در طی سه

ماه پس از انتقال از آن درخواست گردد، باید هر چه زودتر نسخه‌هایی از گواهینامه که

کشتی قبل از انتقال با خود داشته و در صورت موجود بودن، نسخه‌هایی از

گزارشهای مربوطه بازرسی را به آن دستگاه اجرایی، منتقل نماید.

فصل ۳- تجهیزات و کنترل تخلیه

مقرر ۹- سیستمهای فاضلاب

۱- هر کشتی که برطبق مقرر (۲)، ملزم به رعایت مفاد این ضمیمه می‌باشد، باید

به یکی از سیستمهای فاضلاب که در زیر آمده، تجهیز شود:

(۱) سیستم فاضلاب از نوعی که مورد تأیید دستگاه اجرایی است با در نظر گرفتن استانداردها و روشهای آزمایش که توسط سازمان^۹ تدوین شده است، یا

(۲) سیستم ضد عفونی و خردکنندگی فاضلاب مورد تأیید دستگاه اجرایی. هنگامی که کشتی در کمتر از سه مایل دریایی از نزدیکترین خشکی قرار دارد، چنین سیستمی باید با امکاناتی جهت تأمین رضایت دستگاه اجرایی، برای ذخیره موقتی فاضلاب، تجهیز شده باشد، یا

(۳) یک مخزن نگهداری با ظرفیت مورد رضایت دستگاه اجرایی، برای نگهداری کل فاضلاب، با در نظر گرفتن کاربری کشتی، تعداد اشخاص روی کشتی و سایر عوامل مرتبط. مخزن نگهداری باید با تأمین رضایت دستگاه اجرایی، ساخته شود و وسایلی برای اندازه گیری چشمی میزان محتوای مخزن داشته باشد.

مقرره ۱۰- اتصالات استاندارد تخلیه

۱- جهت متصل نمودن لوله‌های تسهیلات دریافت به لوله‌های تخلیه کشتی، هر دو لوله باید مطابق جدول زیر دارای اتصالات استاندارد تخلیه باشد.

۹- به توصیه نامه در مورد استانداردهای برون ریز بین المللی و رهنمودهایی برای آزمایش عملکرد تأسیسات تصفیه فاضلاب مصوب کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان به موجب قطعنامه MEPC.۲(VI) مراجعه شود. برای کشتیهای موجود، مشخصات ملی، قابل قبول است.

ابعاد استاندارد لوله‌های مربوط به اتصالات تخلیه

مشخصات	ابعاد
قطر خارجی	۲۱۰ میلی متر
قطر داخلی	مطابق با قطر خارجی لوله
قطر محیطی پیچ	۱۷۰ میلی متر
سوراخ‌های تسمه فلزی	چهار سوراخ به قطر ۱۸ میلی متر به فاصله‌های مساوی که روی پیچ با قطر اشاره شده در بالا قرار می‌گیرد و روی سطح خارجی تسمه فلزی سوراخ می‌شود. عرض سوراخها ۱۸ میلی متر خواهد بود.
ضخامت تسمه فلزی	۱۶ میلی متر
پیچ‌ها و مهره‌ها: تعداد و قطر	۴ عدد، هر کدام ۱۶ میلی متر قطر و طول مناسب
تسمه‌های فلزی طوری طراحی می‌شود که لوله‌های با قطر داخلی حداکثر ۱۰۰ میلی‌متر را بتوانند بپذیرد و باید از جنس فلز یا دیگر مواد مشابه که دارای سطح صاف است، باشد. این تسمه‌های فلزی همراه با واشر (درزگیر) مناسب آن، باید بتواند فشار ۶۰۰ kpa را تحمل کند.	

برای کشتیهای با عمق قالبی ۵ متر و کمتر، قطر داخلی اتصال تخلیه می‌تواند ۳۸

میلی متر باشد.

۲- در مورد کشتیهایی که برای تجارتهای مشخصی اختصاص یافته اند نظیر

کشتیهای مسافری که در مسیر خاصی تردد می‌کنند، به عنوان روش جایگزین، لوله تخلیه

فاضلاب کشتی می‌تواند با اتصالات تخلیه ای مورد قبول دستگاه اجرایی، نظیر قطعات

اتصال سریع جهت ارتباط، متناسب شود.

مقرره ۱۱- تخلیه فاضلاب

۱- با رعایت مفاد مقرره (۳) این ضمیمه، تخلیه فاضلاب به دریا ممنوع است، مگر

وقتی که:

(۱) کشتی فاضلاب‌های خرد شده و گندزدایی شده را با استفاده از سیستم مورد تأیید دستگاه اجرایی مطابق با جزء (۲) بند (۱) مقرره (۹) در فاصله بیش از سه مایل دریایی از نزدیکترین خشکی تخلیه کند، یا فاضلاب خرد و گندزدایی نشده را در فاصله بیش از دوازده مایلی از نزدیکترین خشکی تخلیه نماید، مشروط بر این که در هر صورت، فاضلاب‌های موجود در مخازن نگهداری نباید بصورت یکجا دفع شود بلکه هنگامی که کشتی در حال پیشروی و حرکت با سرعت کمتر از چهار گره دریایی است، به صورت ملایم باید تخلیه شود. میزان تخلیه باید توسط دستگاه اجرایی براساس استانداردهای تهیه شده توسط سازمان تأیید شود، یا

(۲) کشتی دارای وسایل مصوب برای تصفیه فاضلاب باشد که توسط دستگاه اجرایی تصویب شده تا الزامات اجرایی مورد اشاره در جزء (۲) بند (۱) مقرره (۹) این ضمیمه را برآورده کند، و

(۲-۱) نتایج آزمایش مربوط به وسایل تصفیه فاضلاب در گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتی‌ها قید شده باشد، و

(۲-۲) به علاوه، فاضلاب مربوطه نباید در آبهای اطراف، مواد جامد شناور قابل رؤیت بجا گذارد و نباید موجب تغییر رنگ آبهای اطراف خود شود.

۲- مفاد بند (۱) راجع به کشتیهای مورد بهره برداری در آبهای تحت صلاحیت یک کشور و کشتیهای عبوری سایر دولتها تا زمانی که در این آبها هستند و فاضلاب خود را مطابق الزامات وضع شده چنین کشوری که دارای سختگیری کمتری جهت تخلیه فاضلاب می‌باشد دفع می‌نمایند، اعمال نمی‌شود.

۳- هنگامی که فاضلاب با مواد زائد یا آبهای زائدی که تحت پوشش سایر ضمایم مارپل ۷۳/۷۸ هستند مخلوط باشد، الزامات آن ضمایم به اضافه الزامات این ضمیمه باید رعایت شود.

فصل ۴- تسهیلات دریافت

مقرره ۱۲- تسهیلات دریافت مواد زائد

۱- دولت هر عضو کنوانسیون که کشتیهای بهره برداری کننده در آبهای تحت صلاحیت خود و کشتیهای عبوری در هنگام حضور آنها در آبهای آن کشور را ملزم می کند که منطبق با الزامات بند (۱) مقرره (۱۱) باشند، تعهد می کند که از تأمین تسهیلات کافی برای جوابگویی به نیازهای کشتیهایی که از این تسهیلات استفاده می کنند، در بنادر و پایانه های دریافت فاضلاب، بدون این که موجب تأخیر کشتیها شود، اطمینان حاصل کند.

۲- دولت هر عضو کنوانسیون، به منظور انتقال به دولتهای متعاقد مربوط، باید سازمان را از تمام مواردی که ادعا می شود تسهیلات ایجاد شده به موجب این مقرره، کافی نیست، مطلع نماید.

پیوست ضمیمه ۴

شکل گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب

گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب

صادر شده بر اساس مفاد کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها،
۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، به نحوی که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی
(۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط تغییر یافته، به نحو اصلاح شده
(از این پس به عنوان «کنوانسیون» از آن یاد شود) تحت مسؤولیت دولت

(عنوان کامل کشور)

توسط

(عنوان کامل شخص ذی صلاح یا سازمان مجاز شناخته شده به موجب مفاد

کنوانسیون)

مشخصات کشتی^{۱۱}

نام کشتی:

شماره یا حروف مشخصه:

بندر ثبت:

ظرفیت ناخالص:

تعداد اشخاصی که کشتی مجاز به حمل است

شماره سازمان بین المللی دریانوردی^{۱۱}

۱۰- به عنوان روش جایگزین، مشخصات کشتی می تواند به صورت افقی در جدول ذکر شود.

۱۱- به طرح شماره شناسایی کشتی IMO مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۵) ۶۰۰ الف مراجعه کنید.

کشتی جدید/ موجود^{۱۲}

تاریخی که در آن تیر حمال کشتی گذاشته شده یا کشتی در مرحله مشابهی از ساخت می باشد یا در صورت امکان، تاریخی که در آن کار برای تبدیل یا تغییر یا تعدیل عمده ساختار کشتی آغاز شده است.....

گواهی می شود که :

۱- کشتی دارای سیستم تصفیه فاضلاب/ خرد کننده / مخزن نگهداری^{۱۳} و لوله تخلیه مطابق با مقرره های (۹ و ۱۰) ضمیمه (۴) کنوانسیون به شرح زیر می باشد.

(۱-۱) مشخصات سیستم تصفیه فاضلاب:

نوع سیستم تصفیه فاضلاب:

نام سازنده:

سیستم تصفیه فاضلاب که به منظور رعایت استانداردهای گنداب رو به نحو مقرر در قطعنامه MEPC.۲(VI) در رابطه با فاضلاب به تأیید دستگاه اجرایی رسیده است

(۱-۲) مشخصات دستگاه خرد کننده:

نوع خرد کننده:

نام سازنده:

استاندارد فاضلاب پس از گندزدایی:

(۱-۳) مشخصات مخزن نگهداری:

ظرفیت کلی مخزن نگهداری: متر مکعب

محل استقرار:

(۱-۴) یک لوله جهت تخلیه فاضلاب به تسهیلات دریافت مواد زائد،

مجهز به اتصالات ساحلی استاندارد.

۱۲ و ۱۳- حسب مورد حذف شود.

شماره: ۹۹/۲۶۵۸۴

تاریخ: ۸۵/۰۵/۸۷

بیت

۲- کشتی مطابق با مقرره (۴) ضمیمه (۴) کنوانسیون بازرسی شده است.

۳- بازرسی نشان می دهد که ساختار، تجهیزات، سیستمها، قطعات، ابزار و مواد کشتی و شرایط آن از تمام جوانب رضایت بخش هستند و کشتی منطبق با الزامات قابل اعمال ضمیمه (۴) کنوانسیون می باشد.

این گواهینامه تا تاریخ^{۱۴} منوط به بازرسیهای منطبق با مقرره (۴) ضمیمه (۴) کنوانسیون، معتبر است.

تاریخ پایان بازرسی که بر مبنای آن، این گواهینامه صادر شده است (روز/ماه/سال)

صادره در

(محل صدور گواهینامه)

..... (روز/ماه/سال)

(تاریخ صدور) (امضاء مقام مجاز صادرکننده گواهینامه)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

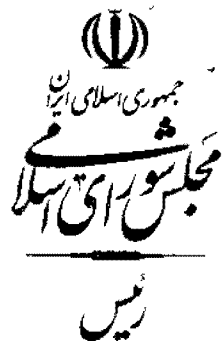
۱۴- تاریخ انقضاء به نحو مشخص شده توسط دستگاه اجرایی طبق بند (۱) مقرره (۸) ضمیمه (۴) کنوانسیون. روز و ماه این تاریخ مرتبط با تاریخ سالگرد تعریف شده در بند (۱) مقرره ۸ ضمیمه ۴ کنوانسیون است.

شماره: ۹۹/۲۶۵۸۱۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۲۸

پوست:

بیت



پشت نویسی برای تمدید گواهینامه اگر برای کمتر از پنج سال معتبر باشد،

در صورت اعمال بند (۳) مقررہ (۸)

کشتی منطبق با مقررات مرتبط کنوانسیون است و این گواهینامه طبق بند (۳) مقررہ

(۸) ضمیمه (۴) کنوانسیون به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ

(روز/ماه/سال) پذیرفته می شود.

امضاء

(امضای مأمور مجاز)

مکان

تاریخ (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

پشت نویسی گواهینامه، در صورت اتمام بازرسی مجدد و اعمال بند (۴) مقررہ (۸)

کشتی منطبق با مقررات مرتبط کنوانسیون است و این گواهینامه طبق بند (۴) مقررہ

(۸) ضمیمه (۴) کنوانسیون به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ

(روز/ماه/سال) پذیرفته می شود.

امضاء

(امضای مأمور مجاز)

مکان

تاریخ (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

**بش نویسی برای تمدید اعتبار گواهینامه تا زمان رسیدن کشتی به بندر بازرسی
یا برای مهلتی که کشتی به بندر بازرسی رسیده یا در صورت اعمال بند (۵) یا (۶)
مقره (۸)**

این گواهینامه طبق بندهای (۵) یا (۶) مقرره (۸)^{۱۵} ضمیمه (۴) کنوانسیون
به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ (روز/ماه/سال) پذیرفته می شود.
امضاء
(امضای مأمور مجاز)
مکان
تاریخ (روز/ماه/سال)
(مهر یا علامت مقام مجاز حسب مورد)

**پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) جهت اصلاح کنوانسیون بین المللی جلوگیری
از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)،
به گونه‌ای که توسط پروتکل مورخ ۱۷ فوریه ۱۹۷۸ میلادی
(۱۳۵۶/۱۱/۲۸ هجری شمسی)
اصلاح شده است**

اعضای این پروتکل،
که عضو پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین
المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) می‌باشند،
با تشخیص نیاز به جلوگیری و کنترل آلودگی هوا ناشی از کشتیها،
با یادآوری اصل (۱۵) بیانیه ریو در خصوص محیط زیست و توسعه که خواستار
اتخاذ رویکرد احتیاطی می باشد،
با توجه به این که این هدف، با انعقاد پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)
جهت اصلاح کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ میلادی

(۱۳۵۲ هجری شمسی)، به گونه‌ای که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) اصلاح شده، به بهترین وجهی حاصل می‌شود، به شرح زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱- سندی که اصلاح می‌شود

سندی که این پروتکل آن را اصلاح می‌کند، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) به گونه‌ای که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به آن اصلاح شده است، می‌باشد (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می‌شود).

ماده ۲- الحاق ضمیمه (۶) به کنوانسیون

ضمیمه (۶) با عنوان «مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتیها» که متن آن پیوست این پروتکل می‌باشد، اضافه می‌گردد.

ماده ۳- تعهدات کلی

۱- کنوانسیون و این پروتکل باید، میان اعضای این پروتکل، با هم به‌عنوان یک سند واحد خوانده و تفسیر شود.
۲- هر گونه ارجاع به این پروتکل به طور همزمان به منزله ارجاع به ضمیمه آن می‌باشد.

ماده ۴- روش اصلاح

در اعمال ماده (۱۶) کنوانسیون در مورد اصلاحیه ضمیمه (۶) و پیوستهای آن، اشاره به «عضو کنوانسیون» باید به منزله اشاره به عضو آن ضمیمه تلقی شود.
شروط نهایی:

ماده ۵- امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق

۱- این پروتکل برای امضاء در مقر سازمان بین المللی دریانوردی (که از این پس «سازمان» نامیده می‌شود) از اول ژانویه ۱۹۹۸ تا ۳۱ دسامبر ۱۹۹۸ (۱۱/۱۰/۱۳۷۶ تا ۱۰/۱۰/۱۳۷۷) مفتوح بوده و پس از آن، جهت الحاق مفتوح باقی خواهد ماند. تنها کشورهای متعاقد پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۶) مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) (که از این پس «پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۶)» نامیده می‌شود) می‌توانند به روشهای زیر عضو این پروتکل شوند:

(الف) امضاء بدون شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب؛ یا

(ب) امضاء مشروط به تنفیذ، پذیرش یا تصویب و پس از آن تنفیذ، پذیرش یا

تصویب؛ یا

(پ) الحاق.

۲- تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق با تسلیم سندی به این منظور نزد دبیرکل سازمان (که از این پس «دبیر کل» نامیده می‌شود) نافذ خواهد شد.

ماده ۶- لازم الاجراء شدن

۱- این پروتکل دوازده ماه پس از تاریخی لازم الاجراء می‌گردد که در آن حداقل پانزده کسشور که مجموع ناوگان تجاری آنها از پنجاه درصد (۵۰٪) تناژ ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی کمتر نباشد، طبق ماده (۵) این پروتکل، عضو آن شده باشند.

۲- هرگونه سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق که پس از تاریخ لازم الاجراء شدن این پروتکل تودیع شود، سه ماه پس از تاریخ تودیع نافذ خواهد شد.

۳- پس از تاریخی که اصلاحیه این پروتکل طبق ماده (۱۶) کنوانسیون پذیرفته شده تلقی شود، هر سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق تودیع شده، در مورد این پروتکل به گونه‌ای که اصلاح شده اعمال خواهد گردید.

ماده ۷- انصراف از عضویت

۱- هر عضو این پروتکل می‌تواند از عضویت در این پروتکل در هر زمان پس از سپری شدن پنج سال از تاریخی که این پروتکل در مورد آن عضو لازم‌الاجراء می‌شود، انصراف دهد.

۲- انصراف از عضویت با تودیع سند انصراف نزد دبیرکل سازمان نافذ خواهد شد.

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

۴- انصراف از عضویت در پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) طبق ماده (۷) آن، به منزله انصراف از عضویت در این پروتکل طبق این ماده تلقی خواهد شد. چنین انصرافی در همان تاریخی نافذ خواهد شد که انصراف از پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) طبق ماده (۷) پروتکل مزبور به مورد اجراء درمی‌آید.

ماده ۸- امین اسناد

۱- این پروتکل نزد دبیرکل (که از این پس «امین اسناد» نامیده می‌شود) تودیع خواهد شد.

۲- امین اسناد باید:

(الف) موارد زیر را به اطلاع تمام دولتهایی که این پروتکل را امضاء نموده‌اند یا به

آن ملحق شده‌اند برساند:

(۱) هر امضاء جدید یا تودیع یک سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق، به همراه

تاریخ مربوط؛

(۲) تاریخ لازم‌الاجراء شدن این پروتکل؛ و

(۳) تودیع هر سند انصراف از عضویت در این پروتکل به همراه تاریخ دریافت سند و تاریخی که انصراف نافذ خواهد شد؛ و
(ب) نسخ گواهی شده برابر اصل این پروتکل را برای تمام دولتهایی که این پروتکل را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند، ارسال نماید.
۳- به محض لازم‌الاجراء شدن این پروتکل، یک نسخه گواهی شده برابر اصل آن باید توسط امین اسناد به دبیرخانه سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار طبق ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد ارسال گردد.

ماده ۹- زبانها

این پروتکل در یک نسخه واحد به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی تدوین شده که هر یک از آنها از اعتبار مساوی برخوردار است.

در تأیید مراتب فوق، امضاءکنندگان زیر که از طرف دولتهای متبوع خود بدین منظور به طور مقتضی مجاز شده‌اند، این پروتکل را امضاء نموده‌اند.
این پروتکل در روز بیست و هشتم سپتامبر سال یکهزار و نهصد و هفت میلادی (مطابق با چهارم مهرماه یکهزار و سیصد و هفتاد و شش هجری شمسی) در لندن تنظیم گردید.

ضمیمه

الحاق ضمیمه ۶ به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، به گونه‌ای که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به آن اصلاح شده است

متن جدید ضمیمه (۶) بعد از ضمیمه (۵) موجود اضافه می‌شود:

ضمیمه ۶

مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها

فصل ۱- کلیات

مقرره ۱- دامنه شمول

مقررات این ضمیمه باید در مورد تمام کشتیها اعمال گردد، مگر این‌که در مقرره های (۳، ۵، ۶، ۱۳، ۱۵، ۱۸ و ۱۹) این ضمیمه، به گونه دیگری تصریح شده باشد.

تفسیر ۱.۱ را ملاحظه کنید.

مقرره ۲- تعاریف

از نظر این ضمیمه:

(۱) مرحله مشابهی از ساخت یعنی مرحله‌های که در آن:

(الف) ساخت قابل تشخیصی در رابطه با کشتی خاصی آغاز می‌گردد؛ و

(ب) مونتاژ آن کشتی شامل حداقل پنجاه تن یا یک درصد جرم برآورد شده کل

مواد ساختمانی کشتی، هر کدام که کمتر است، شروع شده باشد.

(۲) تغذیه پیوسته به فرایندی اطلاق می گردد که ماده زائد، هنگامی که زباله سوز در شرایط کارکرد عادی قرار داشته و درجه حرارت محفظه احتراق بین (۸۵۰) و (۱۲۰۰) درجه سانتیگراد باشد، بدون کمک انسانی به درون زباله سوز خورانده شود.

(۳) انتشار به معنی هر گونه رهاسازی مواد مشمول کنترل در این ضمیمه، از کشتیها به جو یا دریا می باشد.

(۴) تأسیسات جدید در ارتباط با مقرره (۱۲) این ضمیمه، یعنی نصب سیستمها، تجهیزات از جمله واحدهای جدید قابل حمل اطفاء حریق، مواد عایق، یا سایر مواد در کشتی، پس از آن تاریخی که در آن، این ضمیمه لازم الاجراء می شود، به استثناء تعمیر یا پرکردن مجدد سیستمهایی که قبلاً نصب شده، تجهیزات، مواد عایق، یا سایر مواد، یا پرکردن مجدد واحدهای قابل حمل اطفاء حریق.

تفسیر ۲.۱ را ملاحظه کنید.

(۵) آئین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن (NOx) به معنی آئین نامه فنی کنترل انتشار اکسیدهای نیتروژن از موتورهای دیزلی دریایی می باشد که توسط قطعنامه شماره (۲) فراهمایی، که می تواند توسط سازمان اصلاح شود، تصویب شده است، مشروط بر این که چنین اصلاحاتی، طبق مقررات ماده (۱۶) این کنوانسیون در خصوص روشهای اصلاح حاکم بر پیوست یک ضمیمه، تصویب و به مورد اجراء گذاشته شود.

(۶) مواد کاهنده لایه ازون به معنی مواد کنترل شده ای می باشد که در بند (۴) ماده (۱) پروتکل مونترال در خصوص مواد کاهنده لایه ازون، ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هجری شمسی)، تعریف شده است و در ضمیمه (الف)، (ب)، (پ) یا (ث) پروتکل مذکور فهرست گردیده و در زمان اجراء یا تفسیر این ضمیمه لازم الاجراء باشد.

مواد کاهنده لایه ازون که می تواند روی کشتی یافت شود شامل موارد زیر بوده اما محدود به آنها نمی شود:

هالون ۱۲۱۱	برموکلرودی فلونورومتان
هالون ۱۳۰۱	برموتتری فلونورومتان

بسته

۲۴۰۲ هالون	۲،۱- دی برم- ۲،۲،۱،۱- تترافلورواتان (به نام هالون B۲۱۴)
نیز شناخته می شود)	
CFC -۱۱	تری کلرو فلئورومتان
CFC -۱۲	دی کلرودی فلئورومتان
CFC -۱۱۳	۲،۱،۱- تری کلرو- ۲،۲،۱- تری فلئورواتان
CFC -۱۱۴	۲،۱- دی کلرو- ۲،۲،۱،۱- تترافلورواتان
CFC -۱۱۵	کلروپنتا فلئورواتان

(۷) **لجن نفتی** به معنی لجن ناشی از نفت سوخت یا دستگاههای جدا کننده روغنهای روان ساز، ضایعات روغن روان ساز ناشی از ماشین آلات اصلی یا کمکی یا نفت زائد ناشی از دستگاههای جدا کننده آب خن، تجهیزات تصفیه روغن یا چکه های آن می باشد.

(۸) **سوزاندن مواد زائد در کشتی** به معنی سوزاندن مواد زائد و یا سایر مواد در کشتی می باشد، در صورتی که چنین موادی در حین عملیات عادی همان کشتی تولید شده باشد.

(۹) **زباله سوز کشتی** به معنی وسیله ای در کشتی است که برای هدف اولیه سوزاندن مواد زائد طراحی شده است.

(۱۰) **کشتیهای ساخته شده** یعنی کشتیهایی که تیر حمل آنها گذاشته شده یا در مرحله مشابهی از ساخت می باشند.

(۱۱) **منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد** یعنی منطقه ای که در آن اتخاذ مقررات الزامی خاص برای انتشار اکسیدهای گوگرد ناشی از کشتی ها به منظور جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی هوا مربوط به اکسیدهای گوگرد و اثرات وابسته و نامطلوب آنها بر روی خشکی و مناطق دریایی، الزامی است. مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد شامل موارد فهرست شده در مقرر (۱۴) این ضمیمه می باشد.

(۱۲) **تانکر** به معنی تانکر حمل نفت تعریف شده در بند (۴) مقرر (۱) ضمیمه یک یا تانکر حمل مواد شیمیایی طبق تعریف مندرج در بند (۱) مقرر (۱) ضمیمه دو این کنوانسیون می باشد.

(۱۳) **پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)** به معنی پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) جهت اصلاح کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) می باشد، به گونه ای که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به آن اصلاح شده است.

(۱۴) **تاریخ سالگرد** به معنی روز و ماه هر سال که منطبق با تاریخ انقضاء گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا خواهد بود.

مقرر ۳- استثنائات کلی

مقرر های این ضمیمه در موارد زیر اعمال نخواهد شد:

(الف) هر گونه انتشار که به منظور حفظ ایمنی یک کشتی یا حفظ جان اشخاص در دریا ضروری باشد، یا

(ب) هر گونه انتشار ناشی از آسیب به یک کشتی یا تجهیزات آن:

۱- مشروط بر این که پس از وارد شدن آسیب یا کشف انتشار، کلیه احتیاطهای معقول به منظور پیشگیری یا به حداقل رساندن انتشار صورت گرفته باشد؛ و

۲- مگر این که مالک یا فرمانده خواه با قصد ایجاد خسارات، خواه سهواً و با علم به ایجاد احتمالی خسارت عملی انجام داده باشد.

مقرر ۴- معادلها

۱- دستگاه اجرایی می تواند اجازه نصب هرگونه قطعه، ماده، وسیله یا ماشین آلات در یک کشتی به عنوان جایگزین موارد خواسته شده توسط این ضمیمه را بدهد، مشروط

بر این که چنین قطعه، ماده، وسیله یا ماشین آلات حداقل از همان کارآیی مورد لزوم در این ضمیمه برخوردار باشد.

۲- دستگاه اجرایی که اجازه نصب یک قطعه، ماده، وسیله یا ماشین آلاتی را به عنوان جایگزین موارد خواسته شده توسط این ضمیمه می دهد، باید مراتب را به اطلاع سازمان برساند تا سازمان جزئیات مربوط را، چنانچه موجود باشد، به اعضاء این کنوانسیون جهت اطلاع و اقدام مقتضی، ابلاغ نماید.

فصل ۲- بازرسی، صدور گواهینامه و روشهای کنترل

مقرره ۵- بازرسیها

۱- هر کشتی با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن و بیشتر و هر سکوی ثابت و شناور حفاری و سایر سکوها مشمول بازرسیهای زیر قرار می گیرند:

(الف) یک بازرسی اولیه، پیش از آنکه کشتی به خدمت گرفته شود یا پیش از آنکه گواهینامه مورد لزوم به موجب مقرره (۶) این ضمیمه، برای اولین بار صادر شود. این بازرسی باید به گونه ای باشد که از مطابقت کامل تجهیزات، سیستمها، قطعات، ترتیبات و مواد با الزامات قابل اعمال این ضمیمه اطمینان حاصل شود؛

(ب) یک بازرسی مجدد، در فواصل زمانی که توسط دستگاه اجرایی تعیین می شود، که نباید از پنج سال تجاوز نماید به استثنای مواردی که بندهای (۲)، (۵)، (۶) یا (۷) مقرره (۹) این ضمیمه قابل اعمال است. بازرسی مجدد باید به گونه ای باشد که از مطابقت کامل تجهیزات، سیستمها، قطعات، ترتیبات و مواد با الزامات قابل اعمال این ضمیمه اطمینان حاصل شود؛

(ج) یک بازرسی میان دوره ای ظرف سه ماه قبل یا بعد از تاریخ دومین سالگرد بازرسی یا طی سه ماه قبل یا بعد از سومین تاریخ سالگرد گواهینامه، که جایگزین یکی از بازرسیهای سالانه مشخص شده در جزء (د) بند (۱) این مقرره می شود. بازرسی میان دوره ای باید به گونه ای باشد که این اطمینان را حاصل نماید که تجهیزات و ترتیبات با

الزامات قابل اعمال این ضمیمه مطابقت کامل داشته و در شرایط کار کرد خوبی قرار دارند. چنین بازرسیهای میان دوره‌ای باید در گواهینامه صادره به موجب مقرر (۶) یا (۷) این ضمیمه با پشت نویسی تأیید شود.

(د) یک بازرسی سالانه ظرف سه ماه قبل یا بعد از تاریخ سالگرد گواهینامه، از جمله یک بازدید کلی از تجهیزات، سیستمها، قطعات، ترتیبات و مواد مندرج در جزء (الف) بند (۱) این مقرر، جهت حصول اطمینان از این که آنها طبق بند (۴) این مقرر حفظ و نگهداری می‌شود و برای خدماتی که کشتی برای آن در نظر گرفته شده به نحو رضایت بخش باقی می‌ماند. چنین بازرسیهای سالانه ای باید در گواهینامه صادره به موجب مقرر (۶) یا (۷) این ضمیمه با پشت نویسی تأیید شود؛ و

(ه) یک بازرسی اضافی، به صورت کلی یا جزئی، حسب شرایط، باید پس از یک تعمیر ناشی از بازرسیهای فنی مذکور در بند (۴) این مقرر یا هر وقت که تعمیرات یا نوسازیهای مهمی صورت پذیرفته، انجام شود. این بازرسی باید به گونه‌ای باشد که تضمین نماید تعمیرات یا نوسازیهای ضروری به صورت مؤثر انجام شده است، مواد و کیفیت انجام چنین تعمیرات یا نوسازیهای، از هر جهت به نحو مؤثر صورت گرفته و کشتی از هر جهت با الزامات این ضمیمه انطباق دارد.

۲- در مورد کشتیهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۴۰۰ تن، دستگاه اجرایی می‌تواند تمهیدات لازم را به منظور اطمینان از مطابقت آنها با مقررات قابل اعمال این ضمیمه به عمل آورد.

۳- (الف) بازرسیهای کشتی از جنبه اعمال مفاد این ضمیمه، باید توسط مأمورین دستگاه اجرایی صورت پذیرد. با این حال دستگاه اجرایی می‌تواند بازرسیها را به بازرسین منتخب برای این منظور یا سازمانهای شناخته شده توسط خود واگذار نماید. چنین سازمانهایی باید دستورالعملهای مصوب سازمان را رعایت کنند.^{۱۶}

۱۶- به دستورالعمل تفویض اختیار به سازمانهایی که به نیابت از دستگاه اجرایی عمل می‌نمایند، مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۸) ۷۳۹ الف و مصوبه سازمان به موجب قطعنامه (۱۹) ۷۸۹ الف در ارتباط با ویژگیهای بازرسی و

(ب) بازرسی از موتورها و تجهیزات به منظور انطباق با مقرره (۱۳) این ضمیمه، باید طبق آئین‌نامه فنی اکسیدهای نیتروژن صورت پذیرد.

(ج) هنگامی که یک بازرس منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده، تشخیص می‌دهد که شرایط تجهیزات، به نحو اساسی منطبق با مشخصات گواهینامه نیست، باید اطمینان حاصل نمایند که اقدام اصلاحی اتخاذ می‌شود و مراتب باید به نحو مقتضی به اطلاع دستگاه اجرایی برسد. اگر چنین اقدام اصلاحی اتخاذ نگردد باید گواهینامه توسط دستگاه اجرایی بازرسی گرفته شود. اگر کشتی در بندر کشور عضو دیگری باشد باید مراتب به مقامات مجاز کشور صاحب بندر نیز سریعاً اطلاع داده شود. هنگامی که یک مأمور دستگاه اجرایی، یک بازرس منتخب یا دستگاه اجرایی به رسمیت شناخته شده به مقامات مجاز کشور صاحب بندر اطلاع دادند، دولت کشور صاحب بندر ذی ربط، باید به چنین مأمور، بازرس یا سازمان به رسمیت شناخته شده ای هر گونه کمک لازم جهت انجام وظایفشان به موجب این مقرره را ارائه نماید.

(د) دستگاه اجرایی مربوط در هر مورد کفایت و کارایی بازرسی را کاملاً تضمین و ترتیبات لازم برای ایفای این تعهد را تقبل خواهد نمود.

(۴) الف) تجهیزات باید جهت انطباق با مفاد این ضمیمه نگهداری شود و نباید هیچ تغییری در تجهیزات، سیستمها، قطعات، ترتیبات یا موارد مشمول بازرسی، بدون تأیید صریح دستگاه اجرایی صورت پذیرد.

تعویض مستقیم چنین تجهیزات و قطعاتی با تجهیزات و قطعات طبق مفاد این ضمیمه، مجاز است.

(ب) هرگاه سانحه‌ای برای یک کشتی رخ دهد یا نقصی پیدا شود که به طور اساسی بر کارآمدی یا توانایی تجهیزاتی از کشتی که تحت پوشش این ضمیمه است، تأثیر

صادر گواهینامه توسط سازمانهایی که به نیابت از دستگاه اجرایی عمل می‌نمایند، مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۹) ۷۸۹ الف رجوع کنید.

می گذارد، فرمانده یا مالک کشتی باید در اولین فرصت به دستگاه اجرائی، بازرس منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده مسؤول صدور گواهینامه مربوط گزارش دهد.

مقرره ۶- صدور گواهینامه یا تأیید آن با پشت نویسی

- ۱- یک گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا باید بعد از بازرسی اولیه یا مجدد طبق مفاد مقرره (۵) این ضمیمه، برای موارد زیر صادر شود:
 - (الف) برای کشتیهای با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن یا بیشتر، که به سفر به بنادر یا پایانه‌های فراساحلی تحت صلاحیت اعضای دیگر مشغول هستند؛ و
 - (ب) برای سکوها یا دکل های حفاری که به سفر به آبهای تحت حاکمیت یا صلاحیت اعضای دیگر پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)، مشغول هستند.
- ۲- برای کشتی‌های ساخته شده قبل از تاریخ لازم الاجراء شدن پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)، باید گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا طبق بند (۱) این مقرره قبل از اولین مراجعه برنامه ریزی شده کشتی به حوضچه خشک پس از لازم الاجراء شدن پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) صادر شود، اما در هیچ موردی نباید دیرتر از سه سال پس از تاریخ لازم الاجراء شدن پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) باشد.
- ۳- چنین گواهینامه‌ای باید توسط دستگاه اجرائی یا به وسیله هر شخص یا سازمانی که از طرف دستگاه اجرائی به طور مقتضی مجاز شناخته شده صادر گردد. در هر مورد، مسؤولیت کامل گواهینامه بر عهده دستگاه اجرائی می باشد.

مقرره ۷- صدور گواهینامه یا تأیید آن با پشت نویسی توسط دولت دیگر

- (۱) دولت یک عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) می تواند بنا به درخواست دستگاه اجرائی، موجب بازرسی یک کشتی شود و اگر متقاعد گردد که مقررات این ضمیمه رعایت شده است، طبق این ضمیمه گواهینامه بین المللی جلوگیری از

آلودگی هوا را صادر یا اجازه صدور آن را بدهد، و در صورت اقتضاء، طبق این ضمیمه، آن گواهینامه را با پشت نویسی تأیید یا اجازه تأیید آن را بدهد.

(۲) یک نسخه از گواهینامه و یک نسخه از گزارش بازرسی باید هر چه زودتر برای دستگاه اجرائی درخواست کننده ارسال شود.

(۳) گواهینامه‌ای که به این صورت صادر می‌شود باید حاوی عبارتی به این مضمون باشد که این گواهینامه بنا به درخواست دستگاه اجرائی صادر گردیده و باید از همان قوت و رسمیتی برخوردار باشد که یک گواهینامه صادره به موجب مقرر (۶) این ضمیمه دارا است.

(۴) هیچ گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا، نباید برای کشتی صادر شود که محق به برافراشتن پرچم کشوری است که عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) نمی‌باشد.

مقرر ۸- شکل گواهینامه

گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا باید طبق نمونه ارائه شده در پیوست (۱) این ضمیمه و لاقبل به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی، تنظیم گردد. چنانچه زبان رسمی کشور صادر کننده گواهینامه نیز مورد استفاده باشد، این زبان در مورد اختلاف یا مغایرت حاکم می‌باشد.

مقرر ۹- مدت و اعتبار گواهینامه

(۱) یک گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا باید برای مدتی که توسط دستگاه اجرائی تعیین می‌شود صادر گردد، که نباید بیشتر از پنج سال باشد.

(۲) الف) صرف نظر از الزامات بند (۱) این مقرر، وقتی که بازرسی مجدد ظرف سه ماه قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود کامل می‌شود، باید گواهینامه جدید از تاریخ

اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیشتر از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود نخواهد بود، معتبر باقی بماند.

(ب) وقتی که پس از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود، بازرسی مجدد به اتمام می‌رسد، گواهینامه جدید باید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود نخواهد بود معتبر باقی بماند.

(ج) وقتی که بازرسی مجدد بیش از سه‌ماه قبل از تاریخ انقضای گواهینامه موجود، به اتمام می‌رسد، باید گواهینامه جدید، از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ اتمام بازرسی مجدد نخواهد بود، معتبر باقی بماند.

(۳) اگر گواهینامه برای مدت کمتر از پنج‌سال صادر شده باشد، دستگاه اجرایی می‌تواند اعتبار آن گواهینامه را تا پس از تاریخ انقضای آن که حداکثر زمان آن در بند (۱) این مقرر مشخص شده، تمدید نماید، مشروط بر آن‌که بازرسیهای موضوع جزئیات (ج) و (د) بند (۱) مقرر (۵) این ضمیمه در خصوص گواهینامه صادره برای مدت پنج‌سال حسب مورد انجام شود.

(۴) اگر یک بازرسی مجدد انجام شده باشد و نتوان قبل از تاریخ انقضای گواهینامه موجود گواهینامه جدید را صادر کرد یا در اختیار کشتی گذاشت، شخص یا سازمان مجاز از طرف دستگاه اجرایی می‌تواند گواهینامه موجود را با پشت نویسی تأیید کند و چنین گواهینامه ای باید برای مدتی که بیش از پنج‌ماه از تاریخ انقضای آن تجاوز ننماید، به عنوان گواهینامه معتبر پذیرفته شود.

(۵) اگر یک کشتی در زمان انقضای گواهینامه‌اش، در بندری که باید تحت بازرسی قرار گیرد، نباشد، دستگاه اجرایی می‌تواند مدت اعتبار گواهینامه را تمدید کند، اما این تمدید باید تنها بدین منظور داده شود که کشتی اجازه ادامه سفر تا بندری که باید تحت بازرسی قرار گیرد را داشته باشد و تنها در مواردی صورت می‌گیرد که انجام این تمدید مناسب و معقول باشد. هیچ گواهینامه ای نباید برای مدتی بیش از سه‌ماه تمدید شود و کشتی ای که این تمدید به آن داده می‌شود، هنگام ورود به بندری که قرار است در آن

بازرسی شود نباید با اتکاء به چنین تمدیدی آن بند را بدون داشتن گواهینامه جدید ترک نماید. هنگامی که بازرسی مجدد کامل می شود، باید گواهینامه جدید تا تاریخی که بیشتر از پنج سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود، قبل از تمدید اعطاء شده نخواهد بود، معتبر باشد.

(۶) یک گواهینامه صادره برای کشتی که به سفرهای کوتاه اشتغال دارد و بر طبق مفاد پیش گفته در این مقرر تمدید نشده است، می تواند توسط دستگاه اجرائی با اعطاء یک مهلت حداکثر یک ماهه از تاریخ انقضای مذکور در آن تمدید گردد. پس از اتمام بازرسی مجدد، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود قبل از تمدید اعطاء شده نخواهد بود، معتبر باشد.

(۷) در شرایط خاص، حسب نظر دستگاه اجرائی گواهینامه جدید نیازی به درج تاریخ از تاریخ انقضای گواهینامه موجود طبق جزء (ب) بند (۲)، بند (۵) یا (۶) این مقرر ندارد. در این شرایط خاص، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ اتمام بازرسی مجدد نخواهد بود، معتبر باشد.

(۸) اگر بازرسی سالانه یا میان دوره ای قبل از دوره زمانی مشخص شده در مقرر (۵) این ضمیمه به اتمام رسید، سپس:

(الف) تاریخ سالگرد مندرج در گواهینامه باید از طریق پشت نویسی به تاریخی که نباید بیش از سه ماه دیرتر از تاریخ اتمام بازرسی باشد، اصلاح شود؛

(ب) بازرسی سالانه یا میان دوره ای بعدی مورد لزوم طبق مقرر (۵) این ضمیمه باید در فواصل معین شده در آن مقرر با استفاده از تاریخ سالگرد جدید، انجام شود.

(ج) تاریخ انقضای ممکن است بدون تغییر باقی بماند، مشروط بر آن که یک یا چند بازرسی سالانه یا میان دوره ای، در صورت اقتضاء، به نحوی انجام شده باشد که حداکثر فواصل میان بازرسی ها از میزان تعیین شده در مقرر (۵) این ضمیمه تجاوز ننماید.

(۹) یک گواهینامه صادره به موجب مقرره (۶) یا (۷) این ضمیمه در موارد زیر از درجه اعتبار ساقط خواهد شد:

(الف) اگر بازرسیهای مربوط ظرف دوره های زمانی تعیین شده در بند (۱) مقرره (۵) این ضمیمه انجام نشود.

(ب) اگر گواهینامه طبق جزء (ج) یا (د) بند (۱) مقرره (۵) با پشت نویسی تأیید نشود.

(ج) به محض انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر، یک گواهینامه جدید تنها زمانی صادر می شود که دولت صادر کننده گواهینامه جدید کاملاً از تطابق کشتی با الزامات جزء (الف) بند (۴) مقرره (۵) این ضمیمه رضایت حاصل نماید. در صورت انتقال میان اعضا، دولت عضوی که در گذشته کشتی حق برافراشتن پرچم آن را داشته، در صورتی که طی سه ماه پس از انتقال از آن درخواست شود، باید در اسرع وقت نسخه هایی از گواهینامه ای که قبل از انتقال در کشتی موجود بوده و در صورت وجود، نسخه هایی از گزارشهای مربوط بازرسی را به دستگاه اجرایی ارسال کند.

مقرره ۱۰- کنترل کشور صاحب بندر در خصوص الزامات عملیاتی

۱- یک کشتی هنگامی در بندر یا پایانه فراساحلی تحت صلاحیت دیگر عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) قرار دارد چنانچه قرائن روشنی برای باور این مطلب وجود داشته باشد که فرمانده یا خدمه کشتی مزبور با رویه های ضروری کشتی در مورد جلوگیری از آلودگی هوا توسط کشتیها آشنا نمی باشند، مشمول بازرسی مأمورین به طور مقتضی مجاز شناخته شده آن عضو در رابطه با الزامات عملیاتی این ضمیمه، قرار می گیرد.

۲- در شرایط مذکور در بند (۱) این مقرره، عضو ذی ربط باید اقداماتی را به عمل آورد تا اطمینان حاصل نماید که تا زمانی که وضعیت کشتی طبق الزامات این ضمیمه مرتب نشده است، به دریانوردی مبادرت ننماید.

۳- رویه‌های مربوط به کنترل کشور صاحب بندر که در ماده (۵) این کنوانسیون مقرر شده است، باید در مورد این مقررہ اعمال گردد.

۴- هیچ چیزی در این مقررہ نباید به نحوی تفسیر گردد که حقوق و وظایف عضوی که کنترل الزامات عملیاتی مشخصاً پیش‌بینی شده در این کنوانسیون را انجام می‌دهد، محدود نماید.

مقررہ ۱۱- کشف موارد نقض و اجراء

۱- اعضای این ضمیمه باید در جهت کشف موارد نقض و اجرای مفاد این ضمیمه با به‌کارگیری کلیه اقدامات مقتضی و عملی جهت کشف و نظارت زیست محیطی، استفاده از روشهای مناسب گزارش‌دهی و جمع‌آوری ادله، با یکدیگر همکاری نمایند.

۲- کشتی که این ضمیمه در مورد آن اعمال می‌شود، می‌تواند در بندر یا پایانه فراساحلی یک عضو به منظور تعیین این‌که آیا کشتی مزبور هریک از مواد تحت پوشش این ضمیمه را در نقض مفاد آن انتشار داده است یا خیر، مشمول بازرسی مأمورین منتخب یا مجاز شناخته شده توسط آن عضو قرار گیرد. در صورتی‌که بازرسی، نقض این ضمیمه را نشان دهد، گزارش این نقض باید برای هرگونه اقدام مقتضی به دستگاه اجرایی ارسال گردد.

۳- هر عضو چنانچه ادله‌ای موجود باشد مبنی بر این‌که کشتی هر یک از مواد مشمول این ضمیمه را در نقض مفاد آن انتشار داده است، باید چنین ادله‌ای را به دستگاه اجرایی ارائه نماید. در صورتی‌که چنین اقدامی عملی باشد، مقام صالح عضو نخست باید نقض ادعاء شده را به فرمانده کشتی اطلاع دهد.

۴- به محض دریافت چنین ادله‌ای، دستگاه اجرایی که به آن اطلاع داده شده باید موضوع را بررسی نماید و می‌تواند از آن عضو درخواست نماید تا مدارک بیشتر یا بهتری درخصوص نقض ادعاء شده ارائه نماید. در صورتی‌که دستگاه اجرایی مجاب شود که مدارک کافی برای شروع دادرسی علیه نقض ادعاء شده موجود است، باید موجبات انجام

چنین دادرسی را در اسرع وقت طبق قوانین خود فراهم نماید. دستگاه اجرایی موظف است سریعاً عضوی که نقض ادعاء شده را گزارش نموده و نیز سازمان را از اقدام به عمل آمده مطلع نماید.

۵- یک عضو همچنین می‌تواند کشتی را که این ضمیمه در مورد آن اعمال می‌شود، در هنگام ورود به بنادر یا پایانه فراساحلی تحت صلاحیت خود، در صورت دریافت درخواست رسیدگی از سوی هر عضوی همراه با ادله کافی مبنی بر این که کشتی مواد تحت پوشش این ضمیمه را در نقض مفاد آن انتشار داده است، مورد بررسی قرار دهد. گزارش چنین بررسی باید برای عضو درخواست کننده و دستگاه اجرایی ارسال گردد تا اقدام مقتضی، به موجب این کنوانسیون را بتوان انجام داد.

حقوق بین‌الملل مربوط به جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریایی توسط کشتی‌ها، از جمله قوانین مربوط به اجراء و حفاظت که در هنگام اعمال یا تفسیر این ضمیمه در حال اجراء می‌باشد، در مورد قواعد و استانداردهای ارائه شده در این ضمیمه، با ایجاد تغییرات و تعدیل‌های لازم، اعمال می‌شود.

فصل ۳ - الزامات مربوط به کنترل انتشار از کشتیها

مقررہ ۱۲- مواد کاهنده لایه ازون

۱- با رعایت مفاد مقررہ (۳)، هر گونه انتشار عمدی مواد کاهنده لایه ازون ممنوع می‌باشد. انتشار عمدی شامل انتشارهای حادث شده در هنگام نگهداری، سرویس، تعمیرات یا تنظیم سیستمها و تجهیزات می‌باشد، اما این انتشارات عمدی شامل آزادسازی اندک مواد در هنگام بازیافت یا بازپس‌گیری یک ماده کاهنده لایه ازون نمی‌باشد. انتشارات ناشی از نشت یک ماده کاهنده لایه ازون اعم از این که نشت عمدی باشد یا خیر، می‌تواند به وسیله اعضای پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) تابع مقرراتی گردد.

۲- نصب تأسیسات جدید حاوی مواد کاهنده لایه اوزون در کلیه کشتیها ممنوع می‌باشد، به جز تأسیسات جدید حاوی هیدروکلروفلوئوروکربن‌ها (HCFCs) که تا تاریخ اول ژانویه سال ۲۰۲۰ میلادی (۱۳۹۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) مجاز می‌باشد.

۳- مواد مورد اشاره در این مقرر و تجهیزات حاوی چنین موادی، پس از خارج‌سازی از کشتی‌ها باید به تسهیلات مناسب دریافت مواد زائد تحویل داده شود.

مقرر ۱۳- اکسیدهای نیتروژن (NOx)

(۱) الف) این مقرر باید در موارد زیر اعمال گردد:

- ۱- هر موتور دیزل با توان خروجی بیش از ۱۳۰ کیلووات که بر روی یک کشتی ساخته شده در اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) یا بعد از آن نصب شود؛ و
- ۲- هر موتور دیزل با توان خروجی بیش از ۱۳۰ کیلووات که در اول ژانویه سال ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) یا بعد از آن تحت تغییر عمده قرار گیرد.

(ب) این مقرر در موارد زیر اعمال نمی‌گردد:

- ۱- در مورد موتورهای دیزل اضطراری، موتورهای نصب شده در قایقهای نجات و هر دستگاه یا تجهیزاتی که صرفاً در موارد اضطراری قرار است مورد استفاده قرار گیرد؛ و
- ۲- موتورهای نصب شده بر روی کشتیهایی که صرفاً در آبهای تحت حاکمیت یا صلاحیت کشوری که کشتی محق به برافراشتن پرچم آن است فعالیت می‌کنند، مشروط بر این‌که چنین موتورهایی مشمول اقدامات جایگزین برای کنترل اکسیدهای نیتروژن که توسط دستگاه اجرایی مقرر شده، قرار گیرند.

تفسیر ۱۳.۱ را ملاحظه کنید.

(ج) صرف‌نظر از مفاد جزء الف) این بند، دستگاه اجرایی می‌تواند اعمال این مقرر را برای هر موتور دیزلی نصب شده بر روی یک کشتی که قبل از تاریخ لازم‌الاجراء

شدن این پروتکل ساخته شده یا تحت تغییر عمده قرار می گیرد، مستثنی نماید، مشروط بر این که چنین کشتی ای صرفاً به سفر به بنادر یا پایانه های فراساحلی کشوری که کشتی حق برافراشتن پرچم آن را دارد، مبادرت نماید.

تفسیر ۱۳.۲ را ملاحظه کنید.

(۲) (الف) از نظر این مقرر، تغییر عمده به معنای تغییر یک موتور است هنگامی

که:

(۱) یک موتور جدید که در اول ژانویه سال ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) یا بعد از آن ساخته شده است، جایگزین موتور فعلی شود؛ یا

(۲) هر گونه تغییر اساسی طبق تعریف مندرج در آئین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن، بر روی موتور انجام شود؛ یا

(۳) حداکثر بازده پیوسته موتور به مقدار بیش از ده درصد (۱۰٪) افزایش یابد.

تفسیر ۱۳.۳ را ملاحظه کنید.

(ب) انتشار اکسیدهای نیتروژن ناشی از تغییرات مورد اشاره در جزء (الف) این بند باید برای تأیید توسط دستگاه اجرائی طبق آئین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن مستند شود.

(۳) (الف) با رعایت مفاد مقرر (۳) این ضمیمه، به کارگیری هر موتور دیزل که این مقرر در خصوص آن اعمال می شود ممنوع است، به جز زمانی که انتشار اکسیدهای نیتروژن از موتور (که برحسب کل وزن اکسیدهای نیتروژن منتشره محاسبه گردیده است)، در حدود مقادیر زیر باشد:

۱- $17/0 \text{ g / kW.h}$ زمانی که دور موتور (n) کمتر از ۱۳۰ دور در دقیقه باشد.

۲- $0/2 \text{ g / kW.h} - 45/0 \times n$ زمانی که دور موتور (n) برابر با ۱۳۰ یا بیشتر، اما

کمتر از ۲۰۰۰ دور در دقیقه باشد.

۳- $9/8 \text{ g / kW.h}$ ، زمانی که دور موتور (n) برابر با ۲۰۰۰ دور در دقیقه

یا بیشتر باشد.

هنگامی که دور موتور (n) = سرعت اندازه گیری شده موتور (چرخشهای میل

لنگ در دقیقه)

هنگام استفاده از سوختی که ترکیبی از هیدروکربنهای مشتق شده از تصفیه نفت

خام باشد، رویه آزمایش و روشهای اندازه گیری باید طبق آئین نامه فنی اکسیدهای

نیترژن بوده، و مراحل آزمایش و ضرائب وزنی تعیین شده در پیوست (۲) این ضمیمه

لحاظ گردد.

(ب) بدون در نظر گرفتن مفاد جزء (الف) این بند، به کارگیری موتورهای دیزلی

زمانی مجاز می باشد که:

۱- یک سیستم پاکسازی گاز خروجی که طبق آئین نامه فنی اکسیدهای نیترژن به

تأیید دستگاه اجرائی رسیده، در رابطه با موتور به منظور کاهش انتشار اکسیدهای نیترژن

روی کشتی، حداقل تا سقف تعیین شده در جزء (الف) به کار گرفته شود؛ یا

۲- هر گونه روش معادل دیگری که به منظور کاهش انتشار اکسیدهای نیترژن

روی کشتی تا سقف تعیین شده در جزء (الف) این بند، با در نظر گرفتن دستورالعملهای

مربوط که توسط سازمان تهیه خواهد شد، به تأیید دستگاه اجرائی برسد و به کار گرفته

شود.

مقرره ۱۴- اکسیدهای گوگرد (SO_x)

الزامات کلی

۱- میزان گوگرد هر نوع نفت سوخت قابل استفاده در کشتیها نباید از (m/m)

چهار و نیم درصد (۴/۵٪) تجاوز نماید.

۲- میانگین جهانی میزان گوگرد موجود در نفت سوخت حاصل از تقطیر، تهیه شده برای مصرف در کشتی ها باید براساس دستورالعمل‌هایی که توسط سازمان تهیه خواهد شد، پایش گردد.^{۱۷}

الزامات در مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد

۳- از نظر این مقرره، مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد شامل موارد زیر می‌باشد:

(الف) منطقه دریای بالتیک به گونه‌ای که در جزء (ب) بند (۱) مقرر (۱۰) ضمیمه (۱) تعریف شده است؛ منطقه دریای شمال به گونه‌ای که در جزء (و) بند (۱) مقرر (۵) ضمیمه (۵) تعریف شده است؛ و

(ب) هر منطقه دریایی دیگر، شامل محدوده‌های بندری که توسط سازمان طبق معیارها و رویه‌های تعیین مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد در رابطه با جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتیها، مندرج در پیوست (۳) این ضمیمه، در نظر گرفته شده است.

۴- هنگامی که کشتیها در داخل مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد هستند، حداقل یکی از شرایط زیر باید تحقق یابد:

(الف) میزان گوگرد نفت مصرفی در کشتیها در یک منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد بیش از (m/m) یک و نیم درصد (۱/۵٪) نباشد.

(ب) یک سیستم پاکسازی گاز خروجی که با در نظر گرفتن دستورالعمل‌های آتی سازمان^{۱۸} به تأیید دستگاه اجرائی رسیده باشد، برای کاهش مجموع انتشار اکسیدهای گوگرد از کشتیها، شامل موتورهای کمکی و رانش اصلی، به مقدار $6/0 \text{ g SOx/kw.h}$

۱۷- دستورالعمل پایش میانگین جهانی میزان گوگرد باقیمانده نفت سوخت تهیه شده MEPC. - به قطعنامه (۴۳) ۱۷۸۲، برای استفاده بر روی کشتیها، رجوع کنید.

۱۸- به قطعنامه (۵۳) ۱۳۰، MEPC، دستورالعمل سیستمهای پاکسازی گاز خروجی اکسیدهای گوگرد بر روی کشتی رجوع کنید.

یا کمتر که به عنوان وزن کل انتشار دی اکسید گوگرد محاسبه شده، مورد استفاده قرار گیرد. مواد زائد ناشی از استفاده از چنین تجهیزاتی نباید در بنادر و لنگرگاهها و خورهای بسته تخلیه گردد، مگر این که کشتی با ارائه سند و مدرک بتواند به طور کامل اثبات نماید که بر اساس معیارهای ارسال شده توسط مقامات کشور صاحب بندر به سازمان این مواد زائد بر اکوسیستم های بنادر، لنگرگاهها و خورهای بسته، تأثیر مخربی ندارد. سازمان باید این معیارها را به کلیه اعضاء این کنوانسیون ابلاغ نماید؛ یا

(ح) به کارگیری هرگونه روش فناوریانه دیگری که برای محدود نمودن انتشار اکسیدهای گوگرد تا سطح معادل با آنچه در جزء (ب) شرح داده شده، قابل تصدیق و اجراء باشد. این روشها باید توسط دستگاه اجرائی با در نظر گرفتن دستورالعملهایی که توسط سازمان تهیه خواهد شد، تأیید شود.

۵- میزان گوگرد نفت سوخت موضوع بند (۱) و جزء (الف) بند (۴) این مقررره باید توسط تأمین کننده سوخت به گونه ای که در مقررره (۱۸) این ضمیمه مقرر شده، مستند گردد.

۶- کشتیهایی که به منظور تطبیق با جزء (الف) بند (۴) این مقررره از نفتهای سوخت جداگانه ای استفاده می کنند، باید قبل از ورود به منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد زمان کافی را در نظر بگیرند تا سیستم سوخت رسانی به طور کامل تمام نفت سوخت های بیش از یک و نیم درصد (۱/۱۵) (m/m) گوگرد را مصرف کند. حجم نفت سوخت با گوگرد کم (کمتر یا برابر یک و نیم درصد (۱/۱۵) گوگرد) در هر مخزن، همچنین تاریخ، زمان و موقعیت کشتی هنگامی که هر گونه عملیات تغییر سوخت تکمیل می شود باید در دفتری که توسط دستگاه اجرائی مقرر شده است، ثبت گردد.

۷- در دوازده ماه اول بلافاصله پس از لازم الاجراء شدن این پروتکل یا اصلاحیه این پروتکل که بر اساس جزء (ب) بند (۳) این مقررره منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد را تعیین می کند، کشتی هایی که به منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد مندرج در جزء (الف) بند (۳) یا منطقه مشخص شده به موجب جزء (ب) بند (۳)

این مقررہ وارد می‌شوند، از الزامات بندهای (۴) و (۶) این مقررہ و الزامات بند (۵) این مقررہ تا حدی که آنها به جزء (الف) بند (۴) این مقررہ مربوط می‌شوند، معاف هستند.

مقررہ ۱۵- ترکیبات آلی فرار

۱- چنانچه قرار باشد انتشار ترکیبات آلی فرار (VOCs) از نفتکش‌ها در بنادر یا پایانه‌های تحت صلاحیت یک عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) تابع مقرراتی گردد، این مقررات باید طبق مفاد این مقررہ تنظیم گردد.

۲- یک عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) که بنادر یا پایانه‌هایی را در حیطه صلاحیت خود اختصاص می‌دهد تا در آنها انتشار ترکیبات آلی فرار تابع مقرراتی گردد، باید اعلامیه‌ای به سازمان تسلیم نماید. این اعلامیه باید شامل اطلاعاتی درمورد اندازه نفتکشهایی که کنترل می‌شوند، محموله‌های نیازمند به سیستمهای کنترل انتشار بخار و تاریخ نافذ شدن چنین کنترلی باشد. اعلامیه مزبور باید حداقل شش ماه قبل از تاریخ نافذ شدن آن تسلیم گردد.

۳- دولت هر عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) که بنادر یا پایانه‌هایی را تعیین می‌کند تا در آنها انتشار ترکیبات آلی فرار از نفتکشها تابع مقرراتی گردد، باید اطمینان حاصل نماید که سیستمهای کنترل انتشار بخار که مطابق استانداردهای ایمنی مصوب سازمان^{۱۹} مورد تأیید آن دولت فرار گرفته‌اند، در بنادر و پایانه‌های تعیین شده وجود دارد و به صورت ایمن و به طریقی که از تأخیر ناموجه برای کشتی خودداری شود، مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

۴- سازمان باید فهرستی از بنادر یا پایانه‌های تعیین شده توسط اعضاء پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) را جهت اطلاع، به دیگر اعضاء پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) و کشورهای عضو سازمان ابلاغ نماید.

۱۹: استانداردهای سیستمهای کنترل انتشار بخار رجوع کنید. MSC/Circ- ۱۹۵۸۵- به بخشنامه

۵- همه نفتکشهایی که برطبق مفاد بند (۲) این مقررہ مشمول کنترل انتشار بخار می‌باشند، باید به یک سیستم جمع‌آوری بخار مورد تأیید دستگاه اجرایی براساس استانداردهای ایمنی تهیه شده توسط سازمان مجهز شده باشند و باید چنین سیستمی را در طی بارگیری این گونه محموله‌ها مورد استفاده قرار دهند. پایانه‌هایی که سیستمهای کنترل انتشار بخار طبق این مقررہ را نصب کرده‌اند، می‌توانند تا سه سال پس از تاریخ نافذ شدن مشخص شده در بند (۲)، پذیرای تانکرهای موجودی باشند که مجهز به سیستم جمع‌آوری بخار نیستند.

۶- این مقررہ فقط باید هنگامی در مورد کشتیهای حمل گاز اعمال شود که روش بارگیری و سیستم‌های جمع‌آوری آنها اجازه نگهداری ترکیبات آلی فرار عاری از متان روی کشتی یا بازگرداندن ایمن این مواد به ساحل را بدهد.

مقررہ ۱۶- سوزاندن مواد زائد در کشتی

۱- به استثنای مورد مذکور در بند (۵)، سوزاندن مواد در کشتی تنها در زیاله‌سوز کشتی مجاز می‌باشد.

۲- (الف) به استثنای مورد مذکور در جزء (ب) این بند، هر زیاله سوز نصب شده در کشتی در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۷۸ هجری شمسی) یا پس از آن، باید با الزامات ارائه شده در پیوست (۴) این ضمیمه مطابقت داشته باشد. هر زیاله سوز باید با توجه به مشخصات استاندارد که توسط سازمان برای زیاله سوزهای روی کشتی تهیه شده است، به وسیله دستگاه اجرایی تأیید شود.^{۲۰}

تفسیر ۱۶.۱ را ملاحظه کنید.

۲۰. MEPC، مشخصات استاندارد زیاله سوزهای کشتی و قطعنامه ۹۳(۴۵) MEPC- به قطعنامه (۴۰) ۲۰۰۷ اصلاحات به مشخصات استاندارد زیاله سوزهای کشتی، رجوع کنید.

(ب) دستگاه اجرایی می‌تواند زباله سوزهایی را که در کشتی پیش از تاریخ لازم‌الاجراء شدن پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) نصب شده‌اند، از شمول جزء (الف) این بند مستثنی نماید، مشروط بر این که کشتی مورد نظر صرفاً به سفر در آبهای تحت حاکمیت یا صلاحیت کشور صاحب پرچمی مبادرت نماید که کشتی محق به برافراشتن پرچم آن است.

۳- هیچ موردی در این مقرره، بر ممنوعیت یا دیگر الزامات کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و سایر مواد، ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی)، (اصلاحی) و همچنین پروتکل ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هجری شمسی) مربوط به آن تأثیر نخواهد گذاشت.

۴- سوزاندن مواد زیر در کشتی ممنوع می‌باشد:
(الف) پسماندهای محموله‌های ضمامن (۱)، (۲) و (۳) این کنوانسیون و مواد بسته‌بندی آلوده شده به آنها،

(ب) بی‌فنیل‌های پلی‌کلرینه (PCBs)،
(ج) زباله، طبق تعریف ارائه شده در ضمیمه (۵) این کنوانسیون حاوی مقدار قابل توجهی از فلزات سنگین، و

(د) فرآورده‌های پالایش یافته نفتی حاوی ترکیبات هالوژن.
۵- سوزاندن لجن فاضلاب و لجن نفتی تولید شده در حین عملیات عادی کشتی، در بخش اصلی یا کمکی موتورخانه یا دیگهای بخار قابل انجام می‌باشد، ولی این موارد نباید داخل بنادر، لنگرگاهها و خورها انجام پذیرد.

۶- سوزاندن پلی‌وینیل کلرایدها (PVCs) در کشتی ممنوع می‌باشد، به جز در آن دسته از زباله سوزهایی که گواهینامه‌های تأیید سازمان بین‌المللی دریانوردی برای آنها صادر شده است.

تفسیر ۲. ۱۶ را ملاحظه کنید.

۷- همه کشتیهای دارای زباله سوز که مشمول این مقرره می گردند باید دارای دفترچه راهنمای نحوه کار تهیه شده توسط سازنده زباله سوز باشند، که در آن چگونگی استفاده از زباله سوز در محدوده های معین شده در بند (۲) پیوست (۴) این ضمیمه شرح داده شده است.

تفسیر ۳. ۱۶ را ملاحظه کنید.

۸- کارکنان مسؤول استفاده از زباله سوز باید آموزش دیده باشند و قادر به اجرای دستورالعمل های مندرج در دفترچه راهنمای زباله سوز تهیه شده توسط سازنده باشند.

تفسیر ۴. ۱۶ را ملاحظه کنید.

۹- پایش درجه حرارت گاز خروجی دودکش احتراق باید در تمام زمانها انجام پذیرد و وقتی دما کمتر از حداقل مقدار مجاز ۸۵۰ درجه سانتیگراد باشد، مواد زائد نباید به یک زباله سوز تغذیه پیوسته در کشتی خورانده شود. در مورد زباله سوزهای کشتی که مواد زائد به صورت یکجا وارد آن می شود، طراحی واحد باید به گونه ای باشد که دمای محفظه احتراق طی پنج دقیقه پس از شروع کار آن به ۶۰۰ درجه سانتیگراد برسد.

تفسیر ۵. ۱۶ را ملاحظه کنید.

۱۰- هیچ موردی در این مقرره مانع ساخت، نصب و بهره برداری از دستگاههای حرارتی جایگزین جهت دفع مواد زائد در کشتی که الزامات این مقرره را تأمین یا در حد بالاتر از آن عمل کند، نمی گردد.

مقرره ۱۷- تسهیلات دریافت

(۱) دولت هر عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) متعهد می شود که از فراهم بودن تسهیلات کافی برای تأمین نیازهای زیر اطمینان حاصل نماید:

(الف) نیازهای کشتیهای استفاده کننده از بنادر تعمیراتی آن عضو برای دریافت مواد کاهنده لایه ازون و تجهیزات حاوی چنین موادی به هنگام خارج سازی آنها از کشتیها؛

(ب) نیازهای کشتیهای استفاده کننده از بنادر، پایانه‌ها یا بنادر تعمیراتی آن عضو برای دریافت باقیمانده پاکسازی گاز خروجی ناشی از یک سیستم تأیید شده پاکسازی گاز خروجی، هنگامی که تخلیه این باقیمانده‌ها به محیط زیست دریایی به موجب مقرر (۱۴) این ضمیمه مجاز نباشد؛
بدون ایجاد تأخیر ناموجه برای کشتیها؛ و

(ج) نیازهای موجود در تسهیلات اوراق کشتی برای دریافت مواد کاهنده لایه ازون و تجهیزات حاوی چنین موادی به هنگام خارج سازی آنها از کشتی.
(۲) هر عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)، باید کلیه مواردی که تسهیلات ایجاد شده طبق این مقرر در دسترس نبوده یا ناکافی شناخته شده است، را به منظور ابلاغ به اعضاء به اطلاع سازمان برساند.

مقرر ۱۸- کیفیت نفت سوخت

۱- نفت سوخت تحویلی به منظور احتراق و استفاده در کشتی‌های مشمول این ضمیمه، باید الزامات زیر را برآورده نماید:

تفسیر ۱۸.۱ را ملاحظه کنید.

(الف) به غیر از آنچه در جزء (ب) ذکر شده:

۱- نفت سوخت باید مخلوطی از هیدروکربنهای مشتق شده از پالایش نفت باشد.
این به مفهوم ممانعت از اضافه کردن مقادیر اندکی از مواد افزودنی به منظور بهبود پاره‌ای از جنبه‌های عملکرد سوخت نمی باشد؛

۲- نفت سوخت باید عاری از اسیدهای غیر آلی باشد؛

۳- نفت سوخت نباید حاوی هیچ گونه ماده اضافه شده یا ماده زائد شیمیایی باشد

که یا:

۳-۱- ایمنی کشتیها را به مخاطره اندازد یا باعث ایجاد اثرات سوء در عملکرد

ماشین آلات گردد؛ یا

۳-۲- برای کارکنان زیان آور باشد؛ یا

۳-۳- روی هم رفته به افزایش آلودگی هوا کمک نماید؛ و

(ب) نفت سوخت احتراقی مشتق شده به وسیله روشهایی غیر از پالایش نفت نباید:

۱- حاوی مقدار گوگردی بیش از مقدار مندرج در مقرر (۱۴) این ضمیمه باشد؛

۲- باعث شود میزان انتشار اکسیدهای نیتروژن از یک موتور از سقف تعیین شده

در جزء (الف) بند (۳) مقرر (۱۳) این ضمیمه افزایش یابد؛

۳- حاوی اسیدهای غیرآلی باشد؛ و

۴-۱- ایمنی کشتیها را به مخاطره اندازد یا باعث ایجاد اثرات سوء

در عملکرد ماشین آلات گردد، یا

۴-۲- برای کارکنان زیان آور باشد، یا

۴-۳- روی هم رفته به افزایش آلودگی هوا کمک نماید.

۴-۲- این مقرر در مورد زغالسنگ در شکل سخت آن یا سوخته‌های هسته‌ای اعمال

نمی‌شود.

۳- برای هر کشتی مشمول مقرره‌های (۵) و (۶) این ضمیمه، مشخصات نفت

سوختی که تحویل گرفته و روی کشتی جهت احتراق استفاده می‌شود، باید با استفاده از

یک یادداشت تحویل سوخت ثبت گردد. این یادداشت باید حداقل حاوی اطلاعات

مندرج در پیوست (۵) این ضمیمه باشد.

۴- یادداشت تحویل سوخت باید در کشتی در محلی نگهداری شود که در کلیه

زمان‌های موجه، جهت بازرسی به سهولت در دسترس باشد. این یادداشت باید به مدت

سه سال پس از زمان تحویل نفت سوخت، در کشتی نگهداری شود.

۵- (الف) مقام صالح^{۱۱} دولت هر عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)، می تواند یادداشتهای تحویل سوخت هر کشتی که این ضمیمه در مورد آن اجراء می گردد، را در زمانی که کشتی مورد نظر در بندر یا پایانه فراساحلی آن دولت قرار دارد مورد بازدید قرار دهد، می تواند یک رونوشت از هر یادداشت تحویل سوخت تهیه کند و فرمانده یا فرد مسؤول در کشتی را ملزم نماید که موثق بودن هر رونوشت از چنین یادداشت تحویل سوخت را تصدیق نماید. همچنین مقام صلاحیتدار می تواند از طریق رایزنی هایی با بندر صادر کننده یادداشت، صحت مفاد آن را تصدیق نماید.

(ب) بازدید یادداشتهای تحویل سوخت و گرفتن رونوشتهای موثق توسط مقام صلاحیتدار به موجب این بند باید حتی الامکان به سرعت و بدون ایجاد تأخیر نا موجه برای کشتی انجام گردد.

۶- یادداشت تحویل سوخت باید با در نظر گرفتن دستورالعمل هایی که سازمان آنها را تهیه خواهد کرد، با نمونه ای معرف از نفت سوخت تحویلی همراه باشد. نمونه مزبور باید توسط نماینده ای از طرف تأمین کننده سوخت و فرمانده یا افسر مسؤول سوختگیری پس از تکمیل عملیات سوختگیری، مهر وموم و امضاء و تا زمان مصرف بخش عمده نفت سوخت، تحت کنترل کشتی نگهداری شود، اما در هر صورت این دوره از زمان تحویل سوخت نباید کمتر از دوازده ماه باشد.

۷- اعضای پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) متعهد می شوند که اطمینان حاصل نمایند مراجع مربوط منتخب از جانب آنها:

(الف) فهرست اسامی تأمین کنندگان محلی نفت سوخت را نگهداری می نمایند؛

(ب) تأمین کنندگان محلی را به ارائه یادداشت تحویل سوخت و نمونه مورد لزوم توسط این مقرر، و تصدیق آن توسط تأمین کننده نفت سوخت مبنی بر این که نفت

۲۱- به قطعنامه (۱۹) ۷۸۷، الف، روشهای اجرایی کنترل و بازرسی ایمنی کشتی ها، به نحوی که توسط قطعنامه (۲۱) ۸۸۲، الف اصلاح شده رجوع کنید.

سوخت با الزامات مقررہ های (۱۴) و (۱۸) این ضمیمه مطابقت دارد، ملزم می نمایند؛

(ج) تأمین کنندگان محلی را به نگهداری رونوشتی از یادداشت تحویل سوخت به مدت حداقل سه سال به منظور بازرسی و تصدیق توسط کشور صاحب بندر، حسب لزوم، ملزم می نمایند؛

(د) اقامه دعوی علیه تأمین کنندگان نفت سوختی که سوخت تحویلی توسط آنها با آنچه در یادداشت تحویل سوخت ذکر گردیده، مطابقت ندارد، اتخاذ می نمایند؛

(ه) دستگاه اجرایی هر کشتی که نفت سوختی را دریافت کرده است که با الزامات مقررہ های (۱۴) یا (۱۸) این ضمیمه مطابقت ندارد، را آگاه می نمایند؛ و

(و) سازمان را از همه مواردی که تأمین کنندگان نفت سوخت الزامات تعیین شده در مقررہ های (۱۴) یا (۱۸) این ضمیمه را رعایت ننموده اند، به منظور ابلاغ به کلیه اعضای پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) آگاه می نمایند.

۸- در ارتباط با بازرسی هایی که توسط کشورهای صاحب بندر عضو پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) انجام می شود، اعضاء همچنین متعهد می شوند که:

(الف) عضو یا غیر عضوی که یادداشت تحویل سوخت در حوزه صلاحیت آن صادر شده را با ذکر تمامی اطلاعات مرتبط از موارد تحویل نفت سوخت غیر منطبق آگاه سازند.

(ب) اطمینان حاصل نمایند که اقدام اصلاحی حسب مورد برای تبدیل نفت سوخت غیر منطبق به نفت سوخت منطبق انجام می شود.

مقرره ۱۹- الزامات سکوهای نفتی و دکلهای حفاری

۱- با رعایت مفاد بندهای (۲) و (۳) این مقرره، سکوهای ثابت و شناور و دکلهای حفاری باید با الزامات این ضمیمه مطابقت داشته باشند.

۲- انتشارهای مستقیم ناشی از اکتشاف، استخراج و فرآوری فراساحلی منابع معدنی بستر دریا طبق ردیف (۲) جزء (۳) بند (ب) ماده (۲) این کنوانسیون، از مقررات این ضمیمه معاف هستند. چنین انتشارهایی شامل موارد زیر می باشد:

(الف) انتشارهای ناشی از سوزاندن موادی که صرفاً و مستقیماً در نتیجه اکتشاف، استخراج و فرآوری فراساحلی مربوط به منابع معدنی بستر دریا بوجود می آیند که شامل اشتعال هیدروکربنها و سوزاندن گل های برش خورده، لجن ها و / یا تحریک مواد ناشی از تکمیل چاه و عملیات آزمایش آن و سوختن به دلیل شرایط نامساعد می شود، اما محدود به این موارد نمی شود؛

(ب) آزاد سازی گازها و ترکیبات فرار موجود در مواد حفاری و گل های برش خورده؛

(ج) انتشارهایی که منحصراً و مستقیماً با عمل آوری، جابه جایی یا ذخیره سازی مواد معدنی بستر دریا در ارتباط می باشد؛ و

(د) انتشارهای ناشی از موتورهای دیزلی که تنها به اکتشاف، استخراج و فعالیت های فرآوری فراساحلی مربوط به منابع معدنی بستر دریا اختصاص دارد.

(۳) در صورت تأیید دستگاه اجرایی، الزامات مقرره (۱۸) این ضمیمه در مورد استفاده از هیدروکربنهایی که در محل تولید و متعاقباً به عنوان سوخت مصرف می گردد، اعمال نمی شود.

پیوستهای ضمیمه (۶)

پیوست یک

فرم گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا (مقرره ۸)

گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا

صادره به موجب مقررات پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) به منظور اصلاح کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، به گونه‌ای که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به آن اصلاح شده و آن طور که بوسیله قطعنامه ۱۳۲(۵۳) MEPC اصلاح شده (که از این پس "کنوانسیون" نامیده می‌شود)، تحت صلاحیت دولت:

.....

.....

(مشخصات کامل کشور)

..... توسط:

(عنوان کامل شخص یا سازمان ذی صلاح مجاز به موجب مقررات کنوانسیون)

مشخصات کشتی^{۲۲}

..... نام کشتی

..... شماره یا حروف مشخصه

..... بندر ثبت

..... ظرفیت ناخالص

..... شماره^{۲۳} سازمان بین المللی دریانوردی

۲۲- به عنوان روش جایگزین، مشخصات کشتی می تواند به صورت افقی در جدول ذکر شود.

۲۳- منطبق با طرح شماره شناسایی کشتی IMO مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۵) ۶۰۰ الف .

شماره: ۹۹/۴۶۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

بیت

نوع کشتی:

کشتی غیر از تانکر تانکر

بدینوسیله گواهی می شود که:

- ۱- کشتی طبق مقرره (۵) ضمیمه (۶) کنوانسیون بازرسی شده است؛ و
 - ۲- این بازرسی نشان می دهد که تجهیزات، سیستمها، قطعات، ترتیبات و مواد کاملاً با الزامات قابل اعمال ضمیمه ۶ کنوانسیون مطابقت دارد.
- تاریخ پایان بازرسی که بر مبنای آن، این گواهینامه صادر شده است
..... (روز/ماه/سال)

این گواهینامه تا تاریخ^{۲۴} منوط به بازرسیهای طبق مقرره (۵) ضمیمه (۶) کنوانسیون، معتبر می باشد.

صادره در:

(محل صدور گواهینامه)

..... (روز/ماه/سال)

(تاریخ صدور) (امضای مقام مجاز صادرکننده گواهینامه)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

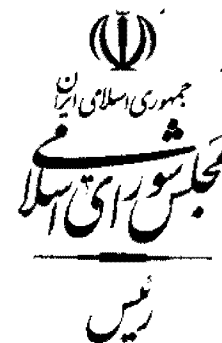
۲۴- تاریخ انقضاء به نحو مشخص شده توسط دستگاه اجرایی منطبق با بند (۱) مقرره ۹ ضمیمه ۶ کنوانسیون درج شود. روز و ماه این تاریخ منطبق با تاریخ سالگرد تعریف شده در بند (۱۴) مقرره ۲ ضمیمه ۶ کنوانسیون است. مگر این که طبق بند (۸) مقرره ۹ ضمیمه ۶ کنوانسیون اصلاح شده باشد.

شماره: ۹۹/۴۶۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

پوست:

بسته



بشت نویسی جهت تأیید برای بازرسی های سالانه و میان دوره های

گواهی می شود که در بازرسی مقرر شده توسط مقرر (۵) ضمیمه (۶) کنوانسیون، تشخیص داده شد که کشتی با مفاد مربوط کنوانسیون مطابقت دارد.

بازرسی سالانه: امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

بازرسی سالانه / میان دوره های^{۲۵}: امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

بازرسی سالانه / میان دوره های^{۲۶}: امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

بازرسی سالانه: امضاء:

(امضای مقام مجاز)

۲۵ و ۲- حسب مورد حذف شود.

شماره: ۹۹/۲۶۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

پوست:

بسته

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

بازرسی سالانه/میان دوره ای طبق جزء (ج) بند (۸) مقررہ (۹)

بدینوسیله گواهی می شود که در بازرسی سالانه/میان دوره ای^{۲۷} طبق جزء (ج) بند (۸) مقررہ (۹) از ضمیمه (۶) کنوانسیون، کشتی منطبق با مقررات مرتبط در کنوانسیون می باشد.

امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

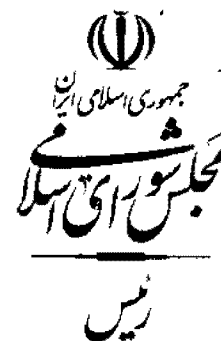
۲۷- حسب مورد حذف شود.

شماره: ۹۹/۴۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

پست:

پست



**پشت نویسی جهت تمدید گواهینامه، اگر برای کمتر از پنج سال معتبر باشد،
در صورت اعمال بند (۳) مقرر (۹)**

کشتی با مقررات مرتبط کنوانسیون مطابقت دارد و این گواهینامه باید، طبق بند (۳) مقرر (۹) ضمیمه (۶) کنوانسیون، به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ (روز/ماه/سال) پذیرفته شود.

امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

پشت نویسی در صورت اتمام بازرسی مجدد و اعمال بند (۴) مقرر (۹) کشتی با مقررات مرتبط کنوانسیون مطابقت دارد و این گواهینامه باید طبق بند (۴) مقرر (۹) ضمیمه (۶) کنوانسیون، به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ (روز/ماه/سال) پذیرفته شود.

امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

شماره: ۹۹/۲۶۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

پست:

پست



**پشت نویسی به منظور تمدید اعتبار گواهینامه تا رسیدن به بندر بازرسی یا برای اعطاء مهلت
در صورت اعمال بند (۵) یا (۶) مقرر (۹)**

این گواهینامه طبق بند (۵) یا (۶) مقرر^{۲۸}۹ ضمیمه (۶) کنوانسیون، به عنوان
گواهینامه معتبر تا تاریخ (روز/ماه/سال) پذیرفته می شود.

امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

پشت نویسی برای جلوگیری از انقضای تاریخ سالگرد در صورت اعمال بند (۸) مقرر (۹)

طبق بند (۸) مقرر (۹) ضمیمه (۶) کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد
(روز/ماه/سال) است.

امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

طبق بند (۸) مقرر (۹) ضمیمه (۶) کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد
(روز/ماه/سال) است.

امضاء:

۲۸- حسب مورد حذف شود.

پیوست

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

**مکمل گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا
(گواهینامه IAPP)
برگه سازه و تجهیزات**

در رابطه با مفاد ضمیمه ۶ کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، به گونه ای که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به آن (که از این پس "کنوانسیون" نامیده می شود) اصلاح شده است.

تذکرات:

- این برگه باید همواره به گواهینامه IAPP پیوست گردد. گواهینامه IAPP باید همیشه روی کشتی موردنظر در دسترس باشد.
- برگه باید لاقبل به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی باشد. اگر زبان رسمی کشور صادر کننده هم مورد استفاده باشد این زبان در صورت اختلاف یا مغایرت، حاکم خواهد بود.
- جهت پرکردن خانه های خالی باید حسب مورد از علامت ضربدر (X) برای جواب های "مثبت" و "قابل اعمال" یا علامت (-) برای جواب های "منفی" و "غیرقابل اعمال" استفاده شود.
- جز در مواردی که به گونه دیگری بیان شده، مقررات ذکر شده در این برگه به مقررات ضمیمه (۶) کنوانسیون اشاره دارد و منظور از قطعه نامه ها یا بخشنامه ها اشاره به آنهایی است که توسط سازمان بین المللی دریانوردی تصویب شده اند.

۱- مشخصات کشتی

۱.۱- نام کشتی

شماره: ۹۹/۲۴۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

بسته

پوست:

- ۱.۲- شماره یا حروف مشخصه
- ۱.۳- شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی
- ۱.۴- بندر ثبت
- ۱.۵- ظرفیت ناخالص
- ۱.۶- تاریخی که در آن تیرحمال کشتی گذاشته شده یا در مرحله مشابهی از ساخت قرارداد
- ۱.۷- تاریخ آغاز تغییر عمده موتور (اگر قابل اعمال باشد) (مقرره ۱۳)

۲- کنترل انتشارهای ناشی از کشتیها

۲.۱- مواد کاهنده لایه ازون (مقرره ۱۲)

۲.۱.۱- تجهیزات و سیستمهای اطفاء حریق زیر که حاوی هالونها هستند،

می‌توانند به کار خود ادامه دهند:

تجهیزات سیستم	محل تجهیزات روی کشتی

۲.۱.۲- تجهیزات و سیستمهای زیر که حاوی کلروفلوئورکربنها (CFCs)

هستند، می‌توانند به کار خود ادامه دهند:

تجهیزات سیستم	محل تجهیزات روی کشتی

۲.۱.۳- سیستمهای زیر حاوی هیدروکلروفلوئورکربنها (HCFCs)

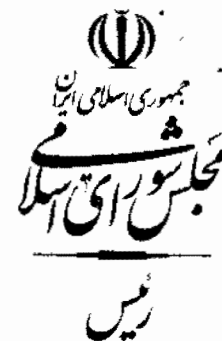
که قبل از اول ژانویه ۲۰۲۰ (۱۳۹۸/۱۰/۱۱) نصب شده اند، می‌توانند به کار خود ادامه

دهند:

شماره: ۹۹/۲۵۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

بسته



تجهیزات سیستم	محل تجهیزات روی کشتی

۲.۲- اکسیدهای نیتروژن (NOx) (مقرره ۱۳)

۲.۲.۱- موتورهای دیزل زیر با توان خروجی بیش از ۱۳۰ kW، و نصب شده در کشتی که در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱)، یا بعد از آن ساخته می‌شود، بر اساس آئین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن با استانداردهای انتشار جزء (الف) بند (۳) مقرره (۱۳) مطابقت دارند:

سازنده و مدل	شماره سریال	کاربرد	توان خروجی (kW)	سرعت برآورد شده (rpm)

۲.۲.۲- موتورهای دیزل زیر با توان خروجی بیشتر از ۱۳۰ kW و آنهایی که طبق بند (۲) مقرره (۱۳) در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ (۱۳۷۸/۱۰/۱۱) یا بعد از آن تغییر عمده‌ای در آن صورت گرفته، بر اساس آئین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن با استانداردهای انتشار جزء (الف) بند (۳) مقرره (۱۳) مطابقت دارند:

سازنده و مدل	شماره سریال	کاربرد	توان خروجی (Kw)	سرعت برآورد شده (rpm)

۲.۲.۳- موتورهای دیزل زیر با توان خروجی بیشتر از ۱۳۰ kW و نصب شده در یک کشتی که در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱) هجری شمسی) یا پس از آن ساخته می‌شود، یا با توان خروجی بیش از ۱۳۰ kW که طبق بند (۲) مقرره (۱۳) در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱) هجری شمسی) یا پس از آن تغییر عمده‌ای در آن صورت گرفته، به یک سیستم پاکسازی گاز خروجی یا روشهای معادل دیگری

طبق بند (۳) مقررہ (۱۳) و آئین‌نامه فنی اکسیدهای نیتروژن مجهز شده‌اند:

.....

سازنده و مدل	شماره سریال	کاربرد	توان خروجی (kW)	سرعت برآورد شده (rpm)

۲.۲.۴- موتورهای دیزل زیر مندرج در بندهای ۲.۲.۱، ۲.۲.۲، ۲.۲.۳ و ۲.۲.۴ بالا به ابزارهای پایش و ثبت انتشار اکسیدهای نیتروژن طبق آئین‌نامه فنی اکسیدهای نیتروژن مجهز شده‌اند:

سازنده و مدل	شماره سریال	کاربرد	توان خروجی (kW)	سرعت برآورد شده (rpm)

۲.۳- اکسیدهای گوگرد (SOx) (مقررہ ۱۴)

۲.۳.۱- هنگامی که کشتی در منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد که در بند (۳) مقررہ (۱۴) معین شده‌اند فعالیت می‌کند، کشتی از موارد زیر استفاده می‌کند:

۱- نفت سوختی که به استناد یادداشت‌های تحویل سوخت، مقدار گوگرد آن از m/m یک‌ونیم درصد ($1/5\%$) افزایش نمی‌یابد؛ یا

۲- یک سیستم تأیید شده پاکسازی گاز خروجی، به منظور کاهش انتشار اکسیدهای گوگرد به کمتر از $6/0 \text{ g SOx/kW.h}$ یا

۳- سایر فن‌آوریهای تأیید شده به منظور کاهش انتشارات اکسیدهای گوگرد به کمتر از $6/0 \text{ g SOx/kW.h}$

۲.۴- ترکیبات آلی فرار VOCs (مقررہ ۱۵)

۲.۴.۱- نفتکش دارای یک سیستم جمع‌آوری بخار می‌باشد که طبق MSC/Circ.۵۸۵ نصب شده و به تأیید رسیده است

۵. ۲- کشتی یک زباله سوز دارد:

۱- که با قطعنامه MEPC.۷۶(۴۰) به گونه‌ای که اصلاح شده مطابقت دارد

که قبل از اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) نصب شده و با

قطعنامه MEPC.۷۶(۴۰) به گونه‌ای که

اصلاح شده مطابقت ندارد.

گواهی می‌شود که این برگه از کلیه جهات صحیح می‌باشد.

صادره در:

(محل صدور برگه)

(روز/ماه/سال)

(تاریخ صدور) (امضاء مقام مجاز صادرکننده برگه)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

پیوست (۲)

چرخه های آزمایش و ضرایب وزنی

(مقرره ۱۳)

مراحل آزمایش و ضرائب وزنی زیر باید به منظور تصدیق مطابقت موتورهای دیزل دریایی با سقف اکسیدهای نیتروژن مطابق مقرره (۱۳) این ضمیمه که از روش آزمایش و محاسبه مشخص شده در آئین‌نامه فنی اکسیدهای نیتروژن استفاده می‌کند، اعمال گردد.

۱- برای موتورهای دریایی سرعت یکنواخت برای رانش اصلی کشتی، شامل رانش دیزل - الکترونیک باید چرخه آزمایش E۲ اعمال گردد.

۲- برای پروانه های زاویه متغیر باید چرخه آزمایش E۲ اعمال شود.

۳- برای پروانه‌های ثابت موتورهای اصلی و پروانه های ثابت موتورهای فرعی (کمکی) چرخه آزمایش E۳ باید اعمال شود.

۴- برای موتورهای فرعی سرعت یکنواخت، باید چرخه آزمایش D۲ اعمال شود.

۵- برای موتورهای فرعی سرعت متغیر، موتورهای فرعی توان متغیر که شامل موارد فوق نیستند، باید چرخه آزمایش C1 اعمال گردد.

چرخه آزمایش برای به کارگیری رانش اصلی سرعت یکنواخت (شامل رانش دیزل - الکتریک یا تأسیسات پروانه زاویه متغیر)

چرخه	سرعت	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰
آزمایش نوع E2	توان	%۱۰۰	%۷۵	%۵۰	%۲۵
	ضریب وزنی	۰/۲	۰/۵	۰/۱۵	۰/۱۵

چرخه آزمایش برای به کارگیری پروانه ثابت موتور اصلی و پروانه ثابت موتور فرعی (کمکی)

چرخه	سرعت	%۱۰۰	%۹۱	%۸۰	%۶۳
آزمایش نوع E2	توان	%۱۰۰	%۷۵	%۵۰	%۲۵
	ضریب وزنی	۰/۲	۰/۵	۰/۱۵	۰/۱۵

چرخه آزمایش برای به کارگیری موتور فرعی با سرعت یکنواخت

چرخه	سرعت	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰	%۱۰۰
آزمایش نوع D2	توان	%۱۰۰	%۷۵	%۵۰	%۲۵
	ضریب وزنی	۰/۰۵	۰/۲۵	۰/۳	۰/۱

چرخه آزمایش برای به کارگیری موتورهای فرعی با سرعت متغیر و با توان متغیر

چرخه آزمایش نوع C1	سرعت	برآورد شده							بینابینی	هرز گرد (کار در جا)
	گشتاور (درصد)	%۱۰۰	%۷۵	%۵۰	%۱۰	%۱۰۰	%۷۵	%۵۰	%۰	
	ضریب وزنی	۰/۱۵	۰/۱۵	۰/۱۵	۰/۱	۰/۱	۰/۱	۰/۱	۰/۱۵	

پیوست (۳)

معیارها و روش های اجرایی برای تعیین مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد

(مقرره ۱۴)

۱- اهداف

- ۱.۱- منظور از این پیوست، تهیه معیارها و روشهای اجرایی برای تعیین مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد می باشد. هدف از ایجاد مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی هوا ناشی از انتشارات اکسیدهای گوگرد از کشتیها و تأثیرات سوء آنها بر روی مناطق دریایی و خشکی می باشد.
- ۱.۲- یک منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد باید در صورت وجود دلایل کافی برای ضرورت جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی هوا ناشی از انتشارات اکسیدهای گوگرد از کشتیها جهت تصویب توسط سازمان در نظر گرفته شود.

۲- معیار پیشنهاد تعیین یک منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد

- ۲.۱- پیشنهاد به سازمان جهت تعیین منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد، می تواند تنها به وسیله کشورهای عضو پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) ارائه شود. هنگامی که دو عضو و یا بیشتر دارای منافع مشترک در یک منطقه بخصوص باشند، آنها باید یک پیشنهاد هماهنگ شده را تنظیم نمایند.

۲.۲- پیشنهاد باید شامل موارد زیر باشد:

- ۱- توصیف واضحی از منطقه پیشنهادی که در آن کنترل انتشارات اکسیدهای گوگرد از کشتیها کاربرد دارد، به همراه نقشه مرجع که در آنها منطقه مورد نظر علامت گذاری شده باشد.

۲- توصیفی از مناطق دریایی و خشکی که در معرض خطر ناشی از تأثیرات انتشارات اکسیدهای گوگرد کشتیها می‌باشند.

۳- یک ارزیابی مبنی بر این‌که انتشارات اکسیدهای گوگرد کشتیهای فعال در منطقه پیشنهادی جهت اعمال کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد به آلودگی هوا، شامل رسوب اکسیدهای گوگرد و اثرات ناخوشایند آن بر نواحی خشکی و دریایی مورد نظر کمک می‌نماید. چنین ارزیابی باید، حسب مورد، شامل تشریح تأثیرات ناشی از انتشار اکسیدهای گوگرد، بر روی اکوسیستمهای خشکی و آبی، مناطق حاصلخیز طبیعی، زیستگاههای مهم، کیفیت آب، سلامتی انسان و نواحی دارای اهمیت فرهنگی و علمی باشد. منابع داده‌های مربوط شامل روشهای پژوهشی مورد استفاده باید مشخص گردد.

۴- اطلاعات مرتبط درباره شرایط جوی در منطقه پیشنهادی برای اجرای کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد و مناطق خشکی و دریایی در معرض خطر به ویژه الگوهای بادهای غالب، یا اطلاعات مربوط به عوارض زمین، زمین شناسی، اقیانوس نگاری، ریخت شناسی، یا سایر شرایطی که ممکن است منجر به افزایش احتمال بروز آلودگی هوای منطقه یا میزان اسیدپته آن گردد.

۵- چگونگی رفت و آمد کشتیها در منطقه پیشنهادی کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد شامل الگوها و تراکم چنین ترافیکی؛ و

۶- تشریح اقدامات کنترلی اتخاذ شده و در حال اجراء توسط کشور یا کشورهای عضو پیشنهاد کننده که در آن به منابع انتشار روی خشکی اکسیدهای گوگرد که منطقه در معرض خطر را تحت تأثیر قرار می‌دهد اشاره شده باشد به همراه اقداماتی که در رابطه با مفاد مقرر (۱۴) ضمیمه (۶) این کنوانسیون می‌باید تصویب شود.

۲.۳- محدوده‌های جغرافیایی منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد باید براساس معیارهای مربوط که در بالا شرح داده شده، شامل انتشار و رسوب اکسیدهای گوگرد ناشی از عملیات کشتیها در منطقه پیشنهادی، الگوها و تراکم رفت و آمد و شرایط باد، تعیین شده باشد.

۲.۴- پیشنهاد به منظور تعیین منطقه مورد بحث به عنوان منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد باید براساس قواعد و روشهای وضع شده توسط سازمان، به سازمان ارائه شود.

۳- روشهای اجرایی برای ارزیابی و تصویب مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد توسط سازمان

۳.۱- سازمان باید هر پیشنهاد ارائه شده به وسیله یک کشور یا کشورهای عضو را مورد بررسی قرار دهد.

۳.۲- منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد باید به وسیله یک اصلاحیه این ضمیمه تعیین و طبق ماده (۱۶) این کنوانسیون بررسی، تصویب و لازم الاجراء گردد.

۳.۳- در ارزیابی طرح پیشنهادی، سازمان باید معیارهایی که در هر طرح گنجانده شده اند را به منظور تصویب طبق موارد مندرج در بخش (۲) بالا مورد بررسی قرار دهد و همچنین هزینه های مربوط به کاهش رسوبات گوگرد ناشی از کشتیها را در مقایسه با کنترل های روی خشکی مدنظر قرار دهد. تأثیرات اقتصادی بر روی کشتیهایی که به تجارت بین المللی می پردازند نیز باید مدنظر قرار گیرد.

۴- عملیاتی شدن مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد

اعضایی که دارای کشتیهای فعال در منطقه می باشند، ترغیب می گردند تا هرگونه دغدغه های مربوط به فعالیت در منطقه را به سازمان منعکس نمایند.

پیوست (۴)
تأیید نوع و محدوده فعالیت زباله سوزهای کشتی
(مقرره ۱۶)

۱- زباله سوزهای کشتی که در بند (۲) مقرره (۱۶) شرح داده شد، باید دارای گواهینامه تأیید نوع سازمان بین‌المللی دریانوردی برای هر زباله سوز باشند. به منظور اخذ چنین گواهینامه‌ای، زباله سوز باید بر اساس استاندارد مورد تأیید مشروح در بند (۲) مقرره (۱۶) طراحی و ساخته شود. هر مدل باید تحت آزمایش خاص تأیید نوع در یک کارخانه یا تسهیلات تأیید شده آزمایش و تحت مسؤولیت دستگاه اجرایی با استفاده از مشخصات سوخت/ مواد زائد استاندارد که در زیر آمده مورد آزمایش تأیید نوع قرار گیرد تا تعیین شود که آیا زباله سوز در محدوده مشخص شده در بند (۲) این ضمیمه فعالیت می‌کند یا خیر:

لجن نفتی حاوی:

(۷۵٪) لجن نفتی ناشی از سوخت سنگین، (۵٪) روغن‌های روانساز زائد،

و (۲۰٪) آب امولسیونه

مواد زائد جامد حاوی:

(۵۰٪) ضایعات غذایی، (۵۰٪) آشغال حاوی:

تقریباً (۳۰٪) کاغذ، تقریباً (۴۰٪) مقوا، تقریباً (۱۰٪) کهنه نظیف،

تقریباً (۲۰٪) پلاستیک

مخلوط فوق حداکثر حاوی (۵۰٪) رطوبت و (۷٪) جامدات غیرقابل احتراق خواهد

بود.

۲- زباله سوزهایی که در مقرره (۲) ۱۶ شرح داده شد، باید در محدوده های زیر

فعالیت نمایند:

O۲ در محفظه احتراق: ۱۲-۶ درصد

حداکثر میانگین منواکسیدکربن

موجود در گاز دودکش: ۲۰۰ mg/MJ

حداکثر میانگین عدد دوده: (۳) با چاراج یا (۱) رینگلمن (تیرگی ۲۰٪)
(عدد دوده بیشتر تنها در دوره های خیلی کوتاه نظیر گرم شدن (شروع کار) قابل پذیرش است)

اجزای نسوخته در خاکستر باقیمانده: حداکثر ۱۰ درصد (۱۰٪) وزنی دامنه درجه حرارت گاز خروجی

دودکش محفظه احتراق: ۱۲۰۰-۸۵۰ درجه سانتیگراد

پیوست (۵)

اطلاعاتی که باید در یادداشت تحویل سوخت ذکر شود

(بند ۳ مقرر ۱۸)

نام و شماره (سازمان بین المللی دریانوردی) کشتی دریافت کننده بندر

تاریخ شروع تحویل

نام، نشانی و شماره تلفن تأمین کننده نفت سوخت دریایی

نام (نامهای) فرآورده

مقدار (برحسب تن متریک)

چگالی در ۱۵ درجه سانتیگراد $(\text{Kg/m}^3)^{29}$

مقدار گوگرد $(\text{m/m})^{30}$ (%)

یک اظهارنامه امضاء شده و گواهی شده به وسیله نماینده تأمین کننده نفت سوخت مبنی بر این که نفت سوخت تأمین شده طبق بند (۱) یا جزء (الف) بند (۴) مقرر ۱۴) و بند (۱) مقرر ۱۸) این ضمیمه می باشد.

۲۹- نفت سوخت بایستی مطابق با ISO ۳۶۷۵ آزمایش گردد.

۳۰- نفت سوخت بایستی مطابق با ISO ۸۷۵۲ آزمایش گردد.

تفاسیر یکنواخت ضمیمه (۶)

مقرره ۱

۱- برای اعمال این مقرره، اصطلاح «کلیه کشتی‌ها» باید به نحوی تفسیر شود که برای کلیه کشتی‌ها (به نحوی که در بند (۴) ماده (۲) مارپیل (۷۳) تعریف شده) قابل اعمال باشد.

بند ۴ مقرره ۲

۲-۱- برای اعمال این مقرره، اصطلاح «تأسیسات جدید» باید به ترتیب زیر تفسیر شود:

الف) برای کشتی‌های جدید، تأسیسات روی کشتیهایی که در تاریخ ۱۹ می ۲۰۰۵ میلادی (۱۳۸۴/۲/۲۹ هجری شمسی)، یا بعد از آن تیرحمال آنها گذاشته شده یا در مراحل مشابهی از ساخت قرار دارند.

ب) برای کشتی‌های موجود، تأسیسات جدید با تاریخ تحویل قراردادی به کشتی در تاریخ ۱۹ می ۲۰۰۵ میلادی (۱۳۸۴/۲/۲۹ هجری شمسی) یا بعد از آن یا در صورت نبودن تاریخ تحویل قراردادی، تحویل واقعی تجهیزات به کشتی در تاریخ ۱۹ می ۲۰۰۵ میلادی (۱۳۸۴/۲/۲۹ هجری شمسی) یا بعد از آن

تفاسیر مشابه باید در مورد تجهیزات حاوی هیدروکلروفلوروکربن (HCFC) جدید با جایگزینی اول ژانویه ۲۰۲۰ میلادی (۱۳۹۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) به جای ۱۹ می ۲۰۰۵ میلادی (۱۳۸۴/۲/۲۹ هجری شمسی) اعمال شود.

ردیف (۱) جزء (ب) بند (۱) مقرره ۱۳

۱۳-۱- در مورد موتوری که تنها برای شرایط اضطراری در کشتی‌هایی که موتور در آن نصب شده، کاربرد دارد، مقرره (۱۳) اعمال نمی‌شود.

جزء (ج) بند (۱) مقرره ۱۳

۱۳-۲- برای اعمال این مقرره اصطلاح «بر روی کشتی که تحت تغییر عمده قرار می‌گیرد» باید به عنوان اشتباهی تفسیر شود که در مفهوم «کشتی» به جای «موتور» رخ داده

است. تغییر در کشتی در جای دیگری در این ضمیمه ذکر نشده است. به منظور هماهنگی با ردیفهای (۱) و (۲) جزء (الف) بند (۱) مقرر (۱۳) به عنوان «یا موتوری که تحت تغییر عمده قرار گرفته است» خوانده شود.

ردیف (۳) جزء (الف) بند (۲) مقرر ۱۳

۱۳-۳- برای اعمال این مقرر در مورد کشتیهایی که قبل از ۱ ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۷۸ هجری شمسی) ساخته شده‌اند اصطلاح «بیش از ۱۰ درصد» باید به نحوی تفسیر شود که قابل اعمال به «حداکثر بازده پیوسته موتور» قبل از اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۷۸ هجری شمسی) باشد.

جزء (الف) بند (۲) مقرر ۱۶

۱۶-۱- برای اعمال این مقرر، اصطلاح «نصب شده روی کشتی در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۷۸ هجری شمسی) یا بعد از آن» (۱۱/۱۰/۱۳۷۸) باید به ترتیب زیر تفسیر شود:

الف) برای کشتی های جدید، تأسیسات روی کشتیهایی که در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۷۸ هجری شمسی) یا بعد از آن تیرحمال آنها گذاشته شده یا در مراحل مشابهی از ساخت قرار دارند.

ب) برای کشتیهای موجود، تأسیسات جدید با تاریخ تحویل قراردادی به کشتی در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۷۸ هجری شمسی) یا بعد از آن، یا در صورت نبودن تاریخ تحویل قراردادی، تاریخ واقعی تحویل تجهیزات به کشتی در اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۷۸ هجری شمسی) یا بعد از آن.

بند (۶) مقرر ۱۶

۱۶-۲- برای اعمال این مقرر، مراتب باید به نحوی تفسیر شود که درخصوص زباله سوزهایی که با مشخصات مندرج در قطعنامه ۵۹(۳۳) MEPC یا به قطعنامه ۷۹(۴۰) MEPC با مشخصات مندرج در قطعنامه ها مطابقت دارد، قابل اعمال باشد.

شماره: ۹۹/۲۶۵۸۴

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۵/۰۸

پوست:

بسته

بند (۷) مقررہ ۱۶

۱۶-۳- برای اعمال این مقررہ مراتب باید به نحوی تفسیر شود کہ داشتن راهنمای عملیاتی تنها در خصوص زیالہ سوزهای نصب شدہ در تاریخ اول ژانویہ ۲۰۰۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۷۸ هجری شمسی) یا پس از آن کہ در قطعنامہ درج شدہ، قابل اعمال باشد.

بند (۸) مقررہ ۱۶

۱۶-۴- برای اعمال این مقررہ، مراتب باید به نحوی تفسیر شود کہ اصطلاح «هر زیالہ سوز» به مواردی کہ در بند (۲) مقررہ (۱۶) آمدہ است، اشارہ نماید.

بند (۹) مقررہ ۱۶

۱۶-۵- برای اعمال این مقررہ مراتب باید به نحوی تفسیر شود کہ محدودیتهای حرارتی مطرح شدہ تنها در خصوص زیالہ سوزهای نصب شدہ در تاریخ اول ژانویہ ۲۰۰۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۷۸ هجری شمسی) یا بعد از آن کہ در قطعنامہ (۴۰) ۲۷۶ MEPC آمدہ است، قابل اعمال باشد.

بند (۱) مقررہ ۱۸

۱۸-۱- «نفت سوخت» به معنی هر سوخت به کار رفتہ در ارتباط با رانش و عملیات کشتی می باشد.

لایحہ فوق مشتمل بر مادہ واحدہ منضم بہ متن الحاقیہ در جلسہ علنی روز یکشنبہ مورخ ششم مردادماہ یکہزار و سیصد و ہشتاد و ہفت مجلس شورای اسلامی بہ تصویب رسید.

علی لاریجانی
رئیس مجلس شورای اسلامی