



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

شماره ۱۵۸ / ۷۰۲۷۷

تاریخ ۱۳۸۴ / ۲ / ۱

پست

بیت

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان
شماره ثبت: ۴۷۷ / ۱۱ / ۸۴ صبح
تاریخ ثبت: ۱۳۸۴ / ۲ / ۱ عصر
اقدام گرفته: ۱۳۸۴ / ۲ / ۱

شورای محترم نگهبان

لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۸۸ در ارتباط با کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ که از سوی دولت به شماره ۲۷۷۲۶/۷۷۹۳ مورخ ۱۳۸۳/۲/۲۲ به مجلس شورای اسلامی تقدیم و در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ ۱۳۸۴/۲/۲۷ مجلس عیناً به تصویب رسید، در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران جهت بررسی و اظهار نظر آن شورای محترم به پیوست ارسال می‌گردد. ان

غلامعلی حداد عادل

رئیس مجلس شورای اسلامی

لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران
به پروتکل ۱۹۸۸ در ارتباط با کنوانسیون
بین المللی خط شاهین ۱۹۶۶

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

بسم الله الرحمن الرحيم

پروتکل ۱۹۸۸ در ارتباط با کنوانسیون بین المللی خط
شاهین ۱۹۶۶

متعاهدین به پروتکل حاضر،
که متعاهد به کنوانسیون بین المللی خط شاهین مصوب پنجم آوریل ۱۹۶۶ (برایز با شانزدهم فروردین ماه ۱۳۴۵) لندن می باشند،
با تشخیص این که کنوانسیون فوق الذکر کمک های شایانی به افزایش ایمنی کشتی ها و اموال در دریا و جان اشخاص روی عرشه خواهد نمود،
همچنین با تشخیص نیاز به بهبود بیشتر دستورالعمل های فنی کنوانسیون فوق الذکر،
به علاوه با تشخیص نیاز به معرفی شرایط کنوانسیون فوق الذکر برای بازرسی و صدور گواهینامه هماهنگ با مقررات مشابه در سایر اسناد بین المللی،
با در نظر گرفتن این مطلب که این نیازها به نحو احسن با انعقاد پروتکل مربوط به کنوانسیون بین المللی خط شاهین ۱۹۶۶ تأمین می شود،
به شرح زیر توافق نمودند:

بتعیالی

ماده ۱ - تعهدات کلی

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

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

۳- در مورد کشتی هائی که محق به برافراشتن پرچم کشوری است که متعاهد به کنوانسیون و پروتکل حاضر نیست، متعاهدین به پروتکل حاضر باید الزامات کنوانسیون و پروتکل حاضر را حسب لزوم به منظور اطمینان از این که هیچ رفتار مطلوب تری در مورد این کشتی ها به کار گرفته نشده است، اعمال نمایند.

ماده ۲ - گواهینامه های موجود

۱- با وجود مقررات دیگر پروتکل حاضر، هر گواهینامه بین المللی خط شاهین متداول هنگامی که پروتکل حاضر در مورد دولتی که کشتی حق برافراشتن پرچم وی را دارد به مرحله اجراء در می آید، باید تا زمانی که منقضی می گردد معتبر باقی بماند.

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

ماده ۳ - تبادل اطلاعات

متعاهدین به پروتکل حاضر متعهد می شوند اسناد ذیل را به دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی (که از این پس «سازمان» خوانده می شود) ارسال و تودیع نمایند:

الف - متن قوانین، مصوبات، احکام، مقررات و دیگر اسناد در مورد موضوعات

مبتنی

شماره ۱۵۸ / ۷۰۴۲۷

تاریخ ۱۳۸۴ / ۲ / ۱

پوست

مختلف که در محدوده پروتکل حاضر رسماً اعلام شده باشد.
ب - فهرستی از بازرسین منتخب یا سازمانهای مشخص شده که به نیابت از طرف آنها در اجرای موضوعات مربوط به خط شاهین جهت ابلاغ به متعاهدین به منظور اطلاع مأمورین آنها عمل می‌کنند، و اطلاعیه‌ای در رابطه با مسؤولیتهای ویژه و شرایط اختیارات تفویض شده به بازرسین منتخب یا سازمانهای مشخص شده، و
ج - تعداد کافی از نمونه‌های گواهینامه‌های مربوطه صادره تحت مقررات پروتکل حاضر.

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

۱ - پروتکل حاضر از تاریخ اول مارس ۱۹۸۹ میلادی (برابر با دهم اسفند ۱۳۶۸ هجری شمسی) تا بیست و هشتم فوریه ۱۹۹۰ میلادی (برابر با نهم اسفند ۱۳۶۹ هجری شمسی) در مقر مرکزی سازمان جهت امضاء و پس از آن تاریخ، جهت الحاق مفتوح خواهد بود. منوط به مقررات بند (۳)، کشورها می‌توانند رضایت خود را برای عضویت در این پروتکل به روشهای زیر اعلام نمایند:

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

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

تأیید، یا

ج - الحاق..

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

سازمان صورت پذیرد.

۳ - پروتکل حاضر ممکن است بدون حق شرط امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید یا

مورد الحاق قرار گیرد، فقط توسط کشورهایی که کنوانسیون را بدون حق شرط امضاء، تصویب، قبول، تأیید یا به آن ملحق شده‌اند.

بتعیانی

ماده ۵ - لازم الاجراء شدن

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

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

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

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

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

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

ماده ۶ - اصلاحیه ها

۱ - بین متعاهدین به پروتکل حاضر، این پروتکل و کنوانسیون می تواند بر طبق هر یک از روشهای مشخص شده در بندهای ذیل اصلاح شود.

بتعمین

شماره ۱۵۸ / ۲۰۲۷۷

تاریخ ۱۳۸۶ / ۲ / ۱

پروت

۲- اصلاح پس از بررسی توسط سازمان:

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

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

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

د - اصلاحیه‌ها باید توسط دو سوم اکثریت متعاهدین به پروتکل حاضر که در کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته حضور داشته و رأی می دهند همان طور که در زیر بند (ج) آمده (که از این پن کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته^(۱) خوانده می شود) در شرایطی انجام شود که حداقل یک سوم متعاهدین به هنگام رأی گیری حضور داشته باشند.

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

و -

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

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

(الف - الف) - بعد از پایان دو سال از تاریخ ارسال به متعاهدین پروتکل حاضر

1- EXPANDED MARITIME SAFETY COMMITTEE

مبتنی

جهت پذیرش؛ یا

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

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

ز -

(۱) - اصلاحیه ذکر شده در بند (۱) (و)، در ارتباط با متعاهدینی که این پروتکل را مورد پذیرش قرار داده اند، شش ماه پس از تاریخی که در آن تاریخ پذیرفته شده در نظر گرفته می شود لازم الاجراء خواهد شد و در ارتباط با هر متعاهدی که آن را بعد از آن تاریخ بپذیرد، شش ماه بعد از تاریخ پذیرش متعاهد لازم الاجراء می گردد.

(۲) - اصلاحیه ذکر شده در بند (۲) (و) در رابطه با کلیه متعاهدین به پروتکل حاضر، به غیر از متعاهدینی که تحت آن زیر بند به آن اصلاحیه معترض بوده اند و اعتراض خود را باز پس نگرفته اند، شش ماه پس از تاریخی که پذیرفته شده در نظر گرفته می شود لازم الاجراء می گردد.

با این همه، قبل از تاریخی که برای لازم الاجراء شدن در نظر گرفته شده، هر متعاهدی می تواند یادداشتی به دبیرکل سازمان بدهد که خود را از ترتیب اثر دادن به آن اصلاحیه برای مدتی که از یک سال از تاریخ لازم الاجراء شدن آن بیشتر نباشد معاف نماید، یا برای مدت زمان بیشتری که ممکن است توسط دو سوم اکثریت متعاهدین حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی دریاوردی توسعه یافته در زمان تصویب آن اصلاحیه تعیین شده باشد.

۳ - اصلاح توسط کنفرانس:

(الف) - بنا به درخواست یک متعاهد به پروتکل حاضر و تصدیق حداقل یک سوم متعاهدین، سازمان باید کنفرانسی را متشکل از متعاهدین برای بررسی اصلاحیه های

بتعمین

شماره ۱۵۸ / ۷۰۳۷۷
تاریخ ۱۳۸۴ / ۲ / ۱
پست

پروتکل حاضر و کنوانسیون برگزار نماید.

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

(ج) - مگر این که کنفرانس به طور دیگری تصمیم گیری نماید، اصلاحیه باید پذیرفته شده در نظر گرفته شود و مطابق با روشهای مشخص شده در زیر بندهای (و) ۲ و (ز) ۲ به ترتیب لازم الاجراء گردد، مشروط بر این که هرگونه ارجاعی به کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته در این بندها، به مفهوم ارجاع به کنفرانس تلقی شود.

- ۴

(الف) - یک متعاهد به پروتکل حاضر که یک اصلاحیه ذکر شده در زیر بند (و) ۲ را مورد پذیرش قرار داده و لازم الاجراء گردیده، نباید الزامی به توسعه استفاده از مفاد پروتکل حاضر در ارتباط با گواهینامه های صادره برای کشتی ای که محق به برافراشتن پرچم کشور متعاهدی است که متعاقب مقررات آن زیر بندها، به اصلاحیه مذکور معترض بوده و اعتراض خود را بازپس نگرفته داشته باشد، تا آنجائی که چنین گواهینامه ها مربوط به موضوعاتی می شود که توسط اصلاحیه مزبور تحت پوشش قرار داده شده است.

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

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

۶- هرگونه بیانیه پذیرش یا اعتراض به یک اصلاحیه یا هر اطلاعیه که تحت بند (و) ۲

بتعمیل

(ز) ۲ اعلام می شود، باید به صورت کتبی به دبیرکل سازمان تسلیم شود، که وی کلیه متعاهدین به پروتکل حاضر را از تسلیم چنان بیانه‌ها یا اطلاعیه‌ها و تاریخ وصول آنها مطلع خواهد نمود.

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

ماده ۷- انصراف

۱- پروتکل حاضر می تواند توسط هر متعاهدی در هر زمان پس از سپری شدن پنج سال از تاریخی که پروتکل حاضر در مورد آن متعاهد لازم الاجراء می شود، مورد انصراف واقع شود.

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

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

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

ماده ۸- امین اسناد

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

۲- امین اسناد باید:

(الف) - موارد ذیل را به اطلاع دولت تمام کشورهایی که پروتکل حاضر را امضاء

مبتعنان

شماره ۱۵۸ / ۷۰۳۷۷
تاریخ ۱۳۸۴ / ۲ / ۱
پست

نموده‌اند یا بدان ملحق شده‌اند برسانند:

- (۱) - هر امضاء جدید و یا تسلیم یک سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را به همراه تاریخ مربوطه؛
 - (۲) - تاریخ لازم‌الاجراء شدن پروتکل حاضر؛
 - (۳) - تسلیم هر سند انصراف از پروتکل حاضر را به همراه تاریخ دریافت سند و تاریخی که انصراف نافذ خواهد شد.
- (ب) - نسخ گواهی شده برابر اصل پروتکل حاضر را به دولتهای تمام کشورهای که پروتکل حاضر را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند، ارسال نماید.
- ۳- به محض لازم‌الاجراء شدن پروتکل حاضر، یک نسخه گواهی شده برابر اصل آن باید توسط امین اسناد به دبیرخانه سازمان ملل جهت ثبت و انتشار مطابق با ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل ارسال گردد.

ماده ۹ - زبانها

پروتکل حاضر در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی تهیه گردیده که هر یک از متون آنها به طور مساوی معتبر می‌باشد.

این پروتکل در یازدهمین روز نوامبر سال ۱۹۸۸ میلادی (برابر با بیستم آبان ۱۳۶۷ هجری شمسی) در لندن انجام شد.

در احراز مراتب فوق، امضاء کنندگان ذیل^(۱) که از طرف دول متبوعه خود بدین منظور دارای اختیار کامل می‌باشند، پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند.

۱- امضاها حذف شده است.



مبتنی

ضمیمه (الف)

تغییرات و الحاقات به ماده‌های کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶

ماده ۲ - تعاریف

متن ذیل جایگزین متن موجود بند (۸) می‌شود:

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

بند (۹) به شرح ذیل اضافه می‌شود:

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

مواد (۳)، (۱۲)، (۱۶) و (۲۱)

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

مبتغای

ماده ۴ - کاربرد

متن ذیل جایگزین متن فعلی بند (۳) می شود:
«۳- مقررات مندرج در ضمیمه (۱)، به جز مواردی که صریحاً به طور دیگری قید شده باشد، در مورد کشتی های جدید قابل اجراست».

ماده ۵ - استثنائات

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

ماده ۱۳ - بازرسی، بازدید و علامت گذاری

عنوان ذیل جایگزین عنوان موجود می شود:
«بازرسی ها و علامت گذاری»

در خطوط ۱، ۴ و ۷ «بازرسی ها و علامت گذاری» را جایگزین «بازرسی، بازدید و علامت گذاری» کنید.

ماده ۱۴ - بازرسی های اولیه و ادواری و بازدیدها

عنوان ذیل جایگزین عنوان موجود می شود:
«بازرسی های اولیه، مجدد و سالیانه»

متن ذیل جایگزین متن موجود می شود:

۱- هر کشتی باید تحت بازرسی های مشخصه ذیل قرار بگیرد:

الف - بازرسی اولیه قبل از این که کشتی به خدمت گرفته شود، که شامل بازدید کامل ساختار و تجهیزات آن تا جایی که تحت پوشش کنوانسیون حاضر قرار می گیرد، می باشد. بازرسی باید به نحوی باشد که اطمینان حاصل شود که تشکیلات، مواد و ابعاد بخشهای

مختلف سازه کشتی به طور کامل با الزامات کنوانسیون حاضر مطابقت دارد.
ب - بازرسی مجدد در فواصلی که توسط دستگاه اجرایی تعیین می شود که نباید از پنج سال تجاوز کند، به جز در مواردی که بندهای (۲)، (۵)، (۶) و (۷) ماده (۱۹) قابل اجرا است و باید به نحوی باشد که اطمینان حاصل شود که ساختار، تجهیزات، تشکیلات، مواد و ابعاد بخش های مختلف سازه کشتی کاملاً با الزامات کنوانسیون حاضر مطابقت دارد.
ج - بازرسی سالیانه در طی مدت سه ماه قبل یا بعد از هر تاریخ سالگرد گواهینامه به منظور اطمینان از این که:

- (۱) - هیچ گونه تغییرات در بدنه کشتی یا روسازه آن که در محاسبات تعیین موقعیت خط شاهین اثر می گذارد، صورت نپذیرفته باشد؛
 - (۲) - لوازم و ابزار حفاظت از دریچه ها، ریل های حفاظ عرشه، روزنه های عبور آب عرشه و راه های دسترسی به اقامتگاه خدمه در وضعیت رضایت بخشی است؛
 - (۳) - علامت های سطح بدنه آزاد به طور صحیح و ثابت نشان داده شده است.
 - (۴) - اطلاعات مورد نیاز مقرر ۱۰ فراهم شده است.
- ۲ - بازرسی های سالیانه مندرج در بند (ج) (۱) این ماده باید در گواهینامه بین المللی خط شاهین و یا گواهینامه بین المللی معافیت خط شاهین صادره برای کشتی هایی که تحت بند (۲) ماده (۶) کنوانسیون حاضر معاف شده اند، پشت نویسی شود.

ماده ۱۶ - صدور گواهینامه ها
بند (۴) حذف شود.

ماده ۱۷ - صدور گواهینامه ها توسط دولت دیگر
عنوان ذیل جایگزین عنوان موجود می شود:

صدور و یا پشت نویسی گواهینامه ها توسط دولت دیگر

متن ذیل جایگزین متن بند (۱) می شود:

۱ - یک دولت متعاقد ممکن است بنا به درخواست دولت متعاقد دیگر موجب شود

بتعیالی

شماره ۷۰۲۷۷ / ۶۵۸
تاریخ ۱ - ۱۳۸۴ / ۳
پست

که یک کشتی بازرسی شود، چنانچه متقاعد شود که با مقررات کنوانسیون حاضر مطابقت دارد باید گواهینامه بین المللی خط شاهین را صادر یا اجازه صدور آن را برای کشتی بدهد و حسب مورد گواهینامه بین المللی خط شاهین کشتی را پشت نویسی یا اجازه پشت نویسی گواهینامه را برای کشتی طبق کنوانسیون حاضر بدهد.
در بند (۴) ارجاعات به «(۱۹۶۶)» حذف می شود.

ماده ۱۸ - شکل گواهینامه ها

متن ذیل جایگزین متن موجود می شود:

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

ماده ۱۹ - مدت گواهینامه ها

عنوان ذیل جایگزین عنوان موجود می شود:

«مدت و اعتبار گواهینامه ها»

متن ذیل جایگزین متن موجود می شود:

۱ - گواهینامه بین المللی خط شاهین باید برای مدتی که از طرف دستگاه اجرایی مشخص می شود صادر شده و نباید از پنج سال تجاوز نماید.

- ۲ -

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

(ب) - هنگامی که پس از انقضاء تاریخ گواهینامه موجود بازرسی مجدد کامل می شود، گواهینامه جدید باید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیش از پنج سال از

بیتسالی

شماره ۲۰۲۷۷ / ۱۵۸
تاریخ ۱ - ۱۳۸۴ / ۱۲
پوست

- گذشت تاریخ انقضای گواهینامه موجود نخواهد بود معتبر باقی بماند.
- (ج) - هنگامی بازرسی مجدد بیش از سه ماه قبل از تاریخ اتمام گواهینامه موجود کامل می شود، گواهینامه جدید باید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیش از پنج سال از گذشت تاریخ اتمام بازرسی مجدد نخواهد بود معتبر باقی بماند.
- ۳- چنانچه 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، به شرطی که بازرسی های سالیانه مندرج در ماده (۱۴) هنگامی که یک گواهینامه برای مدت پنج سال حسب مورد صادر می شود قابل اجرا باشد.
- ۴- اگر پس از بازرسی مجدد مندرج در بند (ب) (۱) ماده (۱۴)، نتوان گواهینامه جدیدی برای کشتی قبل از تاریخ انقضای گواهینامه موجود صادر کرد، شخص یا سازمانی که موظف به بازرسی می باشد میتواند اعتبار گواهینامه موجود را برای مدتی که نباید از پنج ماه تجاوز کند تمدید نماید. این تمدید مدت باید در پشت گواهینامه قید گردد و به شرطی آن را می توان صادر نمود که هیچ گونه تغییری در ساختار، تجهیزات، تشکیلات، مواد یا ابعاد ساختمان کشتی که در سطح بدنه آزاد کشتی تأثیر می گذارد داده نشده باشد.
- ۵- اگر یک کشتی به هنگامی که گواهینامه آن منقضی می گردد در بندری که باید مورد بازرسی قرار بگیرد نباشد، دستگاه اجرایی می تواند مدت اعتبار گواهینامه وی را تمدید نماید اما این تمدید گواهینامه فقط به این منظور اعطاء می شود که کشتی اجازه داشته باشد به سفر خود تا بندری که باید مورد بازرسی قرار بگیرد پایان دهد و تنها در مواردی صورت می گیرد که به نظر برسد که این تمدید صحیح و منطقی است. هیچ گواهینامه ای نباید برای مدتی بیش از سه ماه تمدید شود و کشتی ای که گواهینامه آن تمدید می شود هنگامی که به بندری می رسد که باید مورد بازرسی قرار بگیرد، نباید با اتکاء به گواهینامه تمدید شده قبلی بندر را بدون داشتن گواهینامه جدید ترک کند. هنگامی که بازرسی مجدد کامل می شود، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود نخواهد بود قبل از تمدید اعطاء گردیده اعتبار داشته باشد.
- ۶- گواهینامه صادره برای یک کشتی که به سفرهای کوتاه مشغول است و تحت

مجلس شورای اسلامی

شماره ۲۰۲۲۷ / ۱۵۸

شماره

۱ - ۱ / ۲۲۸۴

تاریخ

پوست

مقررات ذکر شده قبلی در این ماده تمدید نشده، می تواند توسط دستگاه اجرایی برای ضرب الاجلی تا یک ماه پس از تاریخ انقضای ذکر شده در گواهینامه باشد تمدید شود. هنگامی که بازرسی مجدد کامل می شود، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود نخواهد بود قبل از تمدید اعطاء گردیده، اعتبار داشته باشد.

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

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

(الف) - تاریخ سالگرد گواهینامه که روی آن قید شده، باید از طریق پشت نویسی گواهینامه به تاریخی که نباید بیش از سه ماه دیرتر از تاریخ انجام بازرسی باشد، اصلاح شود؛
(ب) - بازرسی های سالیانه بعدی مورد لزوم در ماده (۱۴)، باید در فواصلی که توسط آن ماده با استفاده از تاریخ سالگرد جدید تعیین شده، به اتمام برسد؛

(ج) - تاریخ انقضاء ممکن است بدون تغییر باقی بماند به شرطی که یک یا چند بازرسی سالیانه به نحوی انجام شده باشد که حداکثر فواصل میان بازرسی ها از میزان ذکر شده در ماده (۱۴) تجاوز ننماید.

۹- گواهینامه بین المللی خط شاهین از اعتبار ساقط خواهد شد در صورتی که یکی از شرایط ذیل وجود داشته باشد:

(الف) - تغییرات مواد در بدنه یا روسازه کشتی به نحوی انجام شده باشد که مستلزم تخصیص سطح بدنه آزاد بیشتری باشد؛

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

(ج) - در گواهینامه پشت نویسی نشده باشد که نشانگر این باشد که کشتی آن طور که در بند (ج) (۱) ماده (۱۴) پیش بینی شده بازرسی شده است؛

مبتغیان

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

-۱۵-

(الف) - مدت گواهینامه بین المللی معافیت خط شاهین صادره توسط دستگاه اجرایی برای یک کشتی که طبق بند (۲) ماده (۶) معاف شده، نباید از پنج سال تجاوز نماید. چنین گواهینامه‌ای باید منوط به رعایت دستورالعملهای بازرسی مجدد، پشت‌نویسی، تمدید و ابطال، مشابه با آنچه برای یک گواهینامه بین المللی خط شاهین در این ماده ارائه شده باشد.

(ب) - مدت گواهینامه بین المللی معافیت خط شاهین که برای یک کشتی بر طبق مقررات بند (۴) ماده (۶) معاف شده، صادر شده است باید محدود به تنها سفری باشد که برای آن گواهینامه مزبور صادر شده است.

۱۱ - گواهینامه‌ای که برای یک کشتی توسط دستگاه اجرایی صادر شده است، باید به محض انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر از اعتبار ساقط گردد.

ماده ۲۱ - کنترل

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

مجلس شورای اسلامی

ضمیمه (ب)

تغییرات و الحاقات به ضmannم کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶

ضمیمه (۱)

مقررات تعیین خط شاهین

فصل ۱ - کلیات

مقرره ۱ - استحکام بدنه

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

مقرره ۲ - کاربرد

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

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

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



مبتنی

مقرره ۳ - تعاریف و واژگان استفاده شده در ضمامن

متن ذیل جایگزین متن موجود بند (۱) می شود:

«طول - طول (L) به مفهوم نود و شش درصد (۹۶٪) طول کل آبخوری در هشتاد و پنج درصد (۸۵٪) کمترین عمق قالبی که از بالای تیر حمال اندازه گیری شده یا طول کل آبخوری از جلوی سینه تا محور سکان در پاشنه، هر کدام که بزرگتر باشد، می باشد. در صورتی که طرح دماغه (سینه) کشتی در بالای آبخور هشتاد و پنج درصد (۸۵٪) کمترین عمق قالبی مقعر باشد، هر دو انتهای قسمت جلویی طول کلی و خود سینه بایستی متناسباً روی خطی عمود بر آبخور تصویر شوند که این خط از عقبی ترین نقطه طرح سینه (بالای آبخور) می گذرد. در کشتی هایی که تیر حمال آنها شیبدار است آبخوری که طول در آن اندازه گیری شود بایستی موازی خط آبخور طراحی در نظر گرفته شود.»

در بند (ب). (۵) عبارت «خطوط قالبی کشتی در عرشه و پهلوها» جایگزین عبارت «خطوط قالبی کشتی در عرشه و ورق های بدنه کشتی» می شود.

مقرره ۵ - علامت خط شاهین

در آخرین جمله مقرره عبارت «همانطور که در شکل ۲ نمایش داده شده است» حذف می شود.

مقرره ۹ - صحت علائم

ارجاع به «۱۹۶۶» در ارتباط با گواهینامه بین المللی خط شاهین حذف می شود.

فصل ۲ - شرایط تخصیص سطح بدنه آزاد

مقرره ۱۰ - اطلاعاتی که باید برای فرمانده کشتی فراهم شود

متن ذیل جایگزین متن موجود بند (۲) می شود:

(۲) - هر کشتی ای که لازم نباشد تحت کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در

در یاد در حال اجرا پس از تکمیل مورد آزمایش خمشن قرار بگیرد باید:

(الف) - آنچنان مورد خمشن قرار گیرد و جابجائی حقیقی و موقعیت مرکز ثقل برای شرایط سبک کشتی تعیین شود؛

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

(ج) - همواره اطلاعات تأیید شده تعادل را همراه با شواهدی که نشان دهد اطلاعات مزبور مورد تصویب دستگاه اجرایی قرار گرفته است را روی کشتی داشته باشد؛

(د) - اگر دستگاه اجرایی چنین تأیید نماید که کشتی تکمیل شده به آزمایش خمشن نیازی ندارد، مشروط بر این است که اطلاعات اصلی تعادل از آزمایش خمشن کشتی هم خانواده در دسترس بوده و این موضوع به رضایت دستگاه اجرایی رسیده باشد که اطلاعات موثق تعادل کشتی می تواند از طریق اطلاعات اصلی کشتی هم خانواده بدست آید.

مقرره ۱۵ - بستن دربهای انبار کشتی توسط درپوشهای قابل

حمل و کاملاً ضد آب نمودن با برزنت و لوازم بستن

در آخرین جمله بند (۵) کلمه «خطی» قبل از کلمه «میانگین» درج می شود.

مقرره ۲۲ - مجاری عبور آب، شاخابها و تخلیه کنندهها

در اولین جمله بند (۱) عبارت «به جز موارد مطروحه در بند (۲)» باید بین کلمات

«باید» و «باشد» درج شود.

بند ذیل به متن موجود اضافه می شود:

«(۲) - مجاری عبور آب کشیده شده در بدنه از روسازیهای محصور که برای حمل

کالا استفاده می شود، تنها در صورتی مجاز می باشد که سطح آزاد عرشه هنگامی که کشتی تا ۵

مبتنی

شماره ۱۵۸، ۷۰۲۷۷

تاریخ ۱ - ۲ / ۱۳۸۴

پوست

درجه در هر کدام از طرفین متمایل می شود، کاملاً در آب فرو نرود. در موارد دیگر، مجازی عبور فاضلاب باید مطابق با الزامات کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا در حال اجراء، داخل کشتی کشیده شود.»

شماره بندهای (۲) تا (۵) موجود به (۳) تا (۶) تغییر می یابد.

در بند مجدد شماره گذاری شده (۴)، ارجاع به «بند (۲)» جایگزین ارجاع به «بند (۱)» می شود.

در اولین جمله بند مجدد شماره گذاری شده (۶)، عبارت «کلیه لوازم بدنه و شیر فلکه ها» جایگزین عبارت فعلی «کلیه شیر فلکه ها و لوازم بدنه» می گردد.

مقرره ۲۳ - هبله ها

در بند (۲) مقرره، عبارت «خط بار تابستانی (یا خط بار الوار تابستانی، اگر تخصیص یافته باشد)» به جای عبارت «خط آب بارگیری» استفاده می شود.

مقرره ۲۴ - روزنه های عبور آب عرشه

در اولین جمله بند (۲)، عبارت «مساحت محاسبه شده بر طبق بند (۱)» جایگزین عبارت «مساحت محاسبه شده» می شود.

در جمله دوم بند (۲)، کلمه «خطی» قبل از کلمه «میانگین» درج می شود.

در بند (۳)، عبارت «کشتی مجهز به کانال عبوری» جایگزین عبارت «کشتی که مجهز به کانال عبوری شده که» می شود.

بیتعیالی

فصل ۳ - سطح بدنه آزاد

مقرره ۲۷ - انواع کشتی

متن موجود توسط متن ذیل جایگزین می‌گردد:

(۱) - به منظور محاسبه سطح بدنه آزاد، کشتی‌ها باید به دو نوع «الف» و «ب» تقسیم

شوند.

کشتی‌های نوع «الف»

(۲) کشتی نوع «الف»، کشتی‌ای است که؛

(الف) - تنها به منظور حمل کالاهای مایع به صورت فله طراحی شده است؛

(ب) - یکپارچگی کامل در قسمت عرشه روباز داشته و فقط دارای دریچه‌های

دسترسی کوچکی به محفظه‌های بار می‌باشد که توسط درپوش‌های واشردار ضدنفوذ آب

فلزی یا مواد مشابه آن بسته می‌شود؛ و

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

(۳) در کشتی نوع «الف»، چنانچه طول آن بیش از ۱۵۰ متر باشد و سطح بدنه آزاد

کمتری از نوع «ب» به آن تخصیص داده شده باشد، هنگامی که برطبق الزامات بند (۱۱)

بارگیری می‌شود، باید قادر باشد که در صورت آب‌گرفتگی هر محفظه و یا محفظه‌ها با حد

مجاز فضای خالی ۰/۹۵ در مقابل خسارت مفروض آن‌طور که در بند (۱۲) ذکر شده

مقاومت نماید، و باید در شرایط مطلوب تعادل آنطوری که در بند (۱۳) تعیین شده، شناور

باقی بماند. در چنین کشتی‌هایی موتورخانه باید به عنوان محفظه قابل آب‌گرفتگی در نظر

گرفته شود، اما با حد مجاز فضای خالی ۰/۸۵.

(۴) - در کشتی نوع «الف»، باید سطح بدنه آزادی تخصیص داده شود که از سطح بدنه

آزاد مندرج در جدول «الف» مقرره ۲۸ کمتر نباشد.



بیت‌المال

کشتی‌های نوع «ب»

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

مبتغایی

افزایش سطح بدنه آزاد مازاد بر سطح بدنه آزاد جدولی برای
کشتی‌های نوع «ب»، کشتی‌هایی که درپوش درب انبارهای آنها
با مقرره (۷) ۱۵ یا مقرره ۱۶ مطابقت ندارد.

طول کشتی	افزایش سطح بدنه آزاد	طول کشتی	افزایش سطح بدنه آزاد	طول کشتی	افزایش سطح بدنه آزاد
(متر)	(میلی متر)	(متر)	(میلی متر)	(متر)	(میلی متر)
۱۰۸ متر و کمتر	۵۰	۱۳۹	۱۷۵	۱۷۰	۲۹۰
۱۰۹	۵۲	۱۴۰	۱۸۱	۱۷۱	۲۹۲
۱۱۰	۵۵	۱۴۱	۱۸۶	۱۷۲	۲۹۴
۱۱۱	۵۷	۱۴۲	۱۹۱	۱۷۳	۲۹۷
۱۱۲	۵۹	۱۴۳	۱۹۶	۱۷۴	۲۹۹
۱۱۳	۶۲	۱۴۴	۲۰۱	۱۷۵	۳۰۱
۱۱۴	۶۴	۱۴۵	۲۰۶	۱۷۶	۳۰۴
۱۱۵	۶۸	۱۴۶	۲۱۰	۱۷۷	۳۰۶
۱۱۶	۷۰	۱۴۷	۲۱۵	۱۷۸	۳۰۸
۱۱۷	۷۳	۱۴۸	۲۱۹	۱۷۹	۳۱۱
۱۱۸	۷۶	۱۴۹	۲۲۴	۱۸۰	۳۱۳
۱۱۹	۸۰	۱۵۰	۲۲۸	۱۸۱	۳۱۵
۱۲۰	۸۴	۱۵۱	۲۳۲	۱۸۲	۳۱۸
۱۲۱	۸۷	۱۵۲	۲۳۶	۱۸۳	۳۲۰
۱۲۲	۹۱	۱۵۳	۲۴۰	۱۸۴	۳۲۲
۱۲۳	۹۵	۱۵۴	۲۴۴	۱۸۵	۳۲۵
۱۲۴	۹۹	۱۵۵	۲۴۷	۱۸۶	۳۲۷
۱۲۵	۱۰۳	۱۵۶	۲۵۱	۱۸۷	۳۲۹
۱۲۶	۱۰۸	۱۵۷	۲۵۴	۱۸۸	۳۳۲

مبتغی

۱۲۷	۱۱۲	۱۵۸	۲۵۸	۱۸۹	۳۳۴
۱۲۸	۱۱۶	۱۵۹	۲۶۱	۱۹۰	۳۳۶
۱۲۹	۱۲۱	۱۶۰	۲۶۴	۱۹۱	۳۳۹
۱۳۰	۱۲۶	۱۶۱	۲۶۷	۱۹۲	۳۴۱
۱۳۱	۱۳۱	۱۶۲	۲۷۰	۱۹۳	۳۴۲
۱۳۲	۱۳۶	۱۶۳	۲۷۳	۱۹۴	۳۴۶
۱۳۳	۱۴۲	۱۶۴	۲۷۵	۱۹۵	۳۴۸
۱۳۴	۱۴۷	۱۶۵	۲۷۸	۱۹۶	۳۵۰
۱۳۵	۱۵۳	۱۶۶	۲۸۰	۱۹۷	۳۵۳
۱۳۶	۱۵۹	۱۶۷	۲۸۳	۱۹۸	۳۵۵
۱۳۷	۱۶۴	۱۶۸	۲۸۵	۱۹۹	۳۵۷
۱۳۸	۱۷۰	۱۶۹	۲۸۷	۲۰۰	۳۵۸

سطوح بدنه آزاد عرشه در قسمت میانی طول‌های کشتی از طریق میانگین خطی

بدست می‌آید.

در مورد کشتی‌هایی که بیش از ۲۰۰ متر طول دارند توسط دستگاه اجرایی مشخص

می‌شود.

(۷) - کشتی‌های نوع «ب» که در موقعیت شماره ۱، دارای درب‌های انبار مجهز به

درپوش منطبق با الزامات مقرر (۷) یا مقرر ۱۶ هستند، به غیر از آنچه در بندهای (۸) تا

(۱۳) مندرج در این مقرر ارائه شده باید سطوح بدنه آزادی مطابق با جدول (ب) مقرر ۲۸

به آن تخصیص داده شود.

(۸) - هر کشتی‌ای که بیش از ۱۰۰ متر طول داشته باشد می‌تواند سطح بدنه آزادی

کمتر از آنچه تحت بند (۷) ذکر شده برای آن در نظر گرفت، به شرط اینکه، در رابطه با این

مقدار کاهش اعطاء شده دستگاه اجرایی قانع شود که:

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

مبتنی

- (ب) - تشکیلات خروج آب از عرشه مناسب است؛
- (ج) - درپوش‌ها در موقعیت‌های ۱ و ۲ با پیش‌بینی‌های مقرر ۱۶ مطابقت داشته و دارای استحکام کافی بوده، توجه خاصی به تشکیلات آب‌بندی و محکم‌نمودن آنها صورت گرفته است؛ و
- (د) - کشتی‌ای که مطابق با الزامات بند (۱۱) بارگیری می‌شود، باید قادر باشد که در مقابل آب گرفتگی هر یک از محفظه یا محفظه‌ها، با حد مجاز مفروض فضای خالی ۰/۹۵ متعاقب فرضیات مربوط به خسارت مندرج در بند (۱۲) مقاومت کند، و باید به طور شناور در وضعیت تعادلی رضایت‌بخشی آن طور که در بند (۱۳) مشخص شده باقی بماند. در چنین کشتی‌هایی، اگر طول آنها بیش از ۱۵۰ متر باشد، موتورخانه باید به عنوان فضای قابل آب گرفتگی در نظر گرفته شود، اما با حد مجاز فضای خالی ۰/۸۵.
- (۹) - به هنگام محاسبه سطوح بدنه آزاد برای کشتی‌های نوع «ب» که با الزامات بندهای (۸)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳) مطابقت دارد، مقادیر جدول «ب» از مقرر ۲۸ نباید کاهشی بیش از شصت درصد (۰/۶۰) تفاوت بین مقادیر جدولی «الف» و «ب» برای طول‌های مناسب کشتی داشته باشد.
- (۱۰) - (الف) - کاهش در مقدار جدولی سطح بدنه آزاد مجاز تحت بند (۹)، می‌تواند تا مقدار تفاوت کلی بین مقادیر جدول (الف) و آنهایی که در جدول (ب) از مقرر ۲۸ آمده، به شرط اینکه کشتی با الزامات زیر مطابقت داشته باشد، اضافه شود:
- (۱) - مقرر ۲۶، به جز بند (۴)، مانند وقتی که کشتی از نوع «الف» باشد؛
- (۲) - بندهای (۸)، (۱۱) و (۱۳) این مقرر؛ و
- (۳) - بند (۱۲) این مقرر، به شرطی که در سرتاسر طول کشتی، هر دیواره عرضی خسارت دیده فرض شده باشد، به طوری که آن دو محفظه مجاور در جلو و عقب دیواره عرضی به طور همزمان پرآب شود، به جز در مواردی که چنین خسارتی به دیواره‌های مرزی موتورخانه اعمال نگردد.
- (ب) - در چنین کشتی‌هایی، چنانچه طول آنها از ۱۵۰ متر بیشتر باشد، فضای موتورخانه باید به عنوان یک محفظه قابل آب گرفتگی شناخته شده اما با حد مجاز فضای خالی ۰/۸۵.

بیتسالی

شرایط اولیه بارگیری

- (۱۱) - شرایط اولیه بارگیری قبل از آب گرفتگی به شرح زیر تعیین می شود:
- (الف) - کشتی تا خط آب بارگیری تابستانی در حالت تراز فرضی آبخور بارگیری شود.
- (ب) - به هنگام محاسبه مرکز ثقل عمومی، اصول زیر اعمال می گردد:
- (۱) - کالاهای همگون حمل شود.
- (۲) - کلیه محفظه های کالا، به جز آنهایی که در زیر بند (۳) به آنها اشاره شده است، اما شامل محفظه هایی که بخشی از آنها در نظر گرفته شده که پر شود، باید کاملاً بارگیری شده در نظر گرفته شوند، به جز در مورد کالاهای سیال که هر محفظه باید به اندازه نود و هشت درصد (۹۸٪) پر تلقی شود.
- (۳) - اگر کشتی بخواهد تا در خط آب بارگیری تابستانی خود با محفظه های خالی فعالیت نماید، چنین محفظه هایی باید به عنوان خالی در نظر گرفته شوند، مشروط بر اینکه ارتفاع مرکز ثقلی که چنین محاسبه شده از مقدار محاسبه شده در زیر بند (۲) کمتر نباشد.
- (۴) - پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت کلی هر یک از مخازن و فضاهای در نظر گرفته شده برای مایعات مصرفی و انبارها مجاز شناخته شود. باید فرض گردد که برای هر نوع مایع، حداقل یک جفت مخزن عرضی و یک مخزن واحد در خط مرکزی دارای حداکثر سطح آزاد باشد و آن مخزن یا ترکیبی از مخازن در نظر گرفته شده، باید آنهایی باشند که اثر سطوح آزاد آنها بیشترین باشد؛ در هر مخزن، مرکز ثقل محتویات آن باید در مرکز حجمی آن مخزن در نظر گرفته شود. باقیمانده مخازن باید فرض شود که یا کاملاً خالی و یا کاملاً پر می باشند، تقسیم مایعات مصرفی بین این مخازن باید به نحوی اثر کند که بیشترین ارتفاع ممکن مرکز ثقل در بالای تیر جمال حاصل گردد.
- (۵) - به منظور اینکه زاویه تیز جمال از ۵ درجه در هر محفظه حاوی مایعات بیشتر نشود، همانطور که در زیر بند (۲) آمده، به جز در مورد محفظه های حاوی مایعات مصرفی، همانطور که در زیر بند (۴) توصیف شده، حداکثر سطح آزاد باید در نظر گرفته شود.

مبتغای

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

آب شور:	۱/۰۲۵
آب شیرین:	۱/۰۰۰
سوخت نفت:	۰/۹۵۰
گازوئیل:	۰/۹۰۰
روغن‌های روان‌کننده:	۰/۹۰۰

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

فرضیات مربوط به خسارت

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

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

محدودیت فرض می‌شود.

(ب) - دامنه خسارت عرضی نیز برابر B/5 یا ۱۱/۵ متر می‌باشد، هرکدام که کمتر

باشد، و در داخل کشتی، از پهلوئی کشتی به‌طور عمودی تا خط مرکزی در سطح خط

بارگیری تابستانی اندازه‌گیری می‌شود.

(ج) - چنانچه خسارت با دامنه کمتر از آنچه در زیر بندهای (الف) و (ب) مشخص

شده منجر به بوجود آمدن شرایط حادثه‌تری شود، چنین دامنه کمتر باید فرض شود.

(د) - به‌جز در مواردی که به‌طور دیگری طبق بند (الف) (۱۰) لازم باشد، آب گرفتگی

باید محدود به تنها محفظه بین دیواره‌های عرضی مجاور هم شود، مشروط بر اینکه مرز

داخلی طولی محفظه در موقعیتی نباشد که در محدوده وسعت عرضی خسارت مفروض

واقع شده باشد. دیواره‌های مرزی و عرضی مخازن کناری که از عرض کامل کشتی تجاوز

نمی‌کنند، باید چنین فرض شود که خسارت ندیده‌اند، مشروط بر اینکه این دیواره‌ها بیشتر از

وسعت عرضی خسارت مفروض توصیف شده در زیر بند (ب) ادامه داشته باشند.

اگر در دیواره عرضی تعدادی پله یا فرورفتگی که طول آنها بیشتر از سه متر نباشد در

بیمبالی

شماره ۲۰۲۷۷ / ۱۵۸

تاریخ ۱۳۸۴ / ۲ / ۱

پوست

محدوده گسترش عرضی خسارت مفروض آنطور که در زیر بند (ب) توصیف شده قرار گرفته باشد، چنین دیواره عرضی می تواند سالم تلقی شده و محفظه مجاور به تنهایی قابل آب گرفتگی باشد. با این همه، اگر در محدوده گسترش عرضی خسارت مفروض، پله یا فرورفتگی بیشتر از سه متر در یک دیواره عرضی وجود داشته باشد، دو محفظه مجاور به این دیواره پر آب شده در نظر گرفته می شوند. پله تشکیل شده توسط دیواره مخزن پاشنه و مخزن بالائی پاشنه نباید به عنوان پله مورد نظر این مقرر در نظر گرفته شود.

(ه) - در جایی که دیواره عرضی اصلی در محدوده گسترش عرضی خسارت مفروض واقع شده باشد و در مسیر مخزن دو لایه کف یا مخزن جانبی بیش از سه متر پله دار شده باشد، مخازن کف دو لایه یا جانبی مجاور به قسمت پله دار دیواره عرضی اصلی باید به طور همزمان آب گرفته شده در نظر گرفته شود. اگر این مخزن جانبی دارای دریچه هایی به یک انبار یا بیشتر باشد، مانند روزنه های عبور غلات، چنین انبار یا انبارها باید به طور همزمان آب گرفته شده در نظر گرفته شود. به همین شکل در کشتی هایی که جهت حمل کالاهای سیال طراحی شده اند، اگر یک مخزن جانبی به محفظه های مجاور راه داشته باشد، این چنین محفظه های مجاور، باید خالی و به طور همزمان آب گرفته شده در نظر گرفته شود. این پیش بینی حتی در جایی که این روزنه ها مجهز به درپوش باشد قابل اجراست، به جز در مواردی که فلکه های آب بند در دیواره های بین مخازن نصب شده باشند و این شیر فلکه ها از طریق عرشه کنترل شوند. درپوش های روزنه ورود نفر که دارای پیچ های با فاصله نزدیک به هم می باشد همپراز دیواره سوراخ نشده در نظر گرفته می شوند، مگر در شرایطی که روزنه ها در مخازن بالائی، مخازن بالایی را با انبارها مشترک سازد.

(و) - در جایی که آب گرفتگی هر دو محفظه مجاور عقبی و جلویی پیش بینی می شود، دیواره های ضد آب عرضی اصلی برای اینکه کارایی بیشتری داشته باشند، باید حداقل $1/3L$ یا $14/5$ متر، هر کدام که کمتر باشد، با هم فاصله داشته باشند. در جایی که دیواره های عرضی در فاصله کمتری قرار گرفته باشند، به منظور کسب حداقل فاصله بین دیواره ها باید چنین فرض کرد که یک یا چند عدد از این دیواره ها وجود ندارد.

بیتسالی

شرایط تعادل

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

بر اینکه:

(الف) - خط آب نهایی پس از آب گرفتگی، بادر نظر داشتن میزان غرق آبی، میزان خمش طولی و عرضی کشتی، پائین تر از لبه پائینی هر روزنه ای باشد که از طریق آن آب گرفتگی رو به افزایش مخازن ممکن است صورت پذیرد. این روزنه ها باید شامل لوله های هوا، هواکش ها و روزنه هایی باشد که به وسیله دریهای ضد نفوذ هوا (حتی اگر با مقرر ۱۲ مطابقت داشته باشد) یا پوشش دریهای انبار (حتی اگر با مقرره های ۱۶ یا (۴) ۱۹ مطابقت داشته باشد) بسته شوند، و می تواند آن روزنه هایی را که توسط در پوش های روزنه عبور نفر و دریچه های تخت (که با مقرر ۱۸ مطابقت دارند) و پوشش های درب انبار کالا از نوعی که در مقرر ۲۷ (۲) شرح داده شده، دریهای ضد نفوذ آب از نوع کشویی و سریع العمل و هبله های نوع غیر باز شونده (که با مقرر ۲۳ مطابقت دارند) را شامل نگردد. با این همه در مورد دریهای جدا کننده فضای موتورخانه اصلی از محفظه سکان کشتی، دریهای ضد نفوذ آب می تواند از نوع لولایی و سریع بسته شونده باشد و تا هنگامی که مورد استفاده قرار نمی گیرد باید در دریا بسته نگهداشته شود، همچنین مشروط بر اینکه لبه پائینی چنین درب هایی بالاتر از خط آب بارگیری تابستانی باشد.

(ب) - اگر لوله ها، کانالها یا تونل ها در محدوده دامنه مفروض نفوذ خسارت آن طوری که در بند (ب) (۱۲) شرح داده شد قرار گرفته باشند، تشکیلاتی باید فراهم شود که آب گرفتگی پیش رونده نتواند از آن طریق به محفظه هایی به غیر از آنهایی که در محاسبه برای هر مورد خسارت آب گرفته مفروض شده است، توسعه یابد.

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

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

(ه) - هنگامی که در یک شرایط خاص خسارت بخشی از عرشه، خارج از محفظه

بیتنالی

آب گرفتگی مفروض در زیر آب قرار گیرد یا در هر موردی که حد تعادل در شرایط آب گرفتگی مورد تردید باشد، تعادل باقیمانده باید مورد رسیدگی قرار گیرد. اگر منحنی اهرم خود ایستائی دارای حداقل محدوده ۲۰ درجه فراتر از موقعیت تراز با حداکثر اهرم خود ایستائی حداقل ۰/۱ متر در این محدوده باشد، ممکن است کافی در نظر گرفته شود. مساحت زیر منحنی اهرم خود ایستائی کشتی در این محدوده نیز نباید کمتر از ۰/۱۷۵ متر بر رادیان باشد. دستگاه اجرایی باید به خطر بالقوه روزنه های حفاظت شده و حفاظت نشده که ممکن است به طور موقت در محدوده تعادل باقیمانده زیر آب رود، توجه نماید.

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

کشتی های بدون وسائل رانش

- (۱۴) - برای کشتی دویه بر، دویه و یا دیگر کشتی های بدون وسائل مستقل رانش باید سطح بدنه آزاد مطابق با دستور العمل های این مقررات تخصیص داده شود. دویه هایی که با الزامات بندهای (۲) و (۳) مطابقت دارند ممکن است سطوح بدنه آزادی مشابه با کشتی های نوع «الف» به آنها تخصیص داده شود:
- (الف) - اصلح است دستگاه اجرایی تعادل دویه های دارای کالا در عرشه اصلی را به طور ویژه بررسی نماید. کالای عرشه ای تنها می تواند روی دویه هایی حمل شود که سطح بدنه آزاد آنها مانند سطح بدنه آزاد کشتی های معمولی نوع «ب» باشد.
- (ب) - با این همه، در مورد دویه های بدون نفر، الزامات مقررهای ۵، (۲) ۲۶، (۳) ۲۶ و ۳۹ نباید اعمال گردد.
- (ج) - در چنین دویه های بدون نفر که روی عرشه اصلی تنها دارای روزنه های دسترسی کوچکی بوده که با درپوش های واشر دار ضد آب از جنس فلز یا مواد مشابه بسته می شوند، سطح بدنه آزاد ممکن است بیست و پنج درصد (۲۵٪) کمتر از آنچه مطابق با این مقررات محاسبه شده، تخصیص داده شود.

مبتغیان

مقرره ۳۷ - کاهش روسازی‌ها و کانالهای عبور

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

مقرره ۳۸ - انحناى عرشه

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

مقرره ۴۰ - حداقل سطوح بدنه آزاد

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

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

الوار

مقرره ۴۴ - بارچینی

متن ذیل جایگزین متن موجود می‌شود:

کلیات

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

هواکش‌ها و لوله‌های هوانیز باید به‌طور کامل محافظت شوند.

(۲) - طول کالاهای عرشه‌ای الواری باید حداقل در تمام طول قابل دسترس که کبل طول فضا یا فضاهای عرشه بین روسازیها است، امتداد یابد.

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

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

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



بستنی

طرفین کشتی گسترش یابد، فضای خالی لازم و ایجاد شده برای موانعی مانند نرده‌های حفاظ، دیواره‌های بالای عرشه، سازه‌های قائم و محل دسترسی راهنمایان و غیره مشروط بر این است که هرگونه فاصله‌ای که به طریق فوق در طرفین کشتی ایجاد می‌شود از میانگین چهار درصد (۴٪) عرض تجاوز ننماید. الوار باید تا حد امکان ارتفاع استاندارد روسازی به غیر از عرشه بالا آمده پاشنه، به طور محکم چیده شود.

(۳) - در کشتی‌هایی که در زمستان در ناحیه فصلی زمستانی فعالیت می‌نمایند، بلندی بار عرشه روی عرشه اصلی نباید از یک سوم حداکثر عرض کشتی تجاوز نماید.

(۴) - کالای عرشه‌ای الواری باید به صورت فشرده بارچینی و طناب‌بندی شده و به طور ایمن نگهداری گردد. این عمل نباید به هر عنوان تداخلی با امور ضروری کشتی و دریانوردی داشته باشد.

سازه‌های قائم

(۵) - سازه‌های قائم زمانی که باتوجه به طبیعت الوار مورد نیاز است، باید باتوجه به عرض کشتی از استحکام کامل برخوردار باشد؛ استحکام سازه‌های قائم نباید بیشتر از استحکام دیواره‌های بالای عرشه بوده و فاصله آنها باید باتوجه به طول خصوصیات الوار حمل شده مناسب باشد، اما نباید از سه متر تجاوز نماید. سه گوشه‌های قوی یا نگهدارنده‌های فلزی یا وسایل مؤثر مشابه باید برای حفاظت از سازه‌های قائم تهیه شود.

بستن بار

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

۱ - عطف به آیین‌نامه انجام ایمن امور کشتی‌های حامل کالای عرشه‌ای الواری مصوب سازمان در قطعنامه (۸) ۸۱۸۷

و اصلاح شده آن توسط کمیته ایمنی دریانوردی در اجلاس سی و نهم.

تعادل

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

حفاظت از خدمه، دسترسی به فضای ماشین آلات و غیره

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

علاوه بر طنابهای حفاظ جان افراد، ترجیحاً باید طنابهای سیمی به صورت کشیده همراه با خفت های کششی هر چه نزدیکتر به خط مرکزی کشتی، وجود داشته باشد. پایه های حمایت از نرده های حفاظ و طنابهای حفاظ جان افراد باید به فاصله ای از هم قرار گرفته باشند که بتواند از نشست بی مورد آنها جلوگیری نماید. هنگامی که بارها ناهموار هستند یک سطح ایمن برای رفت و آمد که عرض آن نباید از ۶۰۰ میلیمتر کمتر باشد باید روی کالا قرار بگیرد و از زیر یا مجاور طناب حفاظ جان افراد به طور مؤثری محکم شود.

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

تشکیلات هدایت کشتی

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

مقرره ۴۵ - محاسبه سطح بدنه آزاد

در بند (۵) عبارت «یا با مقرره (۸) ۴۰ براساس آبخور الوار تابستانی که از بالای تیر حمال تا خط بار الوار تابستانی محاسبه شده» بعد از کلمه «خط آب» اضافه می شود.

ضمیمه ۲

مناطق، نواحی و دوره های فصلی

مقرره ۴۶ - مناطق و نواحی زمستانی شمالی

متن ذیل جایگزین آخرین جمله بند (ب) (۱) می شود:

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

دوره های فصلی:

زمستان: اول نوامبر تا ۳۱ مارس.

تابستان: اول آوریل تا ۳۱ اکتبر.

مقرره ۴۷ - منطقه فصلی زمستانی جنوبی

عبارت «به طرف ساحل غربی قاره آمریکا» در انتهای مقرره توسط متن ذیل

جایگزین می گردد:

به طرف نقطه عرض جغرافیایی ۳۳ درجه جنوبی و طول جغرافیایی ۷۹ درجه غربی، از آن جا خط مسیر دریانوردی به طرف نقطه عرض جغرافیایی ۴۱ درجه جنوبی و طول جغرافیایی ۷۵ درجه غربی، از آنجا خط مسیر دریانوردی به طرف فانوس دریایی پونتاکورونا در جزیره چیلوه، عرض جغرافیایی ۴۷° ۴۱' جنوبی و طول جغرافیایی

بیتسالی

۵۳° ۷۳' غربی از آنجا به طرف شمال، شرق و جنوب سواحل جزیره چیلوه به نقطه عرض جغرافیایی ۲۰° ۴۳' جنوبی و طول جغرافیایی ۲۰° ۷۴' غربی، و از آنجا نصف النهار طول جغرافیایی ۲۰° ۷۴' غربی به مدار موازی عرض جغرافیایی ۴۵° ۴۵' جنوبی، شامل منطقه داخلی کانال‌های چیلوه از نصف النهار ۲۰° ۷۴' غربی تا شرق.

مقرره ۴۸ - مناطق حازه

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

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

مقرره ۴۹ - نواحی حازه فصلی

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

نقشه مناطق و نواحی فصلی

عبارت «ناحیه فصلی زمستانی» جایگزین عبارت «منطقه زمستانی فصلی» در جایی که نشانگر نواحی ای که در طول ساحل شرقی ایالات متحده آمریکا می‌باشد، می‌شود.

عبارت «منطقه زمستانی فصلی» هر وقت که در نقشه ظاهر شود (مگر مواردی که در بالا ذکر شد) توسط عبارت «منطقه فصلی زمستانی» جایگزین می‌شود و عبارت «حازه فصلی» توسط عبارت «ناحیه حازه فصلی» جایگزین می‌گردد.

بتعمیلی

در قسمت پاورقی نقشه، کلمه «شرقی» جایگزین کلمه «غربی» می شود.

خط مرزی ناحیه حازه فصلی در ساحل استرالیا از طول جغرافیایی ۱۲۰ درجه شرقی به طول جغرافیایی ۱۱۴ درجه شرقی تغییر می یابد.

خط مرزی جنوبی منطقه تابستانی جنوبی، شرق نقطه عرض جغرافیایی خط مسیر دریانوردی ۳۳ درجه جنوبی، طول جغرافیایی ۷۹ درجه غربی به طرف ساحل غربی قاره آمریکا حذف می شود. خط مسیر دریانوردی از نقطه عرض جغرافیایی ۳۳ درجه جنوبی، طول جغرافیایی ۷۹ درجه غربی به طرف نقطه عرض جغرافیایی ۴۱ درجه جنوبی، طول جغرافیایی ۷۵ درجه غربی درج می شود. از آنجا خط مسیر دریانوردی به طرف فانوس دریایی پونتاکورونا در جزیره چیلوه عرض جغرافیایی ۴۷° ۴۱' جنوبی، طول جغرافیایی ۵۳° ۴۳' جنوبی، طول جغرافیایی ۲۰° ۷۴' غربی علامت گذاری می شود. نصف النهار طول جغرافیایی ۲۰° ۷۴' غربی مدار موازی ۵۳° ۷۳' غربی درج می شود. از آنجا ساحل شمالی شرقی و جنوبی جزیره چیلوه به عنوان مرز تا نقطه عرض جغرافیایی ۲۰° ۴۳' جنوبی عرض جغرافیایی ۴۵° ۴۵' جنوبی و سپس این مدار موازی به طرف ساحل غربی آمریکای جنوبی علامت گذاری می شود.

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

بیتنالی

ضمیمه ۳
گواهینامه‌ها

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

«فرم گواهینامه بین‌المللی خط شاهین»
گواهینامه بین‌المللی خط شاهین

(کشور)

(مهر مقام مجاز)

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

تحت مسؤولیت دولت

.....
(اسم کشور)

توسط

.....
(شخص یا سازمان مشخص شده)

بیتجاری

مشخصات کشتی (۱)
.....
نام کشتی
شماره یا حروف مشخصه
بندر ثبت کشتی
طول بر طبق ماده (۸) ۲ (به متر)
شماره IMO (۲)

سطح بدنه آزاد تخصیص داده شده به عنوان: (۳)
نوع کشتی (۳)
کشتی جدید
 نوع الف
 نوع ب

کشتی موجود
نوع ب با سطح بدنه آزاد کاهش یافته

نوع ب با سطح بدنه آزاد افزایش یافته

سطح بدنه آزاد از خط عرشه (۴)
خط شاهین (۵)

- ۱- به طریق دیگر، مشخصات کشتی ممکن است در جدول‌های افقی قرار داده شود.
- ۲- بر طبق قطعنامه (۱۵) A ۶۰۰ طرح شماره گذاری شناسائی کشتی آی‌سی، این اطلاعات می‌تواند به طور اختیاری درج گردد.
- ۳- حسب مورد حذف شود.
- ۴- سطوح بدنه آزاد و خطوط شاهینی که کاربرد ندارد، نیاز به درج در گواهینامه ندارد. خطوط شاهین بخشهای فرعی ممکن است در گواهینامه به طور اختیاری آورده شود.
- ۵- همان.



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر ترانس

مبتدائی

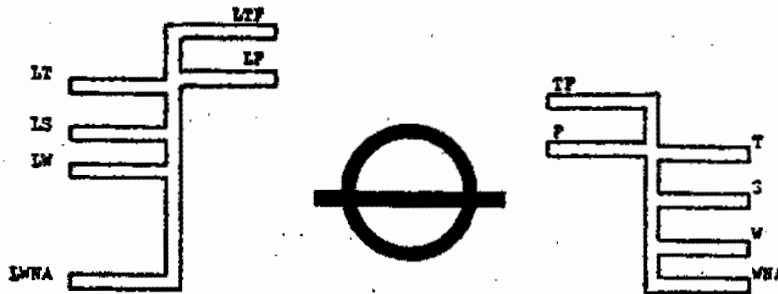
شماره ۲۰۲۷۷، ۱۵۸

تاریخ ۱۳۸۶/۴/۱

پوست

منطقه حاره..... میلیمتر (T) میلیمتر بالاتر از (S)
تابستان..... میلیمتر (S)	لبه بالایی خط عبورکننده از مرکز حلقه
زمستان..... میلیمتر (W) میلیمتر پائین تر از (S)
زمستان آتلانتیک شمالی..... میلیمتر (WNA) میلیمتر پائین تر از (S)
خط بارالوار در منطقه حاره..... میلیمتر (LT) میلیمتر بالاتر از (LS)
خط بارالوار در تابستان..... میلیمتر (LS) میلیمتر بالاتر از (S)
خط بارالوار در زمستان..... میلیمتر (LW) میلیمتر بالاتر از (LS)
خط بارالوار در زمستان آتلانتیک شمالی.....	خط بارالوار در زمستان آتلانتیک
میلیمتر (LWNA)	شمالی..... میلیمتر پائین تر از (LS)

مقدار مجاز برای آب شیرین برای کلیه سطوح بدنه آزاد به غیر از الوار.....
میلیمتر، برای سطوح بدنه آزاد الوار..... میلیمتر.
لبه بالایی خط عرشه از جایی که این سطوح بدنه آزاد اندازه گیری می شود.....
میلیمتر از طرفین عرشه می باشد.



بدینوسیله گواهی می شود که:

- ۱- کشتی بر طبق الزامات ماده (۱۴) کنوانسیون مورد بازرسی قرار گرفته است.
 - ۲- بازرسی نشانگر این است که سطوح بدنه آزاد تخصیص داده شده و خطوط شاهین نشان داده شده فوق بر طبق کنوانسیون علامت گذاری شده است.
- این گواهینامه تا تاریخ.....^(۱) منوط به بازرسیهای سالیانه مطابق با ماده (ج) (۱) کنوانسیون اعتبار دارد.

صادره از.....

(محل صدور گواهینامه)

.....
(امضاء مقام مسؤول صادرکننده گواهینامه)

.....
(تاریخ صدور گواهینامه)

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

توجه:

- ۱- هنگامی که یک کشتی بندری را که در یک رودخانه یا آبهای داخلی قرار گرفته ترک می کند با توجه به وزن سوخت و مواد دیگری که برای مصرف بین محل عزیمت و دریا نیاز دارد بارگیری غمیقتری را باید مجاز دانست.
- ۲- هنگامی که یک کشتی در آب شیرین با غلظت یک باشد، خط بار مربوطه توسط مقدار آب شیرین مجاز که در بالانشان داده شده ممکن است زیر آب رود. در جایی که غلظت به غیر از یک باشد، حد مجاز باید متناسب با اختلاف بین ۱/۰۲۵ و غلظت حقیقی باشد.

۱- تاریخ پایان اعتبار مقرر توسط دستگاه اجرایی طبق ماده (۱) ۱۹ کنوانسیون درج گردد. روز و ماه این تاریخ مطابق با تاریخ سالگرد تضمین شده در ماده (۹) ۲ کنوانسیون می باشد. مگر مطابق با ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون اصلاح شده باشد.

۱۵۸، ۷۰۲۷۷

شماره

۱۳۸۴ / ۳ / ۱ -

تاریخ

پست



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترخیص

بیتحصالی

پشت نویسی مربوط به بازرسی های سالیانه

بدینوسیله گواهی می شود که در بازرسی سالیانه مورد لزوم توسط ماده (ج) (۱) ۴ کنوانسیون، تشخیص داده شد که کشتی کاملاً با الزامات مربوطه کنوانسیون مطابقت دارد.

بازرسی سالیانه:

امضاء.....

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه:

امضاء.....

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

شماره ۱۵۸، ۷۰۲۷۷

شماره

تاریخ ۱۳۸۴ / ۲ / ۱

تاریخ

پست



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بیت عالی

بازرسی سالیانه:

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه:

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه بر طبق ماده (ج) (۸) ۱۹

گواهی می شود که در بازرسی انجام شده بر طبق ماده (ج) (۸) ۱۹ کنوانسیون،

تشخیص داده شد که کشتی کاملاً با الزامات مربوطه کنوانسیون مطابقت دارد.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

مبتغیان

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

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

امضاء
(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسئول، حسب مورد)

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

امضاء
(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسئول، حسب مورد)

پشت نویسی جهت تمدید اعتبار گواهینامه تا رسیدن به بندر بازرسی یا دادن مهلت هنگامی که ماده (۵) ۱۹ یا (۶) ۱۹ اعمال می‌گردد. این گواهینامه باید، بر طبق ماده (۵) ۱۹ / (۶) ۱۹^(۱) کنوانسیون به عنوان گواهینامه

۱ - حسب مورد حذف شود.

مبتنی علی

معتبر تا تاریخ پذیرفته شود.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بشت نویسی به جهت جلو انداختن تاریخ سالگرد هنگامی که ماده (۸) ۱۹ اعمال
می گردد.

بر طبق ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد می باشد.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بر طبق ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد می باشد.

امضاء

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)



بین‌المللی

فرم گواهینامه بین‌المللی معافیت خط شاهین
گواهینامه بین‌المللی معافیت خط شاهین

(کشور)

(مهر مقام مجاز)

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

تحت مسؤولیت دولت

(اسم کشور)

توسط

(شخص یا سازمان مشخص شده)

مشخصات کشتی (۱)

نام کشتی.....

شماره یا حروف مشخصه.....

بندر ثبت کشتی.....

طول بر طبق ماده (۸) ۲ (به متر).....

شماره IMO (۲).....

بدینوسیله گواهی می‌شود که:

۱- به طریق دیگر، مشخصات کشتی ممکن است در جدول‌های افقی درج شود.

۲- بر طبق قطعنامه (۱۵) A۶۰۰، شماره شناسایی کشتی آی‌بی‌وی، این اطلاعات ممکن است به‌طور اختیاری درج شود.

بیت‌سالی

کشتی تحت مسؤلیت واگذار شده توسط ماده ۶(۴) / ۶(۲) (۱) اشاره شده در فوق، از مقررات کنوانسیون معاف گردیده است.

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

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

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

(۲) این گواهینامه تا تاریخ منوط به بازرسیهای سالیانه مطابق با ماده (ج) (۱) ۱۴ کنوانسیون اعتبار دارد.
صادر از
(محل صدور گواهینامه)

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

پشت نویسی به منظور بازرسیهای سالیانه

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

۱- حسب مورد حذف شود.

۲- تاریخ پایان اعتبار آن طور که توسط دستگاه اجرایی مطابق با ماده (۱۰) ۱۹ کنوانسیون مقرر شده درج گردد. روز و

ماه این تاریخ مطابق با تاریخ سالگرد آن طور که در ماده (۹) ۲ کنوانسیون تعیین شده بود، مگر مطابق با ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون اصلاح شده باشد.

شماره ۱۵۸ ۷۰۲۷۷

شماره

تاریخ ۱۳۸۴/۳/۱

تاریخ

پست



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

مبتغیان

بازرسی سالیانه:

امضاء:

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه:

امضاء:

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه:

امضاء:

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

مجلس عالی

بازرسی سالیانه:

امضاء:

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

بازرسی سالیانه بر طبق ماده (۸) ۱۹

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

امضاء:

(امضاء مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

پشت نویسی جهت تمدید گواهینامه ای که کمتر از پنج سال اعتبار دارد، هنگامی که ماده (۳) ۱۹ اعمال می گردد.

مجلس عالی

شماره ۱۵۸، ۷۰۲۷۷

تاریخ ۱۳۸۴ / ۳ / ۱

پوست

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

امضاء:.....

(امضاء مقام مجاز)

مکان:.....

تاریخ:.....

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)
پشت نویسی هنگامی که بازرسی مجدد اتمام یافته و ماده (۴) ۱۹ اعمال می گردد.

کشتی با الزامات مربوطه کنوانسیون مطابقت دارد و این گواهینامه باید طبق ماده (۴) ۱۹ کنوانسیون به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ..... پذیرفته شود.

امضاء:.....

(امضاء مقام مجاز)

مکان:.....

تاریخ:.....

(مهر یا امضای مقام مسؤول، حسب مورد)

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

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

۱- حسب مورد حذف شود.

بتعمیلی

شماره ۲۰۲۷۷ / ۱۵۸
تاریخ ۱ - ۲ / ۱۳۸۴
پوست

امضاء:.....
(امضاء مقام مجاز)

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

پشت نویسی گواهینامه جهت جلو انداختن تاریخ سالگرد هنگامی که ماده (۸) ۱۹ اعمال می گردد.

بر طبق ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد..... می باشد.

امضاء:.....
(امضاء مقام مجاز)

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

بر طبق ماده (۸) ۱۹ کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد..... می باشد.

امضاء:.....
(امضاء مقام مجاز)

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

قطعه نامه ۱

تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به پروتکل ایمنی جان اشخاص
در دریا، ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین، ۱۹۸۸

فراهمایی،

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

با تشخیص این که پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ تنها زمانی لازم الاجرا می شوند که هر دو پروتکل توسط حداقل ۱۵ کشور که مجموع ناوگانهای تجاری آنها پنجاه درصد (۵۰٪) تناژ ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی را تشکیل می دهد مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار گرفته باشد،

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

با ابراز تمایل به لازم الاجرا شدن هر چه سریعتر پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸،

از دولتها مصرانه می خواهد تا تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ را هر چه سریعتر و در یک زمان انجام دهند.

قطعه نامه ۲

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

فراهمایی،

با تصویب پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین المللی سولاس، ۱۹۷۴ (پروتکل سولاس ۱۹۸۸) که در میان سایر امور، بازرنگری فصل یک کنوانسیون بین المللی سولاس ۱۹۷۴ (کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴) را به منظور استاندارد کردن زمانهای اعتبار گواهینامه ها و فواصل میانی بازرسی ها که در کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ و کنوانسیون بین المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ درخواست شده معرفی می نماید، با تشخیص اینکه متعاهدین به پروتکل سولاس ۱۹۸۸، گواهینامه ها را تحت کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ به شکلی که در پروتکل سولاس ۱۹۸۸ توصیف شده صادر می نمایند.

۱- از دولتهای متعاقد به کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ مصرانه می خواهد که هرچه سریعتر و در اولین فرصت به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ متعهد شوند.

۲- از کشورهای متعاقد به کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ که متعاقد به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ نیستند دعوت می نماید تا پس از لازم الاجرا شدن پروتکل سولاس ۱۹۸۸، گواهینامه های صادره تحت کنوانسیون ۱۹۷۴ که بر طبق فرم ذکر شده در پروتکل سولاس ۱۹۸۸ صادر شده را همانند گواهینامه های صادره تحت کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ به رسمیت بشناسند.



مجلس عالی

قطعنامه ۳

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

فراهمایی،

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

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

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

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

قطعه نامه ۴

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

فراهمایی،

با توجه به قطعه نامه ۱۰ فراهمایی ایمنی و جلوگیری از آلودگی مربوط به تانکرها،
۱۹۷۸ که توصیه نمود IMO (سازمان بین المللی دریانوردی)، اقدامات لازم جهت اصلاح
کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴)،
کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها، ۱۹۷۳ و اصلاح شده آن در
پروتکل ۱۹۷۸ مربوطه (مارپل ۷۳/۷۸)، کنوانسیون بین المللی خط شاهین، ۱۹۶۶
(کنوانسیون خط شاهین ۱۹۶۶) با هدف استاندارد کردن زمانهای اعتبار گواهینامه ها و نیز
فواصل میانی بازرسی های مورد لزوم در این کنوانسیون ها را به عمل آورد.

باتصویب پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در
دریا، ۱۹۷۴ (پروتکل سولاس ۱۹۸۸) و پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین المللی خط
شاهین، ۱۹۶۶ (پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸)، که در میان سایر امور سیستم هماهنگ بازرسی
و صدور گواهینامه را تحت کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ و کنوانسیون خط شاهین ۱۹۶۶
معرفی می نماید،

با تشخیص اینکه مقررات مارپل ۷۳/۷۸ و پیش بینی های آئین نامه بین المللی ساخت
و تجهیز کشتی های حمل کننده مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله (آیین نامه IBC) و
آئین نامه ساخت و تجهیز کشتی های حمل کننده مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله
(آئین نامه BCH) و آئین نامه بین المللی ساخت و تجهیز کشتی های حمل کننده گازهای مایع
به صورت فله (آیین نامه IGC) جهت هماهنگ کردن بازرسی ها و الزامات صدور گواهینامه

مبتنی

مربوط به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ به اصلاحات نیاز دارند،
توصیه می نماید که کمیته ایمنی دریانوردی و کمیته حفاظت محیط زیست دریایی
سازمان بین المللی دریانوردی اقدامات ضروری ذیل را به عمل آورند:
(الف) - مارچ ۷۳/۷۸، آیین نامه JBC، آیین نامه BCH، آیین نامه IGC را به منظور
هماهنگ کردن الزامات بازرسی و صدور گواهی نامه مربوط به پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و
پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ اصلاح نمایند.
(ب) - اصلاحیه های یادشده را در همان تاریخ و یا هر تاریخی که به زمان
لازم الاجرا شدن پروتکل سولاس ۱۹۸۸ و پروتکل خط شاهین ۱۹۸۸ نزدیکتر باشد
لازم الاجرا نمایند.

قطعه نامه ۵

آماده سازی ترجمه رسمی و بازنگری شده کنوانسیون بین المللی
خط شاهین، ۱۹۶۶ به زبان اسپانیایی

فراهمایی،

با به یادآوری تصمیم خود که پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون بین المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ (پروتکل ۱۹۸۸)، باید در یک نسخه واحد به زبانهای اصلی عربی، چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی که متون آنها دارای اعتبار یکسان است تهیه شود، با مورد توجه قرارداد پیش بینی های بند (۲) ماده (۱) پروتکل ۱۹۸۸، و همچنین با مورد توجه قرارداد این حقیقت که متون موثق کنوانسیون بین المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ تنها به زبانهای انگلیسی و فرانسه بوده و ترجمه رسمی آنها نیز به زبانهای روسی و اسپانیایی فراهم شده،

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

۱- از دبیرکل درخواست می نماید که یک پیش نویس از ترجمه بازنگری شده رسمی به زبان اسپانیایی کنوانسیون بین المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ را طبق مراحل معمول در این خصوص فراهم نموده و آن پیش نویس را جهت بررسی به کشورهای مربوطه ارسال نماید؛
۲- مصمم است که متن اسپانیایی بررسی شده توسط کشورهای مربوطه، جایگزین ترجمه رسمی کنونی به زبان اسپانیایی کنوانسیون بین المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ شود.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن پروتکل شامل مقدمه و بیست و یک ماده و سه ضمیمه و پنج قطعه نامه در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ بیست و هفتم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

غلامحسین حداد عادل
رئیس مجلس شورای اسلامی