

بخش چهارم

قوانین و مقررات
مربوط به علامت‌های
صوتی و بصری

فصل هشتم

علامت‌های صوتی و بصری یگان‌های شناور

هدف‌های رفتاری: پس از آموزش این فصل از فراگیران انتظار می‌رود:

- ۱- علامت‌های صوتی و بصری را تعریف کنند و اصطلاحات متداول مربوط به آن را عملاً نمایش دهند؛
- ۲- وسایل تولید علامت‌های صوتی یگان‌های شناور مختلف را برشمردند و انجام دهند؛
- ۳- علامت‌های گوناگون صوتی و بصری اعلام خطر و مانور توسط یگان‌های شناور در شرایط متنوع را به کار گیرند؛
- ۴- علامت‌های صوتی در شرایط غیر متعارف و دید کم را برشمردند و توضیح دهند؛
- ۵- علامت‌های صوتی و بصری جلب توجه و ارتباط آن‌ها را با علامت‌های مقرر در قوانین تشریح و عملاً انجام دهند؛
- ۶- چگونگی استفاده از علامت‌های اضطراری را بیان کنند.

۸- علامت‌های صوتی و بصری یگان‌های شناور

۸-۱- قانون سی و دوم: تعاریف و اصطلاح‌ها

تعاریف

a: بوق یعنی هر وسیله‌ای که بتواند صدایی را مطابق با مشخصات ذکر شده در ضمیمه ۳ این



قوانین به صدا در آورد.

b : بوق کوتاه یعنی بوقی به مدت حدود یک ثانیه

c : بوق بلند یعنی بوقی به مدت ۴ تا ۶ ثانیه

۲-۸- قانون سی و سوم: وسایل صوتی یگان های شناور

a : یک شناور با ۱۲ متر طول یا بیشتر باید یک بوق داشته باشد، شناور ۲۰ متر یا بیشتر باید علاوه بر بوق یک زنگ نیز داشته باشد، و شناور ۱۰۰ متری یا بیشتر باید علاوه بر وسایل بالا یک ناقوس (gong) نیز داشته باشد که تن و صدای آن با زنگ اشتباه گرفته نشود. بوق، زنگ و ناقوس باید با مشخصات ذکر شده در ضمیمه ۳ این قوانین مطابقت کنند. زنگ یا ناقوس را می توان با دیگر وسایلی که مشخصات مشابهی دارند جایگزین نمود به شرط آن که همیشه روش عادی به صدا در آوردن این وسایل برقرار باشد.

b : شناور زیر ۱۲ متر طول مجبور به داشتن وسایل ذکر شده در پاراگراف a این قانون نمی باشد اما باید وسایل دیگری که تولید صدای مناسب را می نماید، داشته باشد.

۳-۸- قانون سی و چهارم: علامت های اخطار و مانور

a : هر گاه شناورها در دید یکدیگر قرار دارند یک شناور موتوری در حال دریانوردی در زمان مانور مجاز و منطبق با این قوانین باید قصد خود را با علائم زیر با بوق بیان نماید :

– یک بوق کوتاه یعنی «در حال تغییر مسیر به سمت راست هستم»

– دو بوق کوتاه یعنی «در حال تغییر مسیر به سمت چپ هستم»

– سه بوق کوتاه یعنی «در حال مانور به عقب هستم»

b : هر شناوری می تواند که بوق های ذکر شده در پاراگراف a این قانون را به همراه چراغ نمایش دهد و در زمان مانور به کرات تکرار نماید.

۱- این چراغ ها باید به نحو زیر نمایش داده شوند :

– یک چشمک یعنی «در حال تغییر مسیر به سمت راست هستم»

– دو چشمک یعنی «در حال تغییر مسیر به سمت چپ هستم»

– سه چشمک یعنی «در حال مانور به عقب هستم»

۲- مدت زمان هر چشمک باید حدود یک ثانیه باشد، زمان بین دو چشمک باید یک ثانیه باشد

و زمان بین دو علامت متوالی نباید کمتر از ۱۰ ثانیه باشد.

۳- چراغی را که برای این منظور استفاده می‌نمایند در صورت نصب یک چراغ دور تا دور (۳۶۰ درجه) سفید با حداقل ۵ مایل برد باشد و باید با قوانین ذکر شده در ضمیمه ۱ این قوانین همخوانی داشته باشد.

c: در زمانی که در دید یکدیگر در یک کانال باریک قرار دارند:

۱- شناوری که قصد سبقت از شناور دیگری را دارد با توجه به قانون (i)(e) ۹ باید قصد خود را از این عمل با علائم زیر نمایان سازد:

– دو بوق بلند با یک بوق کوتاه یعنی «قصد دارم از سمت راست شما سبقت بگیرم»

– دو بوق بلند با دو بوق کوتاه یعنی «قصد دارم از سمت چپ شما سبقت بگیرم»

۲- شناوری که در حال سبقت گرفته شدن است با توجه به قانون (i)(e) ۹ باید موافقت خود را از این موضوع با علائم زیر با بوق به صدا درآورد.

– یک بوق بلند یک بوق کوتاه یک بوق بلند یک بوق کوتاه پشت سر هم

d: هرگاه شناورها در دید یکدیگر به هم نزدیک می‌شوند و به هر دلیلی متوجه منظور شناور مقابل نمی‌شوند یا در شک هستند که کاری مناسب و کافی برای جلوگیری از تصادم توسط شناور دیگر گرفته شده است، شناور در شک باید سریعاً شک خود را با به صدا در آوردن حداقل ۵ بوق کوتاه و سریع بیان نماید این بوق‌ها می‌تواند به همراه چراغ چشمک زن نیز باشد.

e: شناور نزدیک پیچ یا منطقه‌ای در یک کانال باریک یا آبراه که شناورهای دیگر بدلیل مانع قابل دید نیستند باید یک بوق بلند را به صدا در آورند. این بوق باید با یک بوق بلند دیگر توسط هر شناوری که آن طرف مانع است و می‌شنود جواب داده شود.

f: هرگاه بوق‌های روی شناور با فاصله بیشتر از ۱۰ متر از یکدیگر نصب شده‌اند تنها از یک بوق باید برای به صدا در آوردن علائم مانور و هشدار استفاده نمود.

۴-۸- قانون سی و پنجم: علائم صوتی در شرایط غیر متعارفی و دید کم

در دید محدود یا نزدیک به آن چه روز باشد یا شب علائم ذکر شده در این قانون را باید به صدا درآورد:

a: شناور موتوری در حال حرکت یک بوق بلند هر ۲ دقیقه یا کمتر

b: شناور موتوری آماده به حرکت اما ایستاده دو بوق بلند هر ۲ دقیقه یا کمتر با فاصله ۲ ثانیه



بین هر بوق.

c : شناور خارج از کنترل، شناور با دشواری در مانور، شناور با آب خور بالا، شناور بادبانی، شناور ماهیگیری و شناوری که درگیر یدک کشی یا هل دادن می باشد، به جای علائم ذکر شده در قسمت a یا b پاراگراف، یک بوق بلند به همراه دو بوق کوتاه هر ۲ دقیقه یا کمتر باید به صدا در آورد.

d : شناور ماهیگیری در لنگر و شناور با دشواری در مانور زمانی که در لنگر می باشد به جای علائم ذکر شده در پاراگراف فرعی g، علائم ذکر شده در پاراگراف فرعی c را به صدا در آورند.

e : شناور یدک شده و اگر بیشتر از یکی باشد آخرین شناور، در صورتی که نفری روی آن است باید یک بوق بلند به همراه سه بوق کوتاه هر ۲ دقیقه یا کمتر به صدا در آورد، اگر امکان دارد این علائم را بلافاصله بعد از علائم شناور یدک کننده به صدا در آورد.

f : هر گاه شناور یدک کش و یدک شونده طوری به هم متصل شده اند که به صورت یک شناور عمل می نمایند همانند یک شناور موتوری در نظر گرفته می شود و باید علائم ذکر شده در پاراگراف (a) یا (b) را به صدا در آورند.

g : شناور در لنگر در هر ۱ دقیقه یا کمتر باید صدای زنگ را سریعاً به مدت ۵ ثانیه به صدا در آورد. در شناور با طول ۱۰۰ یا بالاتر زنگ باید در قسمت جلوی شناور به صدا درآید و بلافاصله بعد از صدای زنگ به مدت ۵ ثانیه در عقب شناور ناقوس را به صدا در آورد. شناور در لنگر می تواند علاوه بر علائم ذکر شده، سه بوق پشت سر هم نیز بزند که اولی و آخری کوتاه و وسطی بلند باشد و این به معنای خطر وجود شناور در لنگر برای شناورهایی که به آن نزدیک می شوند می باشد.

h : شناور به گل نشسته باید صدای زنگ و اگر لازم بود ناقوس ذکر شده در پاراگراف g را به صدا در آورد و علاوه بر آن باید سه زنگ مجزا و مشخص را قبل و بعد از ۵ ثانیه مدام به صدا در آورد. شناور به گل نشسته می تواند از علائم اضافی برای نشان دادن خطر وجود خود استفاده نماید.

i : شناور ۱۲ متر یا بیشتر اما زیر ۲۰ متر مجبور به تولید صدای زنگ مندرج در پاراگراف g و این قانون نیست. اما اگر نتواند با آن قوانین مطابقت کند باید تولید صداهای مناسب دیگری را هر ۲ دقیقه یا کمتر به صدا در آورد.

j : شناور زیر ۱۲ متر مجبور نیست که علائم ذکر شده فوق را به صدا در آورد اما اگر نتواند که با آن قوانین مطابقت کند باید تولید صداهای مناسب دیگری را هر ۲ دقیقه یا کمتر انجام دهد.

k : شناور حمل راهنما در زمان مأموریت علاوه بر علائم ذکر شده در پاراگراف های (a) و (b) یا (g) می تواند ۴ بوق کوتاه به منظور بیان همراه داشتن راهنما را به صدا در آورد.

۵-۸- قانون سی و ششم: علامت‌های جلب توجه

اگر لازم باشد که توجه دیگران را نسبت به خود جلب کنیم یک شناور می‌تواند از علائم دیداری و شنیداری استفاده کند که با علائم ذکر شده در این قوانین تداخل نمی‌نماید یا می‌تواند که نور پروژکتور خود را به سمت منطقه خطر بگیرد بدون این‌که برای شناورهای دیگر ایجاد مزاحمت کند. استفاده از هر چراغی برای جلب توجه دیگران نباید با هیچ‌گونه وسایل کمک ناویری اشتباه گرفته شود. برای این منظور از استفاده کردن از چراغ‌های پر نور چشمک زن یا چرخشی همانند رقص نور باید جلوگیری شود.

۶-۸- قانون سی و هفتم: علامت‌های اضطراری

هر یگان شناور هنگامی که در خطر است و نیاز به کمک دارد، باید از علامت‌های اضطراری مندرج در پیوست ۴ این قوانین (قوانین بین‌المللی راه در دریا) پیروی کند. این پیوست‌ها در کتاب دوم قوانین راه و وظایف افسر نگهبان در دریا و همچنین در کتاب روش مخابرات بین‌المللی دریایی آمده است.

۷-۸- قانون سی و هشتم: معافیت‌ها

هر شناوری (یا شبیه به آن) قبل از اعمال این قوانین در حال ساخته شدن بوده و با قوانین جلوگیری از تصادمات دریایی ۱۹۶۰ مطابقت می‌کرده است و می‌تواند از معافیت‌های زیر بهره جوید:

- a: نصب چراغ‌ها با برد دید ذکر شده در قانون ۲۲، تا ۴ سال بعد از اجرای این قوانین
- b: نصب چراغ‌ها با رنگ‌های ذکر شده در قسمت ۷ ضمیمه ۱، تا ۴ سال بعد از اجرای این

قوانین

- c: جابه‌جایی چراغ‌ها بدلیل تبدیل به متریک و رُند کردن اعداد دارای معافیت داریم می‌باشد.
- di: جابه‌جایی چراغ‌های دکل اصلی بر روی شناورهای زیر ۱۵۰ متر طول معافیت قانون

۳۸- معاف داریم می‌باشد.

- dii: جابه‌جایی چراغ‌های دکل روی شناورهای ۱۵۰ متر یا بیشتر جهت همخوانی با قسمت

a ۳ از ضمیمه ۱ تا ۹ سال بعد از اجرای این قوانین



e : جابه‌جایی چراغ‌های دکل اصلی جهت همخوانی با قسمت ۲b از ضمیمه ۱، تا ۹ سال

f : جابه‌جایی چراغ‌های راه‌طرفین جهت همخوانی با قسمت ۲g و ۳b از ضمیمه ۱ تا ۹ سال

g : مشخصات درخواست شده برای وسایل علائم شنیداری ذکر شده در ضمیمه ۳ این قوانین، تا ۹ سال بعد از اجرای این قوانین

h : جابه‌جایی چراغ دور تا دور جهت همخوانی با قسمت ۹b از ضمیمه ۱ دارای معافیت دائم است.

پرسش‌های فصل هشتم

- ۱- ویژگی‌های بوق‌های کوتاه و بلند را از نظر زمان بنویسید.
- ۲- وسایل صوتی لازم برای یگان شناور به درازای ۱۰۰ متر یا بیشتر را توضیح دهید.
- ۳- سه بوق کوتاه چه مفهومی دارد؟
- ۴- علامت‌های صوتی برای اعلام قصد پیشی گرفتن از سمت راست یگان پیشی‌دهنده را عملاً نمایش دهید.
- ۵- به هنگام قرار داشتن دو یگان شناور در دید یکدیگر پنج بوق کوتاه چه مفهومی دارد؟
- ۶- یک یگان شناور موتوری در حال دریانوردی ولی ایستاده، چه علائم صوتی را در شرایط دید کم به صدا در می‌آورد؟
- ۷- علامت‌های صوتی یگان شناور به گل‌نشسته در شرایط دید کم را عملاً نشان دهید.



بخش پنجم

پیمان نامه های بین المللی دریایی

فهرست پیمان نامه های مهم بین المللی دریایی

پیمان نامه (Convention)

به منظور آشنایی بیشتر فراگیران با معنی برخی پیمان نامه ها؛ تعدادی از مهمترین و کارآمدترین آنها را همراه با تاریخ الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به شرح زیر معرفی می گردد.

فهرست - پیمان نامه های مهم بین المللی دریایی

- کنوانسیون بین المللی نجات در دریا (SOLAS) ۱۹۷۴ - مصوب ۱۳۷۲/۲/۲۷
- کنوانسیون بین المللی برای جلوگیری از آلودگی توسط کشتی ها (MARPOL) ۱۹۷۳ -
مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۲۶
- کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزشی اعطای مدارک و نگهداری توسط دریانوردان (STCW) ۱۹۷۸ - مصوب ۱۳۷۵/۵/۷
- کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت (تناژ) کشتی ها (TONNAGE CONVENTION) ۱۹۶۹ -
مصوب ۱۳۵۲/۹/۵
- کنوانسیون بین المللی نجات اموال در دریا (SALVAGE) ۱۹۸۹ - مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۰
- کنوانسیون بین المللی جستجو و نجات در دریا (International convention on Mari time search and rescue) ۱۹۷۹ -
مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۱
- کنوانسیون بین المللی شاهین بارگیری (International convention on load line) ۱۹۶۶ -
مصوب ۱۳۵۲/۵/۸
- کنوانسیون بین المللی برای جلوگیری از تصادفات در دریا (International regulation on prevention of collision at sea) ۱۹۷۲ -
مصوب ۱۳۶۷/۷/۵



۱-۹- مقدمه

وقوع انقلاب صنعتی در قرون ۱۸ و ۱۹ و به دنبال آن رونق و صعود ناگهانی اقتصادی در کشورها، نیاز به وضع معاهدات و پیمان نامه‌های بین‌المللی در زمینه صنعت کشتیرانی و نیز ایمنی در آن را بوجود آورد.

در پایان قرن ۱۹ پیشنهادات بسیاری در زمینه تشکیل یک سازمان بین‌المللی که بتواند در این زمینه و مسائل مربوطه فعالیت کند داده شد و در سال ۱۹۵۸ سازمان جهانی دریانوردی (IMO) بوجود آمد. تشکیل سازمان در زمانی به وقوع پیوست که چند پیمان نامه مهم بین‌المللی وضع گردیده بود مانند نجات در دریا ۱۹۴۸، جلوگیری از آلودگی دریا با روغن ۱۹۵۴ و پیمان نامه‌های مربوط به خط شاهین بارگیری و جلوگیری از تصادفات در دریا. هدف از تشکیل سازمان در ابتدا تکمیل و بروز رسانی این معاهدات بین‌المللی بود و سپس بر اساس نیاز تدوین مقاوله نامه‌های جدید نیز به وظایف سازمان اضافه گردید. در حال حاضر سازمان، مسئول حفظ نزدیک به ۵۰ پیمان نامه و موافقت نامه بین‌المللی است که در این زمینه تعدادی مقاوله نامه و اصلاحیه را تدوین و به تصویب رسانده است.

۲-۹- پیمان نامه

سازمان دارای شش زیر مجموعه تشکیلاتی می‌باشد که در زمینه تدوین و تصویب پیمان نامه‌های جدید فعالیت می‌نمایند هیأت قانون‌گذاری و هیأت مشاوره زیر مجموعه‌های اصلی و مجالس مشاوره ایمنی دریایی، حفظ محیط زیست دریایی، حقوقی و تسهیل دیگر زیر مجموعه‌ها می‌باشند. گسترش صنعت کشتیرانی و صنایع مربوطه توسط نماینده دولت‌ها در این مجالس مشاوره به بحث و بررسی گزارده می‌شوند و نیاز به پیمان نامه‌های جدید و یا اصلاحیه برای پیمان نامه‌های موجود در این جلسات مشاوره پیشنهاد می‌گردد.

معمولاً یک پیشنهاد در یکی از این مجالس مشاوره مطرح می‌شود. از آنجایی که تشکیل جلسات مشاوره روال بیشتری دارد در نتیجه پیشنهادات عموماً در این جلسات مطرح می‌گردد. اگر این پیشنهادات مورد موافقت قرار گیرد سپس به صورت یک طرح به هیأت مشاوره و یا بر حسب نیاز به هیأت قانون‌گذاری خواهد رفت. حال اگر هیأت مشاوره یا هیأت قانون‌گذاری با این طرح موافقت کنند مجوز به جریان انداختن تا مرحله تصویب را به جلسه مربوطه خواهند داد. جلسه مربوطه کار کارشناسی و بحث و تدوین پیش‌نویس را مرحله به مرحله انجام داده و اگر در این زمینه نیاز به تحقیقات بیشتر باشد از کارشناسان متخصص دعوت می‌شود که در این زمینه همکاری کنند.



اعضای این جلسات را نمایندگان کشورها تشکیل می‌دهند که به نوبه خود نماینده متولیان امر دربانوردی در کشور خود می‌باشند. این اعضاء پیشنهادات و نظرات دولت‌های خود را به عنوان طرح در این جلسات مطرح می‌نمایند.

گاهی پیشنهادات و نظرات از طریق سازمان‌های غیر دولتی که با سازمان همکاری دارند مطرح می‌گردد این سازمان‌های غیردولتی نسبت به حوزه فعالیت خود تجربیات فراوان و با ارزشی دارند که در زمینه‌های مربوطه با سازمان همکاری می‌کنند. پیش‌نویس طرح پس از تدوین به منظور تصویب به هیأت قانون‌گذاری یا مشاوره ارجاع داده می‌شود که این هیأت در اولین گردهمایی آن را مطرح می‌کند. سپس دعوتنامه‌ای از طریق سازمان برای کلیه اعضاء و همچنین نمایندگان سازمان ملل و سازمان‌های وابسته فرستاده می‌شود. ابتدا پیش‌نویس طرح برای کلیه مدعوین فرستاده می‌شود که در مورد آن تفحص و بررسی لازم را انجام داده و اگر برای تکمیل آن پیشنهاد و اصلاحیه دارند آن را در شورا مطرح بنمایند. پس از تشکیل شورا کار بحث و بررسی بر روی طرح آغاز می‌شود و پس از تکمیل و تصویب نهایی طرح مذکور را به دبیر سازمان تحویل می‌دهند. پس از رسمیت یافتن طرح مفاد آن باید به موافقت و امضای دولت‌های عضو در مدت ۱۲ ماه برسد. امضاءکنندگان پیمان‌نامه با تصویب آن موافقت خود را اعلام می‌کنند.

تصویب یک پیمان‌نامه روندی است طولانی که امکان دارد چندین سال زمان نیاز داشته باشد تا کامل شود لیکن در بعضی مواقع اگر نیاز به تصویب فوری باشد این روند سریعتر طی خواهد شد.

۹-۳- اجرای پیمان‌نامه

تصویب یک پیمان‌نامه فقط مرحله اول یک روند طولانی است. برای لازم‌الاجرا شدن آن باید دولت‌ها مفاد طرح را به صورت جداگانه به رسمیت شناخته و آن را تصویب بنمایند. هر پیمان‌نامه دارای مقدمات مشروط می‌باشد که شرایط مطلوب را برای اجرای پیمان‌نامه اعلام می‌دارد. این شرایط با مفاد پیمان‌نامه رابطه مستقیم دارد هرچه قوانین پیچیده‌تر باشد شرایط برای اجرای آن دشوارتر خواهد بود. حال شرایط تصویب دو پیمان‌نامه به عنوان مثال ذکر می‌گردد:

۱- پیمان‌نامه نجات در دریا ۱۹۷۴: برای لازم‌الاجرا شدن باید ۲۵ دولت آن را تصویب می‌نمودند که آن دولت‌ها دارای آن ناوگان تجارته باشند که از ۵۰ درصد ظرفیت جهانی کمتر نباشد.

۲- پیمان‌نامه اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها ۱۹۶۹: برای لازم‌الاجرا شدن باید ۲۵ دولت آن را تصویب می‌نمودند که آن دولت‌ها دارای آن ناوگان تجاری باشند که از ۶۵ درصد ظرفیت جهانی



کمتر نباشد.

هنگامی که شرایط فوق برقرار گردید پیمان‌نامه برای دولت‌هایی که آن را قبول کردند لازم‌الاجرا می‌گردد و عموماً بعد از سپری شدن مدت معین که در طی آن بقیه دولت‌ها هم بتوانند شرایط را برای اجرای مفاد آن فراهم کنند و آن را قبول بنمایند.

۹-۴- اصلاحیه

فن‌آوری در صنعت کشتیرانی در حال تغییر و گسترش بسیار سریع است لذا شرایط متغیر حاضر لزوم وضع قوانین جدید و یا اصلاح قوانین موجود را نیاز دارد. به عنوان مثال پیمان‌نامه نجات در دریا ۱۹۶۰ که در سال ۱۹۶۵ لازم‌الاجرا شد شش بار اصلاح گردید که اصلاحیه‌های مذکور در سال‌های ۱۹۶۶ و ۱۹۶۷ و ۱۹۶۸ و ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱ و ۱۹۷۳ وضع گردید. در سال ۱۹۷۴ پیمان‌نامه فوق تغییر کلی نمود و به عنوان یک پیمان‌نامه جدید که کلیه اصلاحیه‌های فوق را شامل می‌شود مورد تصویب قرار گرفت.

در پیمان‌نامه‌های اولیه اصلاحیه زمانی لازم‌الاجرا می‌شود که دو سوم کشورهای امضاءکننده با آن موافقت کنند. این بدان معناست که تصویب یک اصلاحیه به آرای بیشتری از تصویب یک پیمان‌نامه نیاز دارد خصوصاً هنگامی که تعداد کشورهای امضاءکننده قابل ملاحظه باشد. این نسبت آرا برای تصویب یک اصلاحیه احتیاج به مدت زمان طولانی دارد که در امر اجرایی شدن آن تأخیر بوجود می‌آورد. لذا سازمان روش جدیدی را برای یک اصلاحیه ابداع نمود. این روش در تصویب اصلاحیه‌های مربوط به پیمان‌نامه قوانین بین‌المللی جلوگیری از تصادفات در دریا ۱۹۷۲، جلوگیری از آلودگی توسط کشتی ۱۹۷۲ و نجات در دریا ۱۹۷۴، بکار گرفته شد، به این روش موافقت آرا^۱ می‌گویند.

در این روش به جای روش قبلی که برای لازم‌الاجرا شدن یک اصلاحیه می‌بایست دو سوم اعضاء با آن موافقت کنند، اصلاحیه را در تاریخی معین لازم‌الاجرا دانسته مگر آن که نسبت به مفاد آن از طرف اعضاء مخالفت و اعتراض رسمی اعلام گردد.

در مورد پیمان‌نامه نجات در دریا ۱۹۷۴، اصلاحیه به مفاد ضمیمه آن که مربوط به مسائل فنی می‌باشد، در پایان مدت دو سال از زمان اعلام اصلاحیه به کلیه دولت‌های امضاءکننده مورد موافقت قرار می‌گرفت مگر اینکه اعتراضی از طرف کشورهای که تعداد آن‌ها باید از یک سوم کلیه دولت‌ها



بیشتر باشد یا ظرفیت ناوگان متعلق به آن دولت‌ها بیش از ۵۰ درصد ظرفیت جهانی باشد مجلس مشاوره ایمنی دریایی می‌تواند مدت مذکور را تعیین کند ولی در هر حال نباید کمتر از یک سال باشد بنابراین روش فوق سرعت تصویب اصلاحیه‌ها را به‌طور شگرفی اضافه نموده است.

