وزارة المواصلات
Ministry Of Communications

كويت جديدة
NEWKUWAIT

KSN/MTD Circ.4
تعميم رقم (4)

Marine Transport Department (MTD)
Ship Registry Section

إدارة النقل البحري
قسم تسجيل السفن

Conditions & guidance for (Lay Up) of Kuwaiti Registered Vessel

الاشتراطات والارشادات لترك سفينة مسجلة في الكويت خارج الخدمة مؤقتا

Notice: to all Recognised Organisations in Kuwait, Ship-Owners, Operators, Managers and Masters

إشعار: لجميع المنظمات المعترف بها في الكويت وملاك ومشغلين ومديرين السفن والربابنة

1. Purpose

- This Kuwait Shipping Notice (KSN) provides guidance and conditions to assist Owners and Companies* in the process of laying up a Kuwaiti registered vessel.

1. الغرض

- يوفر هذا الاشعار للسفن الكويتية الإرشادات والاشتراطات لمساعدة الملاك والشركات* في عملية ترك سفينة مسجلة في الكويت خارج الخدمة مؤقتا.

* **A-** ***In Part (1)*** *the "Owner" as defined in accordance with Article (14) of The Amiri Decree-Law No. 36/1960 on the Kuwaiti Law of Small Ships and its amendments and subsequent resolutions.*

B- ***In Part (2)*** *the "Company" is the entity responsible for the management of the ship in accordance with the ISM Code. For ships which the ISM Code is not applicable, the Company is the Administrative Managing Owner in accordance with Article (88) of the Decree-Law No. 28/1980 Maritime Commercial Law and its amendments and subsequent resolutions.*

* ***أ- في الجزء (1)*** *"المالك" كما هو محدد وفقاً للمادة (14) من المرسوم أميري رقم 1960/36 بقانون السفن الصغيرة وتعديلاته والقرارات اللاحقة.*

ب- في الجزء (2) *"الشركة" هي الكيان المسؤول عن إدارة السفينة وفقًا لمدونة إدارة السلامة الدولية ISM. بالنسبة للسفن التي لا يُطبق عليها مدونة إدارة السلامة الدولية ISM، فإن الشركة هي المالك الإداري وفقًا للمادة (88) من المرسوم بقانون رقم 1980/28 قانون التجارة البحرية وتعديلاته والقرارات اللاحقة له.*

2. Application

- **Part (1)** of this Shipping Notice applies to all Kuwaiti registered vessels with gross tonnage of less than 150 tons in accordance with Kuwait Law of Small Ships No. (36/1960), which are to be laid up.

These conditions shall not apply to warships, naval auxiliary, government vessels not engaged in commercial activities and vessels registered for pleasure.

- **Part (2)** of this Shipping Notice applies to all Kuwaiti registered vessels with gross tonnage of 150 tons & above in accordance with the Maritime Commercial Law No. (28/1980), which are to be laid up.

2. التطبيق

- **الجزء (1)** من إشعار السفن هذا ينطبق على جميع السفن المسجلة في الكويت بحمولة إجمالية أقل من 150 طن حسب قانون السفن الصغيرة رقم (1960/36) والتي يتعين تركها خارج الخدمة مؤقتا.

لا تنطبق هذه الاشتراطات على السفن الحربية أو القطع الحربية البحرية المساعدة أو السفن الحكومية التي لا تستخدم إلا على الخدمات الحكومية غير التجارية والسفن المسجلة بغرض النزهة.

- **الجزء (2)** من إشعار السفن هذا ينطبق على جميع السفن المسجلة في الكويت بحمولة إجمالية 150 طن فما فوق حسب قانون التجارة البحرية رقم (1980/28) والتي يتعين تركها خارج الخدمة مؤقتا.

3. General

- The term (**vessel lay-up**) means: when trading has been suspended and it is placed out of commission for a period of time. It may be moored alongside a berth, at anchor or secured to a buoy.

(the term "vessel lay-up" does not apply to vessels under repairs/maintenance)

3. عام

- مصطلح (**ترك السفينة خارج الخدمة مؤقتا**) يعني: عندما يتم إيقاف السفينة عن الخدمة والتداول ويتم تأجيله لفترة محددة من الوقت. ممكن أن تكون راسية بجانب رصيف، رامية المخطاف أو مثبتة على العوامة.

(مصطلح "ترك سفينة خارج الخدمة" لا ينطبق على السفن تحت الإصلاح/الصيانة)

PART (1)

Vessel of less than 150 GRT

1. General conditions for vessel lay-up

(1) The owner shall obtain the preliminary approval from the concerned authority regarding the layup location & duration, commercial trading license (General Department of Coast Guard, Kuwait Municipality, Kuwait Fire Service Directorate, Kuwait Port Authority, Public Authority of Agriculture Affairs and Fish Resources, Environment Public Authority).

الجزء (1)

سفينة بحمولة إجمالية أقل من 150 طن

1. الاشتراطات العامة لترك سفينة

(1) يجب على المالك الحصول على موافقة مبدئية من الجهة المعنية فيما يخص موقع ومدة ترك السفينة والترخيص بمزاولة النشاط التجاري (الإدارة العامة لخفر السواحل، بلدية الكويت، الإدارة العامة للإطفاء، مؤسسة الموانئ الكويتية، الهيئة العامة للثروة السمكية، الهيئة العامة للبيئة).

(2) The Owner must obtain final written approval from the Marine Transport Department (MTD) to lay up a vessel and shall submit it to the authorization issuing authority.	(2) يجب على المالك الحصول على موافقة خطية نهائية من إدارة النقل البحري لترك السفينة خارج الخدمة مؤقتا لتقديمها للجهة المصدرة لإذن ترك السفينة.
(3) The certificates and license of the vessel must be valid when the application is submitted and shall be valid after the expiry of the authorization period.	(3) يجب أن تكون الشهادات ورخصة السفينة سارية الصلاحية عند تقديم الطلب، وتكون سارية الصلاحية بعد انتهاء مدة إذن ترك السفينة.
(4) The ship must be laid-up in a safe area that does not impede marine navigational traffic and poses no threat to the safety of life and the marine environment.	(4) يجب أن تترك السفينة في منطقة آمنة لا تعيق حركة مرور الملاحة البحرية ولا تشكل خطر على سلامة الأرواح وعلى البيئة البحرية.
(5) Continued safe mooring, fire and security risks have to be taken into consideration and switching on navigational lights at night and raising the navigational signs during daylight.	(5) يجب الأخذ بعين الاعتبار استمرارية الرسو الآمن ومخاطر الحريق والأمان وتشغيل الإضاءات الملاحية ليلاً ورفع العلامات الملاحية نهاراً.
(6) There should be sufficient personnel to maintain systems in case the vessel is under the management of its machinery and / or crew taking into consideration the following:	(6) يجب أن يكون هناك عدد كافٍ من الطاقم للحفاظ على أنظمة السفينة في حال كانت السفينة تحت إدارة آلياتها و/أو طاقمها مع الأخذ في الاعتبار ما يلي:

a. the location of the vessel;

b. the equipment and systems remaining in operation; and

c. the method by which the vessel is kept in position (moorings, anchorage etc.).

d. safety equipment's and fire fighting system.

أ. موقع السفينة؛

ب. المعدات والأنظمة التي ماتزال قيد العمل؛ و

ج. المنهجية التي يتم بها حفظ السفينة في موقعها (المرابط، رمي المخطاف، إلخ).

د. معدات الأمن والسلامة وأنظمة مكافحة الحرائق.

(7) Crew members or watchmen are accommodated on board a vessel which is laid up, appropriate welfare facilities are to be made available. This is to include, as a minimum:

(7) تزويد أفراد الطاقم أو المناوبين على متن السفينة التي تم تركها خارج الخدمة بالمأوى (السكن)، مرافق الرعاية الاجتماعية المناسبة لتكون متاحة. هذا يشمل كحد أدنى:

a. Adequate provision of, or access to, potable water;

b. Adequate provision of, or access to, fresh food;

d. Arrangements for access to medical facilities, particularly for any emergencies; and

e. Adequate heating and lighting facilities.

f. If the galley equipment is electrical then sufficient shore power should be available to allow the galley to function.

g. Accommodation should be maintained in a clean and habitable condition.

أ. توفير مياه صالحة للشرب أو طريق للحصول عليها؛

ب. توفير ما يكفي من الأغذية الطازجة أو طريق للحصول عليها؛

د. ترتيبات الوصول إلى المرافق الطبية، وخاصة لأي حالات طوارئ؛ و

ه. مرافق ذات تدفئة وانارة مناسبة؛

و. إذا كانت معدات المطبخ كهربائية، فينبغي أن يتم توفير طاقة كهربائية من قبل المرفق الميناني وتكون كافية لعمل هذه المعدات.

ز. يجب المحافظة على مكان الإقامة في حالة نظيفة وصالحة للسكن.

h. Individual sleeping berths if possible, with suitable bedding should be provided for each person sleeping on board.

(8) Arrangements must be compatible with the requirements of the administrator of port, harbour, marina, small harbour.

2. Special conditions for obtaining lay-up approval

(1) Submitting an official request letter from owner addressed to the Registrar of Kuwaiti Ships at the address mentioned at the end of this notice with statement of reason, duration and location of vessel lay-up.

(2) Attaching the following documents with the request:

a. approvals from the concerned authority regarding the layup location and duration.

b. Certificate of Registry (copy).

c. Vessel certificates (copy).

d. A Crew list with names, CID no. & designation of personal on-board during lay-up duration (In case the vessel is under the management of its machinery and / or crew) and copy of the Skipper license.

ح. يجب توفير سرائر نوم فردية إن أمكن مع فراش مناسب لكل شخص ينام على متن السفينة.

(8) يجب أن تكون الترتيبات متوافقة مع متطلبات إدارة الميناء أو المرفأ أو المارينا أو النقعة.

2. الاشتراطات الخاصة لحصول الموافقة لترك سفينة

(1) تقديم كتاب بطلب رسمي من المالك موجة لمسجل السفن الكويتية على العنوان المذكور في أسفل هذا الإشعار مبينا فيه السبب والمدة المطلوبة لترك السفينة خارج الخدمة مؤقتا ومكانها.

(2) ارفاق المستندات التالية بكتاب الطلب:

أ- موافقة الجهة المعنية فيما يخص موقع ومدة ترك السفينة.

ب- صورة عن شهادة الملكية.

ج- صورة عن شهادات السفينة.

د- قائمة بالأسماء والأرقام المدنية ومهام أفراد الطاقم الذين سيتواجدون على متن السفينة أثناء فترة الترك (في حال كانت السفينة تحت إدارة آلياتها و/أو طاقمها) وصورة عن رخصة النوخذة للربان.

3. Duration and validity of the approval

- MTD will issue approval letter for vessel lay-up with the required period after owners obtaining the concerned authority's pre-approval for duration & location, **provided that the total duration will not exceed four (4) months in a year** for vessels laid-up in public locations or berths or small harbours.

- Fishing Trawler shall be excluded from above mentioned conditional period, as the total lay-up duration will be subject the Public Authority of Agriculture Affairs and Fish Resources approval dependant on banning period.

- (the year shall be calculated starting from the 1st day of authorization date)

3. مدة وصلاحية الموافقة

- تصدر إدارة النقل البحري كتاب بالموافقة لترك السفينة بالمدة المطلوبة بعد حصول المالك على موافقة مبدئية بالمدة والموقع من قبل الجهة المعنية **شريطة ألا تتعدى المدة عن خمسة وأربعون (45) يوما خلال السنة** للسفن التي سيتم تركها في أحد المواقع أو المسنات العامة أو النقع البحرية.

- تستثنى سفن الصيد التي تستخدم شباك الجر من المدة المذكورة في البند السابق على أن يتم تحديدها من قبل الهيئة العامة لشئون الزراعة والثروة السمكية خلال فترة المنع.

- (يتم احتساب السنة ابتداء من اليوم الأول لإذن الترك)

4. Inspection & Survey

- All vessels registered in accordance of Kuwait Law of Small Ships No. (36/1960) shall be subject for inspection by MTD inspectors to ensure compliance with these requirements at any time and the owners shall provide all necessary assistance to carry out their duties

4. التفتيش والمعاينة

- تخضع جميع السفن المسجلة حسب قانون السفن الصغيرة رقم (1960/36) للتفتيش من قبل مفتشي إدارة النقل البحري للتحقق من الامتثال لهذه الاشتراطات في أي وقت وعلى المالكين أن يقدموا كل المساعدات اللازمة للقيام بمهامهم.

5. Administrative Violations

- In case of owner violation of one of the above conditions, the MTD shall instruct the concerned authority to withdraw and cancel the issued authorization and bear the owner consequential fees.

5. مخالفات إدارية

- في حال إخلال المالك بأحد بنود الاشتراطات الواردة أعلاه ستقوم إدارة النقل البحري بالإيعاز للجهة المعنية بإصدار إذن ترك السفينة لسحب وإلغاء الإذن وتحميل المالك بالرسوم المترتبة.

PART (2)

Vessel of GRT 150 tons & above

1. General conditions for vessel lay-up

(1) The Company shall notify Marine Transport Department (MTD) the request to lay up a vessel with proposed length of the lay-up, location and the state of readiness of the vessel to resume trade by submitting an official letter addressed to the Registrar of Kuwaiti ships at the address mentioned at the end of this notice, in order for MTD to maintain proper records and be ready to respond in context to any query about the vessel.

الجزء (2)

سفينة بحمولة إجمالية 150 طن وما فوق

1. الاشتراطات العامة لترك سفينة

(1) تلتزم الشركة بإخطار إدارة النقل البحري بطلب ترك السفينة خارج الخدمة مؤقتا وبطول المدة المقترحة لترك السفينة خارج الخدمة وموقعها وحالة استعداد السفينة لاستئناف الخدمة عن طريق كتاب رسمي موجة لمسجل السفن الكويتية على العنوان المذكور في أسفل هذا الإشعار وذلك من أجل احتفاظ إدارة النقل البحري بسجلات مناسبة وتكون جاهزة للرد في سياق أي استفسار عن السفينة.

(2) If no notification is made, the MTD will assume that the vessel is trading normally and maintaining a full regime of certification, surveys and inspections, including normal manning for such operations.

(3) It should be noted that failure to notify the MTD and the relevant Recognised Organisation(s) and Recognised Security Organisation of a vessel entering lay-up, or to maintain a safe lay-up, will be regarded as a serious (ISM) non-conformity and may jeopardise the registration of the vessel.

(4) In case the location of vessel lay-up is in State of Kuwait, the company shall obtain the approvals from the concerned authority regarding the layup location (General Department of Coast Guard, Kuwait Municipality, Kuwait Fire Service Directorate, Kuwait Port Authority, Public Authority of Agriculture Affairs and Fish Resources, Environment Public Authority, Kuwait Oil Company).

(5) The Company must take into consideration the directives contained in this notice concerning the procedures for laying up the vessel and should take appropriate advice on lay-up procedures as necessary from MTD including that of the Recognised Organisation, insurers, etc.

(2) إذا لم يتم تقديم إخطار، فسوف تفترض إدارة النقل البحري أن السفينة داخلة في الخدمة بشكل اعتيادي ومحافظة على نظام كامل من الشهادات والفحوصات وعمليات التفتيش، بما في ذلك التطقيم الاعتيادي لمثل هذه العمليات.

(3) وجب التنويه بأن عدم إخطار إدارة النقل البحري والمنظمة (المنظمات) المعترف بها ذات الصلة والمنظمة الأمنية المعترف بها عن ترك السفينة خارج الخدمة مؤقتا سوف يعتبر عدم امتثال خطير لشهادة إدارة السلامة الدولية (ISM) وقد يعرض تسجيل السفينة للخطر.

(4) في حال كان موقع ترك السفينة في دولة الكويت، يجب على الشركة الحصول على موافقة الجهة المعنية فيما يخص موقع ترك السفينة (الإدارة العامة لخفر السواحل، بلدية الكويت، الإدارة العامة للإطفاء، مؤسسة الموانئ الكويتية، الهيئة العامة للثروة السمكية، الهيئة العامة للبيئة، شركة نفط الكويت).

(5) يجب على الشركة أن تأخذ بعين الاعتبار التوجيهات الواردة في هذا الإشعار بشأن إجراءات ترك السفينة خارج الخدمة مؤقتا حسب الضرورة، وأخذ المشورة المناسبة من إدارة النقل البحري بما في ذلك المنظمة المعترف بها، وشركات التأمين، إلخ.

(6) The maritime industry has several descriptions of lay-up, such as “hot,” “warm,” “cold” and various other terms. These are not clearly defined and therefore the MTD does not accept them as formal or definitive descriptions.

(6) تندرج في الصناعة البحرية عدة مصطلحات لترك السفينة خارج الخدمة مؤقتا، مثل "الوضع الساخن/الدافئ/البارد" إشارة إلى مدد خروج السفينة عن الخدمة ومصطلحات أخرى مختلفة. هذه المصطلحات ليست معرفة بوضوح وبالتالي فإن إدارة النقل البحري لن تقبل بهذه المصطلحات بطابع رسمي أو حاسم.

2. Statutory Ship’s Certification

(1) Statutory certification is normally only required when vessels are trading. Therefore, depending upon the proposed length of the lay-up, and taking into account any requirements of the port or coastal State of the lay-up location, the Company should consider whether to maintain or suspend these certificates.

(2) Recognised Organisations have procedures and requirements for laying up vessels, compliance with those requirements will be adequate to maintain such.

(3) If a vessel is laid up for a prolonged period, the MTD may authorise suspension or cancellation of statutory certificates as long as this is compatible with the location and the requirements of the port or coastal State and Recognised Organisation. Companies should contact the MTD as soon as the decision to layup a vessel is made to agree on specific certification requirements.

2. شهادات السفينة النظامية

(1) الشهادات النظامية عادة ما تكون مطلوبة فقط عندما يتم دخول السفن في الخدمة. لذلك، يتوقف هذا الأمر على طول المدة المقترحة لترك السفينة خارج الخدمة المؤقتة، والأخذ في الاعتبار لأي متطلبات من دولة الميناء أو الساحل بموقع السفينة الذي ستترك فيه خلال فترة وجودها خارج الخدمة، ويجب على الشركة أن تنظر فيما إذا كانت ستحافظ على هذه الشهادات سارية أو تعلقها بشكل مؤقت.

(2) لدى المنظمات المعترف بها إجراءات ومتطلبات لترك السفن خارج الخدمة مؤقتا، والامتثال لتلك المتطلبات سيكون كافي للحفاظ عليها.

(3) إذا تم ترك سفينة خارج الخدمة المؤقتة لفترة طويلة، فيجوز لإدارة النقل البحري التفويض بتعليق أو إلغاء الشهادات النظامية طالما كان ذلك متوافق مع موقع ومتطلبات دولة الميناء أو الساحل والمنظمة المعترف بها، ويجب على الشركات الاتصال بإدارة النقل البحري بمجرد اتخاذ القرار بترك سفينة خارج الخدمة مؤقتا للاتفاق على متطلبات إصدار الشهادات المحددة.

3. International Safety Management (ISM) Code

(1) If the care of a vessel during lay-up is handed over to an organisation which is not the ISM Company (e.g. dedicated lay-up providers), the MTD will accept the suspension of the ISM certification of the vessel provided that:

a. all requirements of the coastal State are met;
b. all requirements of the Recognised Organisation are met; and
c. the contact details of the organisation that holds responsibility for the safety of the vessel during lay-up is advised to the MTD.

(2) The audit requirements on reactivation of the vessel will depend on the length of time the vessel is laid up. In general, lay-up in excess of 6 months will require interim certification in accordance with (ISM) Code 14.4.

4. International Ship & Port Facility Security (ISPS) Code

(1) The continued validity of the vessel's (ISPS) certification will be an important element in the reactivation of the vessel. The MTD strongly recommends that the International Ship Security Certificate (ISSC) be maintained throughout lay-up.

3. مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM)

(1) إذا تم تسليم عهدة رعاية السفينة خلال تركها خارج الخدمة المؤقتة لمنظمة غير عن تلك المسجلة في شهادة إدارة السلامة الدولية (ISM) (على سبيل المثال المنظمات المتخصصة في خدمات ترك السفن خارج الخدمة مؤقتا)، سوف تقبل إدارة النقل البحري تعليق شهادة إدارة السلامة الدولية (ISM) للسفينة بشرط:

أ. استيفاء جميع متطلبات دولة الساحل؛
ب. استيفاء جميع متطلبات المنظمة المعترف بها؛ و
ج. إبلاغ إدارة النقل البحري بمعلومات الاتصال الخاصة بالمنظمة المسؤولة عن سلامة السفينة أثناء وجودها خارج الخدمة المؤقتة.

(2) متطلبات التحقيق على إعادة تفعيل السفينة في الخدمة تعتمد على طول الفترة الزمنية للسفينة أثناء وجودها خارج الخدمة. بشكل عام، ترك السفينة خارج الخدمة ما يزيد عن ستة شهور ستتطلب شهادة مؤقتة وفقًا لمدونة إدارة السلامة الدولية (ISM - 14.4).

4. المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق الميناءية (ISPS)

(1) استمرار صلاحية شهادة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق الميناءية (ISPS) للسفينة سيكون عنصر مهم في إعادة تفعيل السفينة للخدمة. وإدارة النقل البحري توصي بقوة أن يتم المحافظة على الشهادة الدولية لأمن السفن (ISSC) سارية خلال فترة وجود السفينة خارج عن الخدمة.

(2) Specific procedures may need to be added to the Ship Security Plan depending upon the extent or "depth" of the lay-up. In each case this will be managed and audited by the Recognised Security Organisation, which will correspond directly with the MTD wherever clarification is necessary.

(2) قد يلزم إضافة إجراءات محددة إلى خطة أمن السفينة اعتمادا على مدى أو "عمق" وجود السفينة خارج الخدمة. في كل حالة سيتم إدارة هذا الأمر والتحقق منه من قبل منظمة الأمن المعترف بها، والتي سوف تراسل به إدارة النقل البحري مباشرة أينما كان التوضيح ضروري.

(3) Where the circumstances described in paragraph 5.(1) above exist, the Company must communicate with the Recognised Security Organisation to ensure that the Ship Security Plan covers that operation.

(3) حيثما وجدت الظروف المذكورة في الفقرة 5.(1) أعلاه، فإنه يجب على الشركة التواصل مع منظمة الأمن المعترف بها للتأكد من أن خطة أمن السفينة تغطي تلك العملية.

(4) If the vessel is integrated into the port facility security system, the records of suspension and subsequent reactivation of the (ISSC) should clearly reflect that in order to demonstrate continuity of Security.

(4) إذا تم دمج السفينة في نظام أمن المرفق الميناني، فإنه يجب أن تكون سجلات التعليق وإعادة التفعيل اللاحقة منعكسة بوضوح في الشهادة الدولية لأمن السفن (ISSC) من أجل إظهار استمرارية الأمان.

5. LRIT

- If the (LRIT) equipment is deactivated or switched off, the MTD should be advised.

5. نظام تحديد التتبع والمدى البعيد

- إذا كانت معدات نظام تحديد التتبع والمدى البعيد (LRIT) غير مشغلة أو تم إيقاف تنشيطها، يجب إخطار إدارة النقل البحري بذلك.

6. Manning

(1) The Safe Manning Document does not apply to ships in lay-up.

6. التطقيم

(1) لا تنطبق وثيقة التطقيم الآمن على السفن المتروكة خارج الخدمة.

(2) When a vessel is laid up, normal manning may be reduced appropriate to the status and operational requirements of the vessel. Any reduction in manning should be considered in consultation with the relevant port or coastal State Authority.

(3) In some cases, the port or coastal State Authority may wish to have the manning level in lay-up approved by the MTD. The Company should then advise the MTD – (Seafarers Affairs Section) of the proposed level of safe manning.

(4) The MTD recommends that a suitably qualified person should remain in charge of the vessel for the proposed lay-up period and that the manning available should include sufficient numbers of trained persons to meet any emergency situation. In such circumstances, communication must be maintained with the local authorities so that further assistance may be immediately obtained when required. The following should be considered when assessing appropriate manning levels:

a. the location of the vessel;
b. the equipment and systems remaining in operation; and
c. the method by which the vessel is kept in position (moorings, anchorage etc.).

(2) عندما يتم ترك سفينة خارج الخدمة مؤقتا، قد يتم تقليل عدد الطاقم بشكل مناسب للحالة والمتطلبات التشغيلية للسفينة. أي تخفيض في عدد الطاقم ينبغي النظر فيه بالتشاور مع سلطة دولة الميناء والساحل المعنية.

(3) في بعض الحالات، قد تتطلب سلطة الميناء أو الساحل اعتماد إدارة النقل البحري لمستوى التطقيم أثناء ترك السفينة خارج الخدمة. عندئذ يجب على الشركة إخطار إدارة النقل البحري (قسم شئون البحارة) بالمستوى المقترح للتطقيم الآمن.

(4) توصي إدارة النقل البحري بإبقاء شخص مؤهل بشكل مناسب لتولي مسؤولية السفينة خلال فترة وجودها خارج الخدمة، وأن يكون من ضمن الطاقم الموجود أعداد كافية من الأشخاص المدربين لمواجهة أي حالة طوارئ. في مثل هذه الظروف، يجب المحافظة على الاتصال مع السلطات المحلية لإمكانية تقديم المساعدة الفورية عند الاقتضاء. يجب أن يأخذ ما يلي في الاعتبار عند تقييم مستويات التطقيم المناسبة:

أ. موقع السفينة؛
ب. المعدات والأنظمة التي ماتزال قيد العمل؛ و
ج. المنهجية التي يتم بها حفظ السفينة في موقعها (المرابط، رمي المخطاف، إلخ).

(5) Where crew members or watchmen are accommodated on board a vessel which is laid up, appropriate welfare facilities are to be made available. This is to include, as a minimum:

a. Adequate provision of, or access to, potable water;
b. Adequate provision of, or access to, fresh food;
c. Adequate provision of, or access to, cooking, cleaning, washing, sanitary and laundry facilities. Care should be taken to ensure that use of onboard facilities does not breach port or harbour regulations;
d. Arrangements for access to medical facilities, particularly for any emergencies; and
e. Adequate heating and lighting facilities.
f. If the galley equipment is electrical then sufficient shore power should be available to allow the galley to function.
g. Accommodation should be maintained in a clean and habitable condition.
h. Individual sleeping berths with suitable bedding should be provided for each person sleeping on board.

(5) هل تم تزويد أفراد الطاقم أو المناوبين على متن السفينة التي تم تركها خارج الخدمة بالمأوى (السكن)، مرافق الرعاية الاجتماعية المناسبة لتكون متاحة. هذا يشمل، كحد أدنى:

أ. توفير مياه صالحة للشرب أو طريق للحصول عليها؛

ب. توفير ما يكفي من الأغذية الطازجة أو طريق للحصول عليها؛
ج. توفير ما يكفي من مرافق الطهي والتنظيف والغسيل والصرف الصحي وغسيل الملابس أو الوصول إليها. يجب أخذ الحيطة للتأكد من أن استخدام المرافق على متن السفينة لا يخالف لوائح الميناء أو المرفأ؛

د. ترتيبات الوصول إلى المرافق الطبية، وخاصة لأي حالات طوارئ؛ و
ه. مرافق ذات تدفئة وانارة مناسبة.
و. إذا كانت معدات المطبخ كهربائية، فينبغي أن يتم توفير طاقة كهربائية من قبل المرفق الميناني وتكون كافية لعمل هذه المعدات.

ز. يجب المحافظة على مكان الإقامة في حالة نظيفة وصالحة للسكن.

ح. يجب توفير سرائر نوم فردية مع فراش مناسب لكل شخص ينام على متن السفينة.

(6) The Company should take into account any obligations for repatriation specified in the Maritime Labour Convention, 2006.

(6) يجب على الشركة أن تأخذ في الاعتبار أي التزامات لعودتهم إلى مواطنهم المنصوص عليها في اتفاقية العمل البحري، 2006.

(7) Any failure to provide a basic level of welfare facilities will be regarded as a serious failure of the Company's Safety Management System and may lead to further measures by the MTD, in addition to any action which may be taken by the port or coastal State.

(7) أي فشل في توفير المستوى الأساسي من مرافق الرعاية سوف يعتبر فشل خطير في نظام إدارة السلامة في الشركة (SMS) وربما يؤدي إلى مزيد من التدابير من قبل إدارة النقل البحري، بالإضافة إلى أي إجراء يمكن أن يتخذ من قبل دولة الميناء أو الساحل.

7. Annual Inspections

(1) The Company should submit full details to MTD if the duration of lay-up includes the window for the annual inspection, thus, the anniversary date may be suspended until the vessel is being prepared for reactivation.

7. الفحص السنوي

(1) يجب على الشركة تقديم التفاصيل الكاملة إلى إدارة النقل البحري في حال كانت مدة ترك السفينة خارج الخدمة تتضمن تاريخ الفحص السنوي، وعليه قد يتم تعليق تاريخ التفتيش السنوي حتى يتم تحضير السفينة لإعادة تفعيلها للخدمة.

(2) Any failure to maintain the annual inspection requirements without prior agreement with the MTD will be regarded as an (ISM) non-conformity.

(2) أي فشل في الحفاظ على متطلبات الفحص السنوي دون موافقة إدارة النقل البحري المسبقة سوف يعتبر عدم امتثال لشهادة إدارة السلامة الدولية (ISM).

8. Layup Guidelines

(1) Vessel secured alongside berth – live ship

a. The Safe Manning Document does not apply.

8. القواعد الارشادية لترك السفينة خارج الخدمة

(1) سفينة مربوطة بجانب الرصيف - سفينة تحت إدارة آلياتها وطاقمها

أ. وثيقة التطقيم الآمن لا تنطبق.

b. There should be sufficient Engineering personnel to maintain systems but there is no need to carry management level staff providing alternative provision is made (with agreement from the Port or Harbour Authority as they may require full manning for constant readiness).

c. Continued safe mooring, fire and security risks have to be taken into consideration. Specialist shore based companies could be used to provide personnel to cover these duties.

d. (SMC) and (ISSC) to remain valid and audits and verifications to be carried out as required by the (ISM) and (ISPS) Codes.

e. The Safety Management System and the Ship Security Plan may need to be revised to cover the activities required during the lay-up period, particularly ongoing maintenance.

f. The Safety Management System and the Ship Security Plan will require amendment to cover the procedures that will be required for the ship to come back into full operation.

g. A Declaration of Security between the ship and the port facility would be required.

(2) Vessel Secured alongside berth – dead ship

a. The Safe Manning Document does not apply.

ب. يجب أن يكون هناك عدد كافٍ من طاقم المهندسين للحفاظ على أنظمة السفينة، ولكن ليست هناك حاجة إلى تعيين طاقم على مستوى الإدارة مع توفير بديل احتياطي (بموافقة من سلطة الميناء أو المرفأ حيث قد يتم الاحتياج لوجود طاقم كامل بحالة استعداد دائم).

ج. يجب الأخذ بعين الاعتبار استمرارية الرسو الآمن ومخاطر الحريق والأمان. يمكن استخدام الشركات المتخصصة المحلية لتوفير الأفراد لتغطية هذه الواجبات.

د. يجب أن تظل شهادات إدارة السلامة (SMC) والشهادة الدولية لأمن السفن (ISSC) سارية واجراء عمليات التدقيق والتحقق على النحو المطلوب في مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM) والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق الميناائية (ISPS).

ه. قد يلزم مراجعة نظام إدارة السلامة وخطة أمن السفينة لتغطية الأنشطة المطلوبة خلال فترة خروج السفينة عن الخدمة مؤقتا والصيانة المستمرة بشكل خاص.

و. سيتطلب تعديل نظام إدارة السلامة وخطة أمن السفينة لتغطية الإجراءات المطلوبة لإعادة السفينة بوضع التشغيل الكامل.

ز. قد يكون الإعلان الأمني مطلوبا بين السفينة والمرفق الميناء.

(2) سفينة مربوطة بجانب الرصيف – سفينة ليست تحت الإدارة

أ. وثيقة التطقيم الآمن لا تنطبق.

b. There is no need to carry Marine personnel providing the local Port or Harbour Authority is in agreement.

c. Continued safe mooring, fire and security risks have to be taken into consideration; specialist shore based companies could be used to provide personnel to cover these duties.

d. The (SMC) and (ISSC) will no longer be valid.

e. On reactivation the ship would be treated as a new ship to the company and following successful interim audit and verification Interim (SMC) and Interim (ISSC) will be issued.

f. A Declaration of Security between the ship and the port facility would be required.

(3) Vessel at anchor – live ship

a. Agreement required with the MTD to suspend Safe Manning Document.

b. There should be sufficient Engineering personnel to maintain systems and include one officer at management level.

c. There should be sufficient Deck personnel to maintain safe anchor watch and include one officer at management level.

ب. ليست هناك حاجة لوجود طاقم بحري على متنها بشرط موافقة هيئة الميناء أو المرفأ المحلية.

ج. يجب الأخذ بعين الاعتبار استمرارية الرسو الآمن والمخاطر الأمنية والحرائق. يمكن استخدام الشركات المتخصصة المحلية لتوفير الأفراد لتغطية هذه الواجبات.

د. شهادات إدارة السلامة (SMC) والشهادة الدولية لأمن السفن (ISSC) لن تظل سارية.

ه. عند إعادة تفعيل السفينة، سيتم التعامل معها على اعتبارها سفينة جديدة للشركة وبعد التدقيق المؤقت والتحقق الناجح، سيتم إصدار شهادة إدارة السلامة المؤقتة (SMC) والشهادة الدولية لأمن السفن المؤقتة (ISSC).

و. قد يكون الإعلان الأمني مطلوبا بين السفينة والمرفق الميناء.

(3) سفينة رامية المخطاف – سفينة تحت إدارة آلياتها وطاقمها

أ. يجب الاتفاق مع إدارة النقل البحري لتعليق وثيقة التطقيم الآمن.

ب. يجب أن يكون هناك عدد كاف من طاقم المهندسين للحفاظ على أنظمة السفينة وتشمل ضابط مهندس واحد بمستوى الإدارة.

ج. يجب أن يكون هناك عدد كافٍ من الطاقم العاملين على السطح للحفاظ على مراقبة المرساة بشكل آمن وتشمل ضابط ملاح واحد بمستوى الإدارة.

d. Fire and security risks have to be taken into consideration with particular reference to the situation where the security level 2 or 3 are imposed.

e. Arrangements must be in agreement with the Port or Harbour Authority requirements.

f. (SMC) and (ISSC) to remain valid and audits and verifications to be carried out as required by the (ISM) and (ISPS) Codes.

g. The Safety Management System and the Ship Security Plan may need to be revised to cover the activities required during the lay-up period.

h. The Safety Management System and the Ship Security Plan will require amendment to cover the procedures that will be required for the ship to come back into full operation.

i. If the lay-up lasts for longer than three months, or a different crew takes the ship back into operation, an additional (ISM) audit and (ISPS) verification will be required.

j. A Declaration of Security between the ship and the port facility would be required.

د. يجب أن تؤخذ مخاطر الحريق والأمان في الاعتبار مع الإشارة وبشكل خاص إلى الحالة التي يتم فيها فرض المستوى الأمني 2 أو 3.

ه. يجب أن تكون الترتيبات متوافقة مع متطلبات هيئة الميناء أو المرفأ.

و. يجب أن تظل شهادات إدارة السلامة (SMC) والشهادة الدولية لأمن السفن (ISSC) سارية واجراء عمليات التدقيق والتحقق على النحو المطلوب في مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM) والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق الميناءية (ISPS).

ز. قد يلزم مراجعة نظام إدارة السلامة وخطة أمن السفينة لتغطية الأنشطة المطلوبة خلال فترة خروج السفينة عن الخدمة مؤقتا.

ح. سيتطلب تعديل نظام إدارة السلامة وخطة أمن السفينة لتغطية الإجراءات المطلوبة لإعادة السفينة بوضع التشغيل الكامل.

ط. إذا استمرت فترة ترك السفينة خارج الخدمة لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر، أو أعيدت السفينة مرة أخرى إلى العمل عن طريق طاقم آخر، فستكون هناك حاجة إلى اجراء تدقيق إضافي حسب متطلبات مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM) والتحقق حسب متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق الميناءية (ISPS).

ي. قد يكون الإعلان الأمني مطلوبا بين السفينة والمرفق الميناء.

(4) Vessel at anchor - dead ship

(4) سفينة رامية المخطاف – سفينة ليست تحت الإدارة

a. Continued safe mooring/anchorage, bilging, fire and security risks have to be taken into consideration; specialist shore based companies could be used to provide personnel to cover these duties.

أ. يجب الأخذ بعين الاعتبار استمرارية الرسو الآمن/رمي المخطاف ومخاطر مياه الآسنة (رواسب الزيوت) والحريق والأمان. يمكن استخدام الشركات المتخصصة المحلية لتوفير الأفراد لتغطية هذه الواجبات.

b. Arrangements must be in agreement with the local authority requirements.

ب. يجب أن تكون الترتيبات متوافقة مع متطلبات هيئة الميناء أو المرفأ.

c. The (SMC) and (ISSC) will no longer be valid

ج. شهادات إدارة السلامة (SMC) والشهادة الدولية لأمن السفن (ISSC) لن تظل سارية.

d. On reactivation the ship would be treated as a new ship to the company and following successful interim audit and verification Interim SMC and Interim ISSC will be issued.

د. عند إعادة تفعيل السفينة، سيتم التعامل معها على اعتبارها سفينة جديدة للشركة وبعد التدقيق المؤقت والتحقق الناجح، سيتم إصدار شهادة إدارة السلامة المؤقتة (SMC) والشهادة الدولية لأمن السفن المؤقتة (ISSC).

e. A Declaration of Security between the ship and the port facility would be required.

ه. قد يكون الإعلان الأمني مطلوبا بين السفينة والمرفق الميناء.

9. Miscellaneous

(1) Shore Power

a. If the vessel relies on shore power it should be suitable and sufficient for safety and domestic systems, it should be safely installed with appropriate circuit breaker.

b. The capacity of the shore supply should be sufficient to support the larger power-using services, such as heating, lighting and ventilation at the same time.

9. متفرقات

(1) التزود بالكهرباء عن طريق المرافق الشاطئية

أ. إذا كانت السفينة تعتمد على الطاقة الكهربائية من المرافق الشاطئية، فيجب أن تكون مناسبة وكافية لأنظمة السلامة وانظمة السفينة المحلية، ويجب تثبيتها بأمان مع قاطع دائرة كهربائية مناسب.

ب. يجب أن تكون السعة الكهربائية المزودة من المرافق الشاطئية كافية لدعم الخدمات التي تستخدم الطاقة بشكل أكبر، مثل التدفئة والإضاءة والتهوية في نفس الوقت.

c. The shore power supply should be sufficient to run a fire pump and supply the fire and gas detection systems.

ج. يجب أن يكون مصدر الطاقة الكهربائية المزودة من المرافق الشاطئية كافياً لتشغيل مضخة الحريق وتزويد أنظمة الكشف عن الحريق والغاز.

(2) Alarms

(2) أجهزة الإنذار

a. The fire detection systems and other safety alarms should be operational.
b. The alarms should sound loud and clear in the accommodation and cabins.
c. The crew and other personnel should be aware of how to summon outside help.
d. Telephone communications between the ship and shore should be available.
e. The crew should be fully aware of and familiar with emergency escape routes from the accommodation spaces.

أ. يجب أن تكون أنظمة الكشف عن الحريق وأجهزة الإنذار الأخرى الخاصة بالسلامة في حالة تشغيلية.
ب. يجب أن تعمل أجهزة الانذار بصوت عالٍ وواضح في أماكن الإقامة وقمرات الطاقم.
ج. يجب أن يكون الطاقم والأفراد الآخرون على دراية بكيفية استدعاء المساعدة الخارجية.
د. يجب أن تكون الاتصالات الهاتفية بين السفينة والضفة الشاطئية متاحة.
ه. يجب أن يكون الطاقم على دراية تامة بطرق مخارج الطوارئ من أماكن الإقامة.

(3) Means of Escape

(3) وسائل مخارج الطوارئ

a. Escape routes are to be clearly marked and well lit.
b. At least two separate means of escape to open deck from the accommodation should be available.

أ. يجب أن تكون علامات مخارج الطوارئ واضحة ومضاءة جيدًا.

ب. يجب أن تتوفر على الأقل وسيلتين منفصلتين لمخارج الطوارئ خارج السطح من مكان الإقامة.

c. A safe means of escape to shore is to be maintained. If the gangway is lifted at night arrangements should be made for it to be lowered in an emergency.

ج. الحفاظ على وسيلة آمنة للنجاة إلى الشاطئ. إذا تم رفع سلم السفينة ليلا، يجب اتخاذ الترتيبات اللازمة لإنزاله في حالة الطوارئ.

d. If a fire in one location could block the escape, an alternative is to be available.

د. يجب أن يكون هناك بديل متاح لأي مكان من شأنه أن يحول دون الهروب إذا كان فيه حريق.

e. All doors and hatches are to be in good working order and easily opened, at least from the inside.

ه. يجب أن تكون جميع الأبواب والفتحات ذات البوابات في حالة عمل جيدة ويمكن فتحها بسهولة، على الأقل من الداخل.

f. Fire doors should be either self-closing or kept closed.

و. يجب أن تكون أبواب الهروب من الحرائق في حال حدوث الحريق إما ذاتية الإغلاق أو مغلقة.

(4) Fire Precautions

(4) الاحتياطات من الحرائق

a. Fire dampers including external ventilation flaps are to be in good working order. No unauthorised cooking or heating appliances are to be used.

أ. يجب أن تكون خوانق الحرائق بما في ذلك لوحات التهوية الخارجية في حالة عمل جيدة. لا تستخدم أجهزة الطهي أو التدفئة غير المصرح بها.

b. The crew should be familiarised with safety precautions, including their escape routes and safety systems.

ب. يجب أن يكون الطاقم على دراية باحتياطات السلامة، بما في ذلك طرق مخارج الطوارئ وأنظمة السلامة الخاصة بهم.

c. Consideration should be given to instructing the crew in how to start a fire pump.

ج. يجب إيلاء الاعتبار لإرشاد الطاقم في كيفية تشغيل مضخة الحريق.

d. Fire extinguishers together with other firefighting equipment's and devices should be in date for maintenance and testing. All crew members should know there whereabouts and how to use them.

د. يجب أن تكون طفايات الحريق مع معدات وأجهزة مكافحة الحرائق الأخرى محدثة من تاريخ الصيانة والاختبار. يجب على جميع أعضاء الطاقم معرفة مكان وجود طفايات الحريق ومعدات وأجهزة مكافحة الحرائق الأخرى وكيفية استخدامها.

10. Re-commissioning

(1) This will be a matter for the Company and the Recognised Organisation to consider. While re-commissioning the vessel, the manning must be kept under review taking into account the reactivation of machinery and equipment and the associated hazards, including potential fire risk.

(2) All previously cancelled, suspended or outdated certificates, audits and inspections are to be revalidated and the manning restored to that required by the Safe Manning Document before the vessel sails from her port of lay-up.

For any inquiry please refer to MTD at the address listed below or visit MTD website at the following link:

10. إعادة السفينة للخدمة

(1) سيكون النظر في هذه المسألة بين الشركة والمنظمة المعترف بها. أثناء إعادة السفينة للخدمة، يجب الاحتفاظ بالتطقيم قيد المراجعة مع مراعاة إعادة تفعيل الآليات والمعدات والمخاطر المرتبطة بها، بما في ذلك مخاطر الحريق المحتملة.

(2) جميع الشهادات التي سبق إلغاؤها أو تعليقها أو انتهاء صلاحياتها، والتدقيقات وعمليات التفتيش يجب إعادة إقرار صلاحياتها وإعادة التطقيم التي تتطلبها وثيقة التطقيم الآمن قبل أن تبحر السفينة من الميناء الذي تركت فيه خارج الخدمة.

لأي استفسار يرجى مراجعة إدارة النقل البحري على العنوان المذكور أدناه أو زيارة الموقع الإلكتروني للإدارة على الرابط التالي:

http://moc.gov.kw/marine_services.html

The abovementioned instructions shall enter into force on 1st of May 2019

Thanks for your cooperation.

تدخل التعليمات المذكورة أعلاه حيز التنفيذ في ١ مايو ٢٠١٩

شاكرين لكم تعاونكم.

ADEL H. AL-DASHTI
Asst. Undersecretary of Transport Sector

مسجل السفن الكويتية
Registrar of Kuwaiti Ships

STATE OF KUWAIT
Ministry of Communications
Transportation Sector,
(Marine Transport Department)

Address : Kuwait Ports Authority Building
(6th Floor) Jamal Abdul Nasser Street
Website : moc.gov.kw
Fax : +965 24844831
Email : (marinedept@moc.gov.kw)
P.O. Box : 318 Kuwait Safat **(Zip Code** 11111)

دولـــة الكـــويـــت
وزارة المواصلات
قـطـاع الـنـقـل
(إدارة النقل البحري)

الـــعـــنـــوان : مبنى مؤسسة الموانئ الكويتية
(الدور السادس) شارع جمال عبدالناصر
الموقع الإلكتروني: moc.gov.kw
فـــــاكس: +965 24844831
البريد الإلكتروني : (marinedept@moc.gov.kw)
صـندوق بـريد : 318 الكويت، صفاة (**الرمز البريدي**: 11111)