

نقل از شماره ۱۸۵۰۶ - ۱۳۸۷/۶/۲۰ روزنامه رسمی

۱۳۸۷/۶/۱۰

شماره ۹۹/۳۱۴۳۷

جناب آقای دکتر محمود احمدی نژاد  
ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

عطف به نامه شماره ۳۸۷۹۸/۱۶۹۳۳۳ مورخ ۱۳۸۶/۱۰/۱۹ در اجراء اصل یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به ضمائم (۳)، (۴) و (۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها که با عنوان لایحه به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده

بود با تصویب در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۸۷/۵/۶ و تأیید شورای محترم  
نگهبان به پیوست ابلاغ می‌گردد.

قوانین

رئیس مجلس شورای اسلامی - علی لاریجانی

۱۳۸۷/۶/۱۴

شماره ۹۴۲۰۴

وزارت راه و ترابری

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به ضامم (۳)، (۴) و (۶) کنوانسیون  
بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها که در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ  
ششم مرداد ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و هفت مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ  
۱۳۸۷/۵/۲۳ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۹۹/۳۱۴۳۷ مورخ ۱۳۸۷/۶/۱۰  
مجلس شورای اسلامی واصل گردیده است، به پیوست جهت اجراء ابلاغ می‌گردد.  
رئیس جمهور - محمود احمدی‌نژاد

**قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به ضامم (۳)، (۴) و (۶)**

**کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها**

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به ضامم  
(۳) و (۴) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها و پروتکل  
۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) جهت اصلاح کنوانسیون یادشده (الحاق  
ضمیمه (۶) به آن) به شرح پیوست ملحق شود و اسناد آن را نزد امین اسناد کنوانسیون  
مزبور تودیع نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

ضمیمه (۳) مارچل ۷۳/۷۸

مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از حمل مواد مضر

به صورت بسته‌بندی از طریق دریا

مقررہ ۱- کاربرد

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

۱.۱) از نظر این ضمیمه، « مواد مضر » موادی است که به عنوان آلوده‌کننده‌های دریایی در آئین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی مشخص شده‌است.<sup>۱</sup>

۱.۲) دستورالعمل‌های شناسایی مواد مضر به صورت بسته‌بندی در پیوست این ضمیمه آمده است.

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

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

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

۴- از نظر این ضمیمه، با بسته‌های خالی که سابقاً جهت حمل مواد مضر به کار رفته است باید همانند خود مواد مضر رفتار شود، مگر این که احتیاط‌های کافی به منظور حصول اطمینان از این که آنها حاوی پسماندی که برای محیط زیست دریایی مضر باشد نیست، صورت گرفته باشد.

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

### مقرره ۲- بسته‌بندی

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

### مقرره ۳- علامتگذاری و برچسب‌زنی

۱- بسته‌هایی که حاوی ماده‌های مضر است باید با ذکر نام فنی صحیح آن ماده به صورت ماندگار علامتگذاری شود (نامهای تجاری نباید به تنهایی استفاده شود) و به علاوه، باید به نحوی به صورت ثابت علامتگذاری و برچسب‌زنی شود که نشان دهد ماده مزبور، « آلوده‌کننده دریایی » می‌باشد. مشخص‌سازی مزبور، باید در صورت امکان از طریق روشهای دیگر، به‌طور مثال با استفاده از شماره مربوطه سازمان ملل تکمیل شود.

۲- روش علامتگذاری صحیح نام فنی و الصاق برچسب روی بسته‌های محتوی ماده‌های مضر باید به نحوی باشد که این اطلاعات روی بسته‌هایی که حداقل سه ماه در آب غوطه‌ور باقی می‌ماند، همچنان قابل شناسایی باشد. به هنگام علامتگذاری و برچسب‌زنی مناسب، باید به دوام مواد استفاده شده و سطح ظاهری بسته‌بندی توجه شود.

۱ و ۲- به آئین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی (IMDG CODE) مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۷) ۷۱۶ الف آن‌طور که توسط کمیته ایمنی دریانوردی اصلاح شده یا ممکن است اصلاح شود رجوع گردد.

۳- بسته‌های حاوی مواد مضر با میزان کم می‌تواند از الزامات علامتگذاری<sup>۱</sup> معاف شود.

### مقرره ۴- مستندسازی

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

۲- اسناد حمل با کشتی که توسط ارسال‌کننده کالا تهیه شده باید حاوی یا همراه یک گواهینامه یا اظهارنامه امضاء شده به این مضمون باشد که محموله عرضه شده جهت حمل، به‌طور مناسب بسته‌بندی، علامتگذاری، برچسب‌زنی یا حسب مورد پلاک خورده‌است، و در شرایط مناسب جهت حمل برای به حداقل رساندن میزان خطر برای محیط‌زیست دریایی، قرار دارد.

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

تفسیر ۱.۰ را ملاحظه کنید.

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

### مقرره ۵- بارچینی

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

### مقرره ۶- محدودیت‌های کمی

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

۱- به معافیت‌های خاص مندرج در آئین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی رجوع کنید.  
۲- اشاره به « اسناد » در این مقرره مانع از استفاده از فناوری‌های پردازش الکترونیکی اطلاعات (EDP) و تبادل اطلاعات به صورت الکترونیکی (EDI) به عنوان اسناد کمکی مستندات کاغذی نمی‌شود.

## مقرره ۷- استثنائات

۱- به آب انداختن مواد مضر به صورت بسته‌بندی، مگر در مواردی که به منظور حفظ ایمنی کشتی یا نجات جان اشخاص در دریا ضروری باشد، باید ممنوع گردد.

۲- با رعایت مفاد این کنوانسیون، با توجه به خصوصیات فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی مواد مضر باید اقدامات مقتضی جهت تنظیم ضوابط شست و شوی مواد مضر نشستی روی کشتی به عمل آید، مشروط بر این که مطابقت با چنین اقداماتی به ایمنی کشتی و اشخاص روی آن صدمه‌ای وارد ننماید.

## مقرره ۸- کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در خصوص الزامات اجرائی<sup>۱</sup>

۱- یک کشتی در بندر عضو دیگر، زمانی که قرائن روشنی بر عدم آشنایی فرمانده یا خدمه با روشهای ضروری روی کشتی در ارتباط با جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر وجود داشته باشد، توسط مأمورین آن عضو که به طور مقتضی مجاز می‌باشند در رابطه با الزامات اجرائی، طبق این ضمیمه، مورد بازدید قرار می‌گیرد.

۲- تحت شرایط مذکور در بند (۱) این مقرره، عضو باید اقداماتی را به عمل آورد تا اطمینان حاصل کند که کشتی مزبور تا زمانی که شرایط آن مطابق با الزامات این ضمیمه فراهم نباشد، به دریا نرود.

۳- روشهای مربوط به کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که در ماده (۵) این کنوانسیون تجویز شده در مورد این مقرره نیز اعمال می‌گردد.

۴- هیچ چیز در این مقرره نباید به نحوی تفسیر شود که حقوق و تکالیف عضوی که الزامات اجرائی مشخصاً مقرر شده در این کنوانسیون را کنترل می‌کند، محدود نماید.

## پیوست ضمیمه ۳

### دستورالعمل شناسایی مواد مضر به صورت بسته‌بندی

از نظر این ضمیمه، موادی که با یکی از معیارهای زیر شناخته شده باشند، مواد مضر می‌باشند: تجمع زیستی، به میزان قابل ملاحظه و شناخته شده به عنوان تولیدکننده خطر برای موجودات آبی یا سلامتی انسان (درجه مضر بودن آن با علامت «+» در ستون A<sup>۱</sup> نشان داده شده است)؛ یا

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

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

تجمع زیستی همراه با خطر برای ارگانیزمهای آبی یا سلامتی انسان که دارای درجه نگهداری کوتاه مدت به مدت یک هفته یا کمتر است (درجه مضر بودن آن در ستون A با حرف Z نشان داده شده است)؛ یا مواد بسیار سمی جهت زندگی آبزیان که یک میلی‌گرم در لیتر آن در عرض ۹۶ ساعت کمتر از یک ppm تعیین شده است (با درجه خطر ۴ در ستون B نشان داده شده است).

## ضمیمه ۴ مارپل

### مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتیها

#### فصل ۱- کلیات

#### مقرره ۱- تعاریف

از نظر این ضمیمه:

۱- «کشتی جدید» یعنی کشتی که:

(۱) برای آن قرارداد ساخت تهیه شده یا در صورت نبودن قرارداد ساخت، در تاریخ لازم‌الاجراء شدن این ضمیمه یا بعد از آن، تیر حمال آن بنا نهاده شده باشد یا در مرحله مشابهی از ساخت باشد؛ یا

(۲) تحویل آن سه سال پس از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این ضمیمه یا بعد از آن باشد.

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

۳- «فاضلاب» یعنی:

(۱) گنداب یا دیگر فضولات ناشی از هر نوع توالیت و آبریزگاه؛

(۲) گنداب ناشی از قسمت‌های بهداشتی (داروخانه، درمانگاه و غیره) از طریق دستشویی‌ها، وان‌های شست و شو، و راه‌آبهای واقع در چنین مکانهایی؛

(۳) گنداب ناشی از فضاهای نگهداری حیوانات زنده؛ یا

(۴) دیگر آبهای زائد وقتی که با گنداب‌های تعریف شده در بالا مخلوط می‌شود.

۴- «مخزن نگهداری فاضلاب» یعنی مخزنی که برای جمع‌آوری و نگهداری فاضلاب استفاده می‌شود.

۵- «نزدیکترین خشکی» اصطلاح «از نزدیکترین خشکی» یعنی از خط مبدئی که از آن، دریای سرزمینی قلمروی مورد بحث مطابق با حقوق بین‌الملل ایجاد می‌شود، به جز در مواقعی که، از نظر این کنوانسیون، «از نزدیکترین خشکی» خارج از ساحل شمال شرقی استرالیا یعنی خطی که از نقطه‌ای روی ساحل استرالیا کشیده می‌شود به:

عرض جغرافیایی ۰۰° ۱۱' جنوبی، طول جغرافیایی ۰۸' ۱۴۲° شرقی

۱- غلظت یک ماده که در عرض زمان مشخصی (معمولاً ۹۶ ساعت) ۵۰ درصد ارگانیزمهای در معرض و مورد آزمایش قرار گرفته را از بین می‌برد همچنین به شکل ۵۰ h LC ۹۶ نیز به کار می‌رود. ۵۰ I.C معمولاً به صورت میلی‌گرم در لیتر (mg/l) یا ppm نشان داده می‌شود.

به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۱۰^{\circ} ۳۵'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۴۱^{\circ} ۵۵'$  شرقی سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۱۰^{\circ} ۰۰'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۴۲^{\circ} ۰۰'$  شرقی سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۹^{\circ} ۱۰'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۴۳^{\circ} ۵۲'$  شرقی سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۹^{\circ} ۰۰'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۴۴^{\circ} ۳۰'$  شرقی سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۱۰^{\circ} ۴۱'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۴۵^{\circ} ۰۰'$  شرقی سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۱۳^{\circ} ۰۰'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۴۵^{\circ} ۰۰'$  شرقی سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۱۵^{\circ} ۰۰'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۴۶^{\circ} ۰۰'$  شرقی سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۱۷^{\circ} ۳۰'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۴۷^{\circ} ۰۰'$  شرقی سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۲۱^{\circ} ۰۰'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۵۲^{\circ} ۵۵'$  شرقی سپس به نقطه‌ای به عرض جغرافیایی  $۲۴^{\circ} ۳۰'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۵۴^{\circ} ۰۰'$  شرقی سپس به نقطه‌ای روی ساحل استرالیا به عرض جغرافیایی  $۲۴^{\circ} ۴۲'$  جنوبی، طول جغرافیایی  $۱۵۳^{\circ} ۱۵'$  شرقی.

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

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

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

#### مقرر ۲- کاربرد

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

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

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

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

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

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

#### مقرر ۳- استثنائات

۱- مقرر (۱۱) این ضمیمه در موارد زیر اعمال نمی‌شود:

(۱) هنگامی که تخلیه فاضلاب یک کشتی به منظور حفظ ایمنی کشتی و افراد روی

آن یا نجات جان افراد در دریا لازم است؛ یا

(۲) تخلیه فاضلاب ناشی از هرگونه آسیب به کشتی یا تجهیزات آن، چنانچه کلیه احتیاطهای منطقی قبل و بعد از وقوع آسیب جهت جلوگیری یا کاهش تخلیه به عمل آمده باشد.

#### فصل ۲- بازرسیها و صدور گواهینامه

##### مقرر ۴- بازرسیها

۱- هر کشتی که طبق مقرر (۲) ملزم به رعایت مفاد این ضمیمه می‌باشد مشمول بازرسیهای مشخص شده در زیر خواهد بود:

(۱) یک بازرسی اولیه، قبل از این که کشتی به خدمت گرفته شود یا قبل از این که گواهینامه مورد لزوم به موجب مقرر (۵) این ضمیمه برای اولین بار برای آن صادر شود، که این بازرسی در بردارنده بازرسی کامل ساختمان، تجهیزات، سیستمها، ابزار، چیدمان و مواد کشتی تا حدی که کشتی مذکور تحت پوشش این ضمیمه است، می‌باشد. این بازرسی به نحوی خواهد بود که اطمینان حاصل شود ساختمان، تجهیزات، سیستمها، ابزار، چیدمان و مواد کاملاً مطابق با الزامات قابل اعمال این ضمیمه است.

(۲) یک بازرسی مجدد در فواصل مشخص شده توسط دستگاه اجرایی که از پنج سال تجاوز نکند، مگر در موردی که جزمهای (۲)، (۵)، (۶) یا (۷) بند (۱) مقرر (۸) این ضمیمه قابل اعمال است. بازرسی مجدد باید به نحوی باشد که اطمینان حاصل شود ساختمان، تجهیزات، سیستمها، ابزار، چیدمانها و مواد کاملاً منطبق با الزامات قابل اعمال این ضمیمه است.

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

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

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

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

(۱) بتواند تعمیراتی در مورد کشتی را الزام نماید؛ و

(۲) اگر مقامات ذی‌صلاح کشور صاحب بندر درخواست کردند بتواند بازرسی را انجام دهد.

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

۵- هنگامی که یک بازرس منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده تشخیص می‌دهد که شرایط کشتی یا تجهیزات آن به طور اساسی با مشخصات گواهینامه مطابقت ندارد یا به صورتی است که کشتی برای رفتن به دریا بدون ایجاد یک تهدید نامعقول صدمه به محیط زیست دریایی، تناسب ندارد، چنین بازرس یا سازمانی باید فوراً اطمینان حاصل نماید که اقدام اصلاحی اتخاذ می‌شود و باید به نحو مقتضی به دستگاه اجرایی اطلاع دهد. اگر چنین اقدام اصلاحی اتخاذ نشود، گواهینامه باید پس گرفته شود و به دستگاه اجرایی سریعاً اطلاع داده شود و اگر کشتی در بندر عضو دیگری قرار دارد، باید به مقامات ذی‌صلاح کشور بندری نیز سریعاً اطلاع داده شود. وقتی یک مأمور دستگاه اجرایی، یک بازرس منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده به مقامات ذی‌صلاح کشور بندری اطلاع دادند، دولت کشور بندری مربوط، باید به این مأمور، بازرس یا سازمان به رسمیت شناخته شده هرگونه کمک لازم جهت انجام تعهدات خود به موجب این مقرر را ارائه نماید. در صورت امکان، دولت کشور بندری مربوط باید چنان اقداماتی را به عمل آورد که تضمین نماید کشتی حرکت نمی‌کند مگر این که بتواند به منظور رسیدن به نزدیکترین تعمیرگاه مناسب در دسترس، بدون ایجاد تهدید نامعقول به محیط زیست دریایی، به حرکت خود در دریا ادامه دهد یا بندر را ترک کند.

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

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

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

۹- هر زمان که سائحه‌ای برای کشتی رخ می‌دهد یا نقصی پیدا می‌شود که به طور اساسی بر تمامیت کشتی یا کفایت یا کامل بودن تجهیزات آن که مشمول این ضمیمه است، تأثیر می‌گذارد، فرمانده یا مالک کشتی باید در اولین فرصت، به دستگاه اجرایی، سازمان به رسمیت شناخته شده یا بازرس منتخب مسؤول صدور گواهینامه مربوط گزارش دهد و آنها نیز تحقیقاتی را آغاز خواهند کرد تا مشخص کنند آیا بازرسی به نحو مذکور در بند (۱) این مقرر ضروری است یا خیر؟

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

#### مقرر ۵- صدور یا تأیید گواهینامه با پشت‌نویسی

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

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

#### مقرر ۶- صدور یا تأیید گواهینامه با پشت‌نویسی توسط دولت دیگر

۱- دولت یک عضو کنوانسیون، بنا به درخواست دستگاه اجرایی، می‌تواند موجب بازرسی کشتی شود و چنانچه متقاعد به مطابقت با مفاد کنوانسیون شد، باید گواهینامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتی را صادر کند یا اجازه صدور آن را بدهد و در صورت اقتضاء، گواهینامه موجود بر روی کشتی را در انطباق با این ضمیمه با پشت‌نویسی، تأیید یا اجازه تأیید آن را بدهد.

۲- یک نسخه از گواهینامه و یک نسخه از گزارش بازرسی باید هر چه سریعتر برای دستگاه اجرایی درخواست‌کننده بازرسی ارسال شود.

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

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

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

#### مقرر ۷- شکل گواهینامه

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

#### مقرر ۸- مدت و اعتبار گواهینامه

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

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

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

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

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

۵- اگر یک کشتی در زمان انقضاء گواهینامه، در بندری که باید مورد بازرسی قرار بگیرد، نباشد، دستگاه اجرایی می‌تواند مدت اعتبار گواهینامه را تمدید نماید، اما این تمدید فقط به این منظور صورت می‌گیرد که کشتی اجازه ادامه سفر به بندری را که قرار است تحت بازرسی قرار بگیرد، داشته باشد، و تنها در مواردی صورت می‌گیرد که به نظر می‌رسد مناسب و معقول است که این گونه عمل شود. نباید هیچ گواهینامه‌ای برای مدتی بیش از سه ماه تمدید شود و کشتی‌ای که چنین تمدیدی به آن اعطاء می‌شود نباید هنگامی که به بندری

که باید مورد بازرسی قرار بگیرد، می‌رسد با اتکاء به چنین تمدیدی بندر را بدون داشتن گواهینامه جدید ترک بنماید. وقتی که بازرسی مجدد کامل می‌شود، گواهینامه جدید تا تاریخی معتبر خواهد بود که بیش از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود قبل از تمدید اعطاء شده، نباشد.

۶- گواهینامه صادره برای کشتی که به سفرهای کوتاه مشغول است و طبق مفاد پیش‌گفته در این مقرر تمدید نشده است، می‌تواند توسط دستگاه اجرایی با اعطاء یک مهلت حداکثر یک ماهه از تاریخ انقضاء موجود در آن تمدید شود. هنگامی که بازرسی مجدد کامل می‌گردد، باید گواهینامه جدید تا تاریخی که بیش از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود قبل از تمدید اعطاء شده نخواهد بود، معتبر باشد.

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

۸- گواهینامه صادره به موجب مقرر (۵) یا (۶) این ضمیمه، در صورت وجود یکی از شرایط زیر از درجه اعتبار ساقط خواهد شد:

(۱) اگر بازرسیهای مربوطه در مدتی که به موجب بند (۱) مقرر (۴) مشخص شده کامل نشده باشد، یا

(۲) در صورت انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر. یک گواهینامه جدید فقط وقتی صادر می‌گردد که دولت صادرکننده گواهینامه جدید کاملاً از تطابق کشتی با الزامات بندهای (۷) و (۸) مقرر (۴) این ضمیمه رضایت حاصل نماید. در صورت انتقال میان اعضاء، عضوی که قبلاً کشتی حق برافراشتن پرچم آن را داشته، در صورتی که در طی سه‌ماه پس از انتقال از آن درخواست گردد، باید هر چه زودتر نسخه‌هایی از گواهینامه که کشتی قبل از انتقال با خود داشته و در صورت موجود بودن، نسخه‌هایی از گزارشهای مربوطه بازرسی را به آن دستگاه اجرایی، منتقل نماید.

#### فصل ۳- تجهیزات و کنترل تخلیه

#### مقرر ۹- سیستمهای فاضلاب

۱- هر کشتی که بر طبق مقرر (۲)، ملزم به رعایت مفاد این ضمیمه می‌باشد، باید به یکی از سیستمهای فاضلاب که در زیر آمده، تجهیز شود:

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

۱- به توصیه‌نامه در مورد استانداردهای برون‌ریز بین‌المللی و رهنمودهایی برای آزمایش عملکرد تأسیسات تصفیه فاضلاب مصوب کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی سازمان به موجب قطعنامه (MEPC، ۲ (VI)، مراجعه شود. برای کشتیهای موجود، مشخصات ملی، قابل قبول است.

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

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

#### مقرره ۱۰- اتصالات استاندارد تخلیه

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

#### ابعاد استاندارد لوله‌های مربوط به اتصالات تخلیه

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

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

۲- در مورد کشتی‌هایی که برای تجارت‌های مشخصی اختصاص یافته‌اند نظیر کشتی‌های مسافری که در مسیر خاصی تردد می‌کنند، به عنوان روش جایگزین، لوله تخلیه فاضلاب کشتی می‌تواند با اتصالات تخلیه‌ای مورد قبول دستگاه اجرایی، نظیر قطعات اتصالی سریع جهت ارتباط، متناسب شود.

#### مقرره ۱۱- تخلیه فاضلاب

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

(۱) کشتی فاضلاب‌های خردشده و گندزدایی شده را با استفاده از سیستم مورد تأیید دستگاه اجرایی مطابق با جزء (۲) بند (۴) مقرره (۹) در فاصله بیش از سه مایل دریایی از نزدیکترین خشکی تخلیه کند، یا فاضلاب خرد و گندزدایی نشده را در فاصله بیش از دوازده مایلی از نزدیکترین خشکی تخلیه نماید، مشروط بر این که در هر صورت، فاضلاب‌های موجود در مخازن نگهداری نباید به صورت یکجا دفع شود بلکه هنگامی که کشتی در حال پیشروی و حرکت با سرعت کمتر از چهار گره دریایی است، به صورت ملایم باید تخلیه شود. میزان تخلیه باید توسط دستگاه اجرایی براساس استانداردهای تهیه شده توسط سازمان تأیید شود، یا

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

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

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

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

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

#### فصل ۴ - تسهیلات دریافت

##### مقرره ۱۲- تسهیلات دریافت مواد زائد

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

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

بازرسی  
تعمیرات



شکل گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب

گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب

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

(عنوان کامل کشور)

توسط .....

(عنوان کامل شخص ذی صلاح یا سازمان مجاز شناخته شده به موجب مفاد کنوانسیون) مشخصات کشتی<sup>۱</sup>

نام کشتی: .....

شماره یا حروف مشخصه: .....

بندر ثبت: .....

ظرفیت ناخالص: .....

تعداد اشخاصی که کشتی مجاز به حمل است .....

شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی<sup>۲</sup> .....

کشتی جدید/ موجود<sup>۳</sup> .....

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

۱- کشتی دارای سیستم تصفیه فاضلاب/ خردکننده/ مخزن نگهداری<sup>۴</sup> و لوله تخلیه مطابق با مقرره های (۹ و ۱۰) ضمیمه (۴) کنوانسیون به شرح زیر می باشد:

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

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

۳ و ۴- حسب مورد حذف شود.

(۱-۱) مشخصات سیستم تصفیه فاضلاب:

نوع سیستم تصفیه فاضلاب: .....

نام سازنده: .....

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

(۱-۲) مشخصات دستگاه خرد کننده:

نوع خرد کننده: .....

نام سازنده: .....

استاندارد فاضلاب پس از گندزدایی: .....

(۱-۳) مشخصات مخزن نگهداری:

ظرفیت کلی مخزن نگهداری: .....

محل استقرار: .....

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

ساحلی استاندارد.

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

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

این گواهینامه تا تاریخ .....<sup>۱</sup> منوط به بازرسیهای منطبق با مقرره (۴) ضمیمه (۴) کنوانسیون، معتبر است.

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

صادر در .....

(محل صدور گواهینامه)

..... (روز/ماه/سال)

(تاریخ صدور) (امضاء مقام مجاز صادر کننده گواهینامه)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

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

پشت‌نویسی برای تمدید گواهینامه اگر برای کمتر از پنج سال معتبر باشد.

در صورت اعمال بند (۳) مقرر (۸)

کشتی منطبق با مقررات مرتبط کنوانسیون است و این گواهینامه طبق بند (۳) مقرر (۸) ضمیمه (۴) کنوانسیون به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ ..... (روز/ماه/سال) پذیرفته می‌شود.

امضاء .....

(امضای مأمور مجاز)

مکان .....

تاریخ (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

پشت‌نویسی گواهینامه، در صورت اتمام بازرسی مجدد و اعمال بند (۴)

مقرر (۸)

کشتی منطبق با مقررات مرتبط کنوانسیون است و این گواهینامه طبق بند (۴) مقرر (۸) ضمیمه (۴) کنوانسیون به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ ..... (روز/ماه/سال) پذیرفته می‌شود.

امضاء .....

(امضای مأمور مجاز)

مکان .....

تاریخ (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

پشت‌نویسی برای تمدید اعتبار گواهینامه تا زمان رسیدن کشتی به بندر بازرسی یا برای مهلتی که کشتی به بندر بازرسی رسیده یا در صورت اعمال بند (۵) یا (۶)

مقرر (۸)

این گواهینامه طبق بندهای (۵) یا (۶) مقرر (۸) ضمیمه (۴) کنوانسیون به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ ..... (روز/ماه/سال) پذیرفته می‌شود.

امضاء .....

(امضای مأمور مجاز)

مکان .....

تاریخ (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز حسب مورد)

۱- حسب مورد حذف شود.

پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی

جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)،

به گونه‌ای که توسط پروتکل مورخ ۱۷ فوریه ۱۹۷۸ میلادی

(۱۳۵۶/۱۱/۲۸ هجری شمسی) اصلاح شده است

اعضای این پروتکل،

که عضو پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی

جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) می‌باشند،

با تشخیص نیاز به جلوگیری و کنترل آلودگی هوا ناشی از کشتیها،

با یادآوری اصل (۱۵) بیانیه ریو در خصوص محیط زیست و توسعه که خواستار

اتخاذ رویکرد احتیاطی می‌باشد،

با توجه به این که این هدف، با انعقاد پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)

جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ میلادی

(۱۳۵۲ هجری شمسی)، به گونه‌ای که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی)

اصلاح شده، به بهترین وجهی حاصل می‌شود، به شرح زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱- سندی که اصلاح می‌شود

سندی که این پروتکل آن را اصلاح می‌کند، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از

آلودگی ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) به گونه‌ای که توسط پروتکل

۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به آن اصلاح شده است، می‌باشد (که از این

پس «کنوانسیون» نامیده می‌شود).

ماده ۲- الحاق ضمیمه (۶) به کنوانسیون

ضمیمه (۶) با عنوان «مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتیها» که متن

آن پیوست این پروتکل می‌باشد، اضافه می‌گردد.

ماده ۳- تعهدات کلی

۱- کنوانسیون و این پروتکل باید، میان اعضای این پروتکل، با هم به عنوان یک سند واحد

خوانده و تفسیر شود.

۲- هرگونه ارجاع به این پروتکل به طور همزمان به منزله ارجاع به ضمیمه آن می‌باشد.

ماده ۴- روش اصلاح

در اعمال ماده (۱۶) کنوانسیون در مورد اصلاحیه ضمیمه (۶) و پیوستهای آن،

اشاره به «عضو کنوانسیون» باید به منزله اشاره به عضو آن ضمیمه تلقی شود.

شروط نهایی:

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

۱- این پروتکل برای امضاء در مقر سازمان بین‌المللی دریانوردی (که از این پس

«سازمان» نامیده می‌شود) از اول ژانویه ۱۹۹۸ تا ۳۱ دسامبر ۱۹۹۸ میلادی (۱۳۷۶/۱۰/۱۱)

۱۱۱

۱۱۱

۵ ۱۳۷۷/۱۰/۱۰ هجری شمسی) مفتوح بوده و پس از آن، جهت الحاق مفتوح باقی خواهد ماند. تنها کشورهای متعاقد پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۶) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) (که از این پس « پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی)» نامیده می‌شود) می‌توانند به روشهای زیر عضو این پروتکل شوند:

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

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

تصویب؛ یا

(پ) الحاق.

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

### ماده ۶- لازم‌الاجراء شدن

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

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

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

### ماده ۷- انصراف از عضویت

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

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

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

۴- انصراف از عضویت در پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) طبق ماده (۷) آن، به منزله انصراف از عضویت در این پروتکل طبق این ماده تلقی خواهد شد.

چنین انصرافی در همان تاریخی نافذ خواهد شد که انصراف از پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) طبق ماده (۷) پروتکل مزبور به مورد اجراء درمی‌آید.

### ماده ۸- امین اسناد

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

۲- امین اسناد باید:

(الف) موارد زیر را به اطلاع تمام دولتهایی که این پروتکل را امضاء نموده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند برساند:

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

(۲) تاریخ لازم‌الاجراء شدن این پروتکل؛ و

(۳) تودیع هر سند انصراف از عضویت در این پروتکل به همراه تاریخ دریافت سند و تاریخی که انصراف نافذ خواهد شد؛ و

(ب) نسخ گواهی شده برابر اصل این پروتکل را برای تمام دولتهایی که این پروتکل را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند، ارسال نماید.

۳- به محض لازم‌الاجراء شدن این پروتکل، یک نسخه گواهی شده برابر اصل آن باید توسط امین اسناد به دبیرخانه سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار طبق ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد ارسال گردد.

### ماده ۹- زبانها

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

در تأیید مراتب فوق، امضاءکنندگان زیر که از طرف دولتهای متبوع خود بدین منظور به طور مقتضی مجاز شده‌اند، این پروتکل را امضاء نموده‌اند.

این پروتکل در روز بیست و ششم سپتامبر سال یکهزار و نهصد و هفت میلادی (مطابق با چهارم مهرماه یکهزار و سیصد و هفتاد و شش هجری شمسی) در لندن تنظیم گردید.

### ضمیمه

الحاق ضمیمه (۶) به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها،

۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، به گونه‌ای که توسط پروتکل

۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به آن اصلاح شده است

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

### ضمیمه ۶

مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتیها

#### فصل ۱- کلیات

#### مقرر ۱- دامنه شمول

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

## تفسیر ۱.۱ را ملاحظه کنید.

### مقرره ۲- تعاریف

از نظر این ضمیمه:

- (۱) مرحله مشابهی از ساخت یعنی مرحله‌ای که در آن:  
(الف) ساخت قابل تشخیصی در رابطه با کشتی خاصی آغاز می‌گردد؛ و  
(ب) مونتاژ آن کشتی شامل حداقل پنجاه تن یا یک درصد (۱٪) جرم برآورد شده کل مواد ساختمانی کشتی، هر کدام که کمتر است، شروع شده باشد.  
(۲) تغذیه پیوسته به فرایندی اطلاق می‌گردد که ماده زائد، هنگامی که زباله‌سوز در شرایط کارکرد عادی قرار داشته و درجه حرارت محفظه احتراق بین (۸۵۰) و (۱۲۰۰) درجه سانتیگراد باشد، بدون کمک انسانی به درون زباله‌سوز خورانده شود.  
(۳) انتشار به معنی هر گونه رهاسازی مواد مشمول کنترل در این ضمیمه، از کشتیها به جو یا دریا می‌باشد.  
(۴) تأسیسات جدید در ارتباط با مقرره (۱۲) این ضمیمه، یعنی نصب سیستمها، تجهیزات از جمله واحدهای جدید قابل حمل اطفاء حریق، مواد عایق، یا سایر مواد در کشتی، پس از آن تاریخی که در آن، این ضمیمه لازم‌الاجراء می‌شود، به استثناء تعمیر یا پرکردن مجدد سیستمهایی که قبلاً نصب شده، تجهیزات، مواد عایق، یا سایر مواد، یا پرکردن مجدد واحدهای قابل حمل اطفاء حریق.

## تفسیر ۲.۱ را ملاحظه کنید.

- (۵) آئین‌نامه فنی اکسیدهای نیتروژن (NOx) به معنی آئین‌نامه فنی کنترل انتشار اکسیدهای نیتروژن از موتورهای دیزلی دریایی می‌باشد که توسط قطعنامه شماره (۲) فراهمایی، که می‌تواند توسط سازمان اصلاح شود، تصویب شده است، مشروط بر این که چنین اصلاحاتی، طبق مقررات ماده (۱۶) این کنوانسیون در خصوص روشهای اصلاح حاکم بر پیوست یک ضمیمه، تصویب و به مورد اجراء گذاشته شود.  
(۶) مواد کاهنده لایه آزن به معنی مواد کنترل شده‌ای می‌باشد که در بند (۴) ماده (۱) پروتکل مونترال در خصوص مواد کاهنده لایه آزن، ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هجری شمسی)، تعریف شده است و در ضمایم (الف)، (ب)، (پ) یا (ت) پروتکل مذکور فهرست گردیده و در زمان اجراء یا تفسیر این ضمیمه لازم‌الاجراء باشد.  
مواد کاهنده لایه آزن که می‌تواند روی کشتی یافت شود شامل موارد زیر بوده اما محدود به آنها نمی‌شود:

هالون ۱۲۱۱ برموکلوئیدی فلئورومتان

هالون ۱۳۰۱ برموتری فلئورومتان

هالون ۲۴۰۲ ۲،۱،۱-دی برم-۲،۲،۱،۱-تترافلئورواتان (به نام هالون ۱۱۴B2 نیز

شناخته می‌شود)

CFC-۱۱	تری کلرو فلئورومتان
CFC-۱۲	دی کلرودی فلئورومتان
CFC-۱۱۳	۲،۱،۱-تری کلرو-۲،۲،۱-تری فلئورواتان
CFC-۱۱۴	۲،۱-دی کلرو-۲،۲،۱،۱-تترافلئورواتان
CFC-۱۱۵	کلروپنتا فلئورواتان

- (۷) لجن نفتی به معنی لجن ناشی از نفت سوخت یا دستگاههای جداکننده روغنهای روان‌ساز، ضایعات روغن روان‌ساز ناشی از ماشین‌آلات اصلی یا کمکی یا نفت زائد ناشی از دستگاههای جداکننده آب خن، تجهیزات تصفیه روغن یا چک‌های آن می‌باشد.  
(۸) سوزاندن مواد زائد در کشتی به معنی سوزاندن مواد زائد و یا سایر مواد در کشتی می‌باشد، در صورتی که چنین موادی در حین عملیات عادی همان کشتی تولید شده باشد.  
(۹) زباله‌سوز کشتی به معنی وسیله‌ای در کشتی است که برای هدف اولیه سوزاندن مواد زائد طراحی شده است.  
(۱۰) کشتیهای ساخته شده یعنی کشتیهایی که تیر حمل آنها گذاشته شده یا در

مرحله مشابهی از ساخت می‌باشند.

- (۱۱) منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد یعنی منطقه‌ای که در آن اتخاذ مقررات الزامی خاص برای انتشار اکسیدهای گوگرد ناشی از کشتی‌ها به منظور جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی هوا مربوط به اکسیدهای گوگرد و اثرات وابسته و نامطلوب آنها بر روی خشکی و مناطق دریایی، الزامی است. مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد شامل موارد فهرست شده در مقرره (۱۴) این ضمیمه می‌باشد.

- (۱۲) تانکر به معنی تانکر حمل نفت تعریف شده در بند (۴) مقرره (۱) ضمیمه یک یا تانکر حمل مواد شیمیایی طبق تعریف مندرج در بند (۱) مقرره (۱) ضمیمه دو این کنوانسیون می‌باشد.

- (۱۳) پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) به معنی پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) می‌باشد، به گونه‌ای که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به آن اصلاح شده است.  
(۱۴) تاریخ سالگرد به معنی روز و ماه هر سال که منطبق با تاریخ انقضاء گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا خواهد بود.

### مقرره ۳- استثنائات کلی

مقرره‌های این ضمیمه در موارد زیر اعمال نخواهد شد:

(الف) هر گونه انتشار که به منظور حفظ ایمنی یک کشتی یا حفظ جان اشخاص

در دریا ضروری باشد، یا

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

۱- مشروط بر این که پس از وارد شدن آسیب یا کشف انتشار، کلیه احتیاطهای معقول به منظور پیشگیری یا به حداقل رساندن انتشار صورت گرفته باشد؛ و  
۲- مگر این که مالک یا فرمانده خواه با قصد ایجاد خسارات، خواه سهواً و با علم به ایجاد احتمالی خسارت عملی انجام داده باشد.

#### مقرر ۴- معادلها

۱- دستگاه اجرایی می تواند اجازه نصب هر گونه قطعه، ماده، وسیله یا ماشین آلات در یک کشتی به عنوان جایگزین موارد خواسته شده توسط این ضمیمه را بدهد، مشروط بر این که چنین قطعه، ماده، وسیله یا ماشین آلات حداقل از همان کارایی مورد لزوم در این ضمیمه برخوردار باشد.

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

#### فصل ۲- بازرسی، صدور گواهینامه و روشهای کنترل

##### مقرر ۵- بازرسیها

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

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

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

(ج) یک بازرسی میان دوره ای ظرف سه ماه قبل یا بعد از تاریخ دومین سالگرد بازرسی یا طی سه ماه قبل یا بعد از سومین تاریخ سالگرد گواهینامه، که جایگزین یکی از بازرسیهای سالانه مشخص شده در جزء (د) بند (۱) این مقرر می شود. بازرسی میان دوره ای باید به گونه ای باشد که این اطمینان را حاصل نماید که تجهیزات و ترتیبات با الزامات قابل اعمال این ضمیمه مطابقت کامل داشته و در شرایط کارکرد خوبی قرار دارند. چنین بازرسیهای میان دوره ای باید در گواهینامه صادره به موجب مقرر ۶) یا (۷) این ضمیمه با پشت نویسی تأیید شود.

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

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

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

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

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

(ج) هنگامی که یک بازرس منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده، تشخیص می دهد که شرایط تجهیزات، به نحو اساسی منطبق با مشخصات گواهینامه نیست، باید اطمینان حاصل نمایند که اقدام اصلاحی اتخاذ می شود و مراتب باید به نحو مقتضی به اطلاع دستگاه اجرایی برسد. اگر چنین اقدام اصلاحی اتخاذ نگردد باید گواهینامه توسط دستگاه اجرایی باز پس گرفته شود. اگر کشتی در بندر کشور عضو دیگری باشد باید مراتب به مقامات مجاز کشور صاحب بندر نیز سریعاً اطلاع داده شود. هنگامی که یک مأمور دستگاه اجرایی، یک بازرس منتخب یا دستگاه اجرایی به رسمیت شناخته شده

۱- به دستورالعمل تفویض اختیار به سازمانهایی که به نیابت از دستگاه اجرایی عمل می نمایند، مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۸) ۷۳۹، الف و مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۹) ۷۸۹، الف در ارتباط با ویژگیهای بازرسی و صدور گواهینامه توسط سازمانهایی که به نیابت از دستگاه اجرایی عمل می نمایند، مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۹) ۷۸۹، الف رجوع کنید.

به مقامات مجاز کشور صاحب بندر اطلاع دادند، دولت کشور صاحب بندر ذی ربط، باید به چنین مأمور، بازرس یا سازمان به رسمیت شناخته شده‌ای هر گونه کمک لازم جهت انجام وظایفشان به موجب این مقررہ را ارائه نماید.

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

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

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

(ب) هرگاه سازه‌های برای یک کشتی رخ دهد یا نقصی پیدا شود که به طور اساسی بر کارآمدی یا توانایی تجهیزاتی از کشتی که تحت پوشش این ضمیمه است، تأثیر می‌گذارد، فرمانده یا مالک کشتی باید در اولین فرصت به دستگاه اجرایی، بازرس منتخب یا سازمان به رسمیت شناخته شده مسؤل صدور گواهینامه مربوط گزارش دهد.

#### مقررہ ۶ - صدور گواهینامه یا تأیید آن با پشت نویسی

۱- یک گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا باید بعد از بازرسی اولیه یا مجدد طبق مفاد مقررہ (۵) این ضمیمه، برای موارد زیر صادر شود:

(الف) برای کشتیهای با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن یا بیشتر، که به سفر به بنادر یا پایانه‌های فراساحلی تحت صلاحیت اعضای دیگر مشغول هستند؛ و

(ب) برای سکوها یا دکل‌های حفاری که به سفر به آبهای تحت حاکمیت یا صلاحیت اعضای دیگر پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)، مشغول هستند.

۲- برای کشتی‌های ساخته شده قبل از تاریخ لازم‌الاجراء شدن پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)، باید گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا طبق بند (۱) این مقررہ قبل از اولین مراجعه برنامه‌ریزی شده کشتی به حوضچه خشک پس از لازم‌الاجراء شدن پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) صادر شود، اما در هیچ موردی نباید دیرتر از سه سال پس از تاریخ لازم‌الاجراء شدن پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) باشد.

۳- چنین گواهینامه‌ای باید توسط دستگاه اجرایی یا به وسیله هر شخص یا سازمانی که از طرف دستگاه اجرایی به طور مقتضی مجاز شناخته شده صادر گردد. در هر مورد، مسؤلیت کامل گواهینامه بر عهده دستگاه اجرایی می‌باشد.

مقررہ ۷ - صدور گواهینامه یا تأیید آن با پشت‌نویسی توسط دولت دیگر

(۱) دولت یک عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) می‌تواند بنا به درخواست دستگاه اجرایی، موجب بازرسی یک کشتی شود و اگر متقاعد گردد که مقررات این ضمیمه

رعایت شده است، طبق این ضمیمه گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا را صادر یا اجازه صدور آن را بدهد، و در صورت اقتضاء طبق این ضمیمه، آن گواهینامه را با پشت‌نویسی تأیید یا اجازه تأیید آن را بدهد.

(۲) یک نسخه از گواهینامه و یک نسخه از گزارش بازرسی باید هر چه زودتر برای دستگاه اجرایی درخواست‌کننده ارسال شود.

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

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

#### مقررہ ۸ - شکل گواهینامه

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

#### مقررہ ۹ - مدت و اعتبار گواهینامه

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

(۲) (الف) صرف نظر از الزامات بند (۱) این مقررہ، وقتی که بازرسی مجدد ظرف سه‌ماه قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود کامل می‌شود، باید گواهینامه جدید از تاریخ اتمام بازرسی مجدد تا تاریخی که بیشتر از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود نخواهد بود، معتبر باقی بماند.

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

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

(۳) اگر گواهینامه برای مدت کمتر از پنج سال صادر شده باشد، دستگاه اجرایی می‌تواند اعتبار آن گواهینامه را تا پس از تاریخ انقضای که حداکثر زمان آن در بند (۱) این مقررہ مشخص شده، تمدید نماید، مشروط بر آن که بازرسیهای موضوع جزعهای (ج) و

(د) بند (۱) مقررہ (۵) این ضمیمہ در خصوص گواہینامہ صادرہ برای مدت پنج سال حسب مورد انجام شود.

(۴) اگر یک بازرسی مجدد انجام شده باشد و نتوان قبل از تاریخ انقضاء گواہینامہ موجود گواہینامہ جدید را صادر کرد یا در اختیار کشتی گذاشت، شخص یا سازمان مجاز از طرف دستگاه اجرائی می‌تواند گواہینامہ موجود را با پشت‌نویسی تأیید کند و چنین گواہینامہ‌ای باید برای مدتی که بیش از پنج ماه از تاریخ انقضاء تجاوز ننماید، به عنوان گواہینامہ معتبر پذیرفته شود.

(۵) اگر یک کشتی در زمان انقضاء گواہینامہ‌اش، در بندری که باید تحت بازرسی قرار گیرد، نباشد، دستگاه اجرائی می‌تواند مدت اعتبار گواہینامہ را تمدید کند، اما این تمدید باید تنها بدین منظور داده شود که کشتی اجازه ادامه سفر تا بندری که باید تحت بازرسی قرار گیرد را داشته باشد و تنها در مواردی صورت می‌گیرد که انجام این تمدید مناسب و معقول باشد. هیچ گواہینامہ‌ای نباید برای مدتی بیش از سه‌ماه تمدید شود و کشتی‌ای که این تمدید به آن داده می‌شود، هنگام ورود به بندری که قرار است در آن بازرسی شود نباید با اتکاء به چنین تمدیدی آن بندر را بدون داشتن گواہینامہ جدید ترک نماید. هنگامی که بازرسی مجدد کامل می‌شود، باید گواہینامہ جدید تا تاریخی که بیشتر از پنج سال از تاریخ انقضاء گواہینامہ موجود، قبل از تمدید اعطاء شده نخواهد بود، معتبر باشد.

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

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

(۸) اگر بازرسی سالانہ یا میان‌دوره‌ای قبل از دوره زمانی مشخص شده در مقررہ (۵) این ضمیمہ به اتمام رسید، سپس:

(الف) تاریخ سالگرد مندرج در گواہینامہ باید از طریق پشت‌نویسی به تاریخی که نباید بیش از سه‌ماه دیرتر از تاریخ اتمام بازرسی باشد، اصلاح شود؛

(ب) بازرسی سالانہ یا میان‌دوره‌ای بعدی مورد لزوم طبق مقررہ (۵) این ضمیمہ باید در فواصل معین شده در آن مقررہ با استفاده از تاریخ سالگرد جدید، انجام شود.

(ج) اگر گواہینامہ طبق جزء (ج) یا (د) بند (۱) مقررہ (۵) با پشت‌نویسی تأیید نشود، (ج) به محض انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر، یک گواہینامہ جدید تنها زمانی صادر می‌شود که دولت صادرکنندہ گواہینامہ جدید کاملاً از تطابق کشتی با الزامات جزء (الف) بند (۴) مقررہ (۵) این ضمیمہ رضایت حاصل نماید. در صورت انتقال میان اعضاء، دولت عضوی که در گذشته کشتی حق برافراشتن پرچم آن را داشته، در صورتی که طی سه ماه پس از انتقال از آن درخواست شود، باید در اسرع وقت نسخه‌هایی از گواہینامہ‌ای که قبل از انتقال در کشتی موجود بوده و در صورت وجود، نسخه‌هایی از گزارشهای مربوط بازرسی را به دستگاه اجرائی ارسال کند.

(۹) یک گواہینامہ صادرہ به موجب مقررہ (۶) یا (۷) این ضمیمہ در موارد زیر از درجه اعتبار ساقط خواهد شد:

(الف) اگر بازرسیهای مربوط ظرف دوره‌های زمانی تعیین شده در بند (۱) مقررہ (۵) این ضمیمہ انجام نشود.

(ب) اگر گواہینامہ طبق جزء (ج) یا (د) بند (۱) مقررہ (۵) با پشت‌نویسی تأیید نشود.

(ج) به محض انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر، یک گواہینامہ جدید تنها زمانی صادر می‌شود که دولت صادرکنندہ گواہینامہ جدید کاملاً از تطابق کشتی با الزامات جزء (الف) بند (۴) مقررہ (۵) این ضمیمہ رضایت حاصل نماید. در صورت انتقال میان اعضاء، دولت عضوی که در گذشته کشتی حق برافراشتن پرچم آن را داشته، در صورتی که طی سه ماه پس از انتقال از آن درخواست شود، باید در اسرع وقت نسخه‌هایی از گواہینامہ‌ای که قبل از انتقال در کشتی موجود بوده و در صورت وجود، نسخه‌هایی از گزارشهای مربوط بازرسی را به دستگاه اجرائی ارسال کند.

#### مقررہ ۱۰- کنترل کشور صاحب بندر در خصوص الزامات عملیاتی

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

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

(الف) تاریخ سالگرد مندرج در گواہینامہ باید از طریق پشت‌نویسی به تاریخی که نباید بیش از سه‌ماه دیرتر از تاریخ اتمام بازرسی باشد، اصلاح شود؛

(ب) بازرسی سالانہ یا میان‌دوره‌ای بعدی مورد لزوم طبق مقررہ (۵) این ضمیمہ باید در فواصل معین شده در آن مقررہ با استفاده از تاریخ سالگرد جدید، انجام شود.

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

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

#### مقررہ ۱۱- کشف موارد نقض و اجراء

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

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

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

۴- به محض دریافت چنین ادله‌ای، دستگاه اجرایی که به آن اطلاع داده شده باید موضوع را بررسی نماید و می‌تواند از آن عضو درخواست نماید تا مدارک بیشتر یا بهتری درخصوص نقض ادعاء شده ارائه نماید. در صورتی‌که دستگاه اجرایی مجاب شود که مدارک کافی برای شروع دادرسی علیه نقض ادعاء شده موجود است، باید موجبات انجام چنین دادرسی را در اسرع وقت طبق قوانین خود فراهم نماید. دستگاه اجرایی موظف است سریعاً عضوی که نقض ادعاء شده را گزارش نموده و نیز سازمان را از اقدام به عمل آمده مطلع نماید.

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

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

### فصل ۳- الزامات مربوط به کنترل انتشار از کشتیها

#### مقرر ۱۲- مواد کاهنده لایه ازن

۱- با رعایت مفاد مقرر ۳، هرگونه انتشار عمدی مواد کاهنده لایه ازن ممنوع می‌باشد. انتشار عمدی شامل انتشارهای حادث‌شده در هنگام نگهداری، سرویس، تعمیرات یا تنظیم سیستمها و تجهیزات می‌باشد، اما این انتشارات عمدی شامل آزادسازی اندک مواد در هنگام بازیافت یا بازیابی یک ماده کاهنده لایه ازن نمی‌باشد. انتشارات ناشی

از نشت یک ماده کاهنده لایه ازن اعم از این‌که نشت عمدی باشد یا خیر، می‌تواند به وسیله اعضای پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) تابع مقرراتی گردد.

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

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

#### مقرر ۱۳- اکسیدهای نیتروژن (NOx)

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

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

۲- هر موتور دیزل با توان خروجی بیش از ۱۳۰ کیلووات که در اول ژانویه سال ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) یا بعد از آن تحت تغییر عمده قرار گیرد.

(ب) این مقرر در موارد زیر اعمال نمی‌گردد:

۱- در مورد موتورهای دیزل اضطراری، موتورهای نصب شده در قایقهای نجات و هر دستگاه یا تجهیزاتی که صرفاً در موارد اضطراری قرار است مورد استفاده قرار گیرد؛ و

۲- موتورهای نصب شده بر روی کشتیهایی که صرفاً در آبهای تحت حاکمیت یا صلاحیت کشوری که کشتی محق به برافراشتن پرچم آن است فعالیت می‌کند، مشروط بر این‌که چنین موتورهایی مشمول اقدامات جایگزین برای کنترل اکسیدهای نیتروژن که توسط دستگاه اجرایی مقرر شده، قرار گیرد.

#### تفسیر ۱۳.۱ را ملاحظه کنید.

(ج) صرف‌نظر از مفاد جزء (الف) این بند، دستگاه اجرایی می‌تواند اعمال این مقرر را برای هر موتور دیزلی نصب شده بر روی یک کشتی که قبل از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این پروتکل ساخته شده یا تحت تغییر عمده قرار می‌گیرد، مستثنی نماید، مشروط بر این‌که چنین کشتی‌ای صرفاً به سفر به بندر یا پایانه‌های فراساحلی کشوری که کشتی حق برافراشتن پرچم آن را دارد، مبادرت نماید.

#### تفسیر ۱۳.۲ را ملاحظه کنید.

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

(۱) یک موتور جدید که در اول ژانویه سال ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی)

یا بعد از آن ساخته شده است، جایگزین موتور فعلی شود؛ یا



(۲) هر گونه تغییر اساسی طبق تعریف مندرج در آئین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن، بر روی موتور انجام شود؛ یا  
(۳) حداکثر بازده پیوسته موتور به مقدار بیش از ده درصد (۱۰٪) افزایش یابد.

تفسیر ۳.۱۳ را ملاحظه کنید.

(ب) انتشار اکسیدهای نیتروژن ناشی از تغییرات مورد اشاره در جزء (الف) این بند باید برای تأیید توسط دستگاه اجرائی طبق آئین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن مستند شود.  
(۳) (الف) با رعایت مفاد مقرر (۳) این ضمیمه، به کارگیری هر موتور دیزل که این مقرر در خصوص آن اعمال می شود ممنوع است، به جز زمانی که انتشار اکسیدهای نیتروژن از موتور (که برحسب کل وزن اکسیدهای نیتروژن منتشره محاسبه گردیده است)، در حدود مقادیر زیر باشد:

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

۲-  $45/0 \times n - 0/2 \text{ g / kWh}$  زمانی که دور موتور (m) برابر با ۱۳۰ یا بیشتر، اما کمتر از ۲۰۰۰ دور در دقیقه باشد.

۳-  $9/8 \text{ g / kWh}$  زمانی که دور موتور (m) برابر با ۲۰۰۰ دور در دقیقه یا بیشتر باشد.

هنگامی که دور موتور (m) = سرعت اندازه گیری شده موتور (چرخشهای میل لنگ در دقیقه)

هنگام استفاده از سوختی که ترکیبی از هیدروکربنهای مشتق شده از تصفیه نفت خام باشد، رویه آزمایش و روشهای اندازه گیری باید طبق آئین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن بوده، و مراحل آزمایش و ضرائب وزنی تعیین شده در پیوست (۲) این ضمیمه لحاظ گردد.

(ب) بدون در نظر گرفتن مفاد جزء (الف) این بند، به کارگیری موتورهای دیزلی زمانی مجاز می باشد که:

۱- یک سیستم پاکسازی گاز خروجی که طبق آئین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن به تأیید دستگاه اجرائی رسیده، در رابطه با موتور به منظور کاهش انتشار اکسیدهای نیتروژن روی کشتی، حداقل تا سقف تعیین شده در جزء (الف) به کار گرفته شود؛ یا

۲- هر گونه روش معادل دیگری که به منظور کاهش انتشار اکسیدهای نیتروژن روی کشتی تا سقف تعیین شده در جزء (الف) این بند، با در نظر گرفتن دستورالعملهای مربوط که توسط سازمان تهیه خواهد شد، به تأیید دستگاه اجرائی برسد و به کار گرفته شود.

مقرر ۱۴- اکسیدهای گوگرد (SO<sub>x</sub>)

الزامات کلی

۱- میزان گوگرد هر نوع نفت سوخت قابل استفاده در کشتیها نباید از (m/m) چهار و نیم درصد (۴/۵٪) تجاوز نماید.

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

الزامات در مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد

۳- از نظر این مقرر، مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد شامل موارد زیر می باشد:  
(الف) منطقه دریای بالتیک به گونه ای که در جزء (ب) بند (۱) مقرر (۱۰) ضمیمه (۱) تعریف شده است؛ منطقه دریای شمال به گونه ای که در جزء (و) بند (۱) مقرر (۵) ضمیمه (۵) تعریف شده است؛ و

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

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

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

(ب) یک سیستم پاکسازی گاز خروجی که با در نظر گرفتن دستورالعملهای آتی سازمان<sup>۲</sup> به تأیید دستگاه اجرائی رسیده باشد، برای کاهش مجموع انتشار اکسیدهای گوگرد از کشتیها، شامل موتورهای کمکی و رانش اصلی، به مقدار  $6/0 \text{ g SOx/kWh}$  یا کمتر که به عنوان وزن کل انتشار دی اکسید گوگرد محاسبه شده، مورد استفاده قرار گیرد. مواد زائد ناشی از استفاده از چنین تجهیزاتی نباید در بنادر و لنگرگاهها و خورهای بسته تخلیه گردد، مگر این که کشتی با ارائه سند و مدرک بتواند به طور کامل اثبات نماید که بر اساس معیارهای ارسال شده توسط مقامات کشور صاحب بندر به سازمان این مواد زائد بر اکوسیستم های بنادر، لنگرگاهها و خورهای بسته، تأثیر مخربی ندارد. سازمان باید این معیارها را به کلیه اعضاء این کنوانسیون ابلاغ نماید؛ یا

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

۱- به قطعنامه MEPC. ۸۲(۴۳)، دستورالعمل پایش میانگین جهانی میزان گوگرد باقیمانده نفت سوخت تهیه شده برای استفاده بر روی کشتیها، رجوع کنید.

۲- به قطعنامه MEPC. ۱۲۰(۵۲)، دستورالعمل سیستمهای پاکسازی گاز خروجی اکسیدهای گوگرد بر روی کشتی رجوع کنید.

موضوع: ...  
تاریخ: ...

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

۶- کشتیهایی که به منظور تطبیق با جزء (الف) بند (۴) این مقرره از نفتهای سوخت جداگانه‌ای استفاده می‌کنند، باید قبل از ورود به منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد زمان کافی را در نظر بگیرند تا سیستم سوخت‌رسانی به‌طور کامل تمام نفت‌سوخت‌های بیش از (m/m) یک‌ونیم درصد (۱/۱۵) گوگرد را مصرف کند. حجم نفت سوخت با گوگرد کم (کمتر یا برابر یک و نیم درصد (۱/۱۵) گوگرد) در هر مخزن، همچنین تاریخ، زمان و موقعیت کشتی هنگامی که هر گونه عملیات تغییر سوخت تکمیل می‌شود باید در دفتری که توسط دستگاه اجرایی مقرر شده است، ثبت گردد.

۷- در دوازده ماه اول بلافاصله پس از لازم‌الاجراء شدن این پروتکل یا اصلاحیه این پروتکل که بر اساس جزء (ب) بند (۳) این مقرره منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد را تعیین می‌کند، کشتیهایی که به منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد مندرج در جزء (الف) بند (۳) یا منطقه مشخص شده به موجب جزء (ب) بند (۳) این مقرره وارد می‌شود، از الزامات بندهای (۴) و (۶) این مقرره و الزامات بند (۵) این مقرره تا حدی که آنها به جزء (الف) بند (۴) این مقرره مربوط می‌شود، معاف است.

#### مقرره ۱۵- ترکیبات آلی فرار

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

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

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

۱- به بخشنامه MSC/Circ. ۵۸۵، استانداردهای سیستمهای کنترل انتشار بخار رجوع کنید.

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

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

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

#### مقرره ۱۶- سوزاندن مواد زائد در کشتی

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

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

#### تفسیر ۱. ۱۶ را ملاحظه کنید.

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

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

۱- به قطعنامه MEPC. ۷۶(۴۰)، مشخصات استاندارد زباله‌سوزهای کشتی و قطعنامه MEPC. ۹۲(۴۵)، اصلاحات به مشخصات استاندارد زباله‌سوزهای کشتی، رجوع کنید.

۴- سوزاندن مواد زیر در کشتی ممنوع می باشد:

(الف) پسماندهای محموله های ضمانت (۱)، (۲) و (۳) این کنوانسیون و مواد بسته بندی آلوده شده به آنها،

(ب) بی فنیل های پلی کلرینه (PCBs)،

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

(د) فرآورده های پالایش یافته نفتی حاوی ترکیبات هالوژن.

۵- سوزاندن لجن فاضلاب و لجن نفتی تولید شده در حین عملیات عادی کشتی، در بخش اصلی یا کمکی موتورخانه یا دیگهای بخار قابل انجام می باشد، ولی این موارد نباید داخل بنادر، لنگرگاهها و خورها انجام پذیرد.

۶- سوزاندن پلی وینیل کلرایدها (PVCs) در کشتی ممنوع می باشد، به جز در آن دسته از زباله سوزهایی که گواهینامه های تأیید سازمان بین المللی دریانوردی برای آنها صادر شده است.

#### تفسیر ۲. ۱۶ را ملاحظه کنید.

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

#### تفسیر ۳. ۱۶ را ملاحظه کنید.

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

#### تفسیر ۴. ۱۶ را ملاحظه کنید.

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

#### تفسیر ۵. ۱۶ را ملاحظه کنید.

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

#### مقرره ۱۷- تسهیلات دریافت

(۱) دولت هر عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) متعهد می شود که

از فراهم بودن تسهیلات کافی برای تأمین نیازهای زیر اطمینان حاصل نماید:

(الف) نیازهای کشتیهای استفاده کننده از بنادر تعمیراتی آن عضو برای دریافت مواد کاهنده

لایه آزن و تجهیزات حاوی چنین موادی به هنگام خارج سازی آنها از کشتیها؛

(ب) نیازهای کشتیهای استفاده کننده از بنادر، پایانه ها یا بنادر تعمیراتی آن عضو برای

دریافت باقیمانده پاکسازی گاز خروجی ناشی از یک سیستم تأیید شده پاکسازی گاز خروجی،

هنگامی که تخلیه این باقیمانده ها به محیط زیست دریایی به موجب مقرره (۱۴) این

ضمیمه مجاز نباشد؛

بدون ایجاد تأخیر ناموجه برای کشتیها؛ و

(ج) نیازهای موجود در تسهیلات اوراق کشتی برای دریافت مواد کاهنده لایه آزن و

تجهیزات حاوی چنین موادی به هنگام خارج سازی آنها از کشتی.

(۲) هر عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)، باید کلیه مواردی که

تسهیلات ایجاد شده طبق این مقرره در دسترس نبوده یا ناکافی شناخته شده است، را

به منظور ابلاغ به اعضاء به اطلاع سازمان برساند.

#### مقرره ۱۸- کیفیت نفت سوخت

۱- نفت سوخت تحویلی به منظور احتراق و استفاده در کشتیهای مشمول این ضمیمه،

باید الزامات زیر را برآورده نماید:

#### تفسیر ۱. ۱۸ را ملاحظه کنید.

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

۱- نفت سوخت باید مخلوطی از هیدروکربنهای مشتق شده از پالایش نفت باشد.

این به مفهوم ممانعت از اضافه کردن مقادیر اندکی از مواد افزودنی به منظور بهبود پارهای

از جنبه های عملکرد سوخت نمی باشد؛

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

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

که یا:

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

گردد؛ یا

۲-۳- برای کارکنان زیان آور باشد؛ یا

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

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

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

۲- باعث شود میزان انتشار اکسیدهای نیتروژن از یک موتور از سقف تعیین شده در جزء (الف) بند (۳) مقرر (۱۳) این ضمیمه افزایش یابد؛

۳- حاوی اسیدهای غیرآلی باشد؛ و

۴- ایمنی کشتیها را به مخاطره اندازد یا باعث ایجاد اثرات سوء در عملکرد ماشین آلات گردد، یا

۲-۴- برای کارکنان زیان آور باشد، یا

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

۲- این مقرر در مورد ذغال سنگ در شکل سخت آن یا سوخته‌های هسته‌ای اعمال نمی‌شود.

۲- برای هر کشتی مشمول مقرره‌های (۵) و (۶) این ضمیمه، مشخصات نفت سوختی که تحویل گرفته و روی کشتی جهت احتراق استفاده می‌شود، باید با استفاده از یک یادداشت تحویل سوخت ثبت گردد. این یادداشت باید حداقل حاوی اطلاعات مندرج در پیوست (۵) این ضمیمه باشد.

۴- یادداشت تحویل سوخت باید در کشتی در محلی نگهداری شود که در کلیه زمان‌های موجه، جهت بازرسی به سهولت در دسترس باشد. این یادداشت باید به مدت سه سال پس از زمان تحویل نفت سوخت، در کشتی نگهداری شود.

۵- (الف) مقام صالح دولت هر عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی)، می‌تواند یادداشتهای تحویل سوخت هر کشتی که این ضمیمه در مورد آن اجراء می‌گردد، را در زمانی که کشتی مورد نظر در بندر یا پایانه فراساحلی آن دولت قرار دارد مورد بازدید قرار دهد. می‌تواند یک رونوشت از هر یادداشت تحویل سوخت تهیه کند و فرمانده یا فرد مسؤول در کشتی را ملزم نماید که موقت بودن هر رونوشت از چنین یادداشت تحویل سوخت را تصدیق نماید. همچنین مقام صلاحیتدار می‌تواند از طریق رایزنی‌هایی با بندر صادرکننده یادداشت، صحت مفاد آن را تصدیق نماید.

(ب) بازدید یادداشتهای تحویل سوخت و گرفتن رونوشتهای موقت توسط مقام صلاحیتدار به موجب این بند باید حتی‌الامکان به سرعت و بدون ایجاد تأخیر ناموجه برای کشتی انجام گردد.

۶- یادداشت تحویل سوخت باید با در نظر گرفتن دستورالعمل‌هایی که سازمان آنها را تهیه خواهد کرد، با نمونه‌ای معرف از نفت سوخت تحویلی همراه باشد. نمونه مزبور باید توسط نماینده‌ای از طرف تأمین‌کننده سوخت و فرمانده یا افسر مسؤول سوختگیری پس از تکمیل عملیات سوختگیری، مهر و موم و امضاء و تا زمان مصرف بخش عمده نفت

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

سوخت، تحت کنترل کشتی نگهداری شود، اما در هر صورت این دوره از زمان تحویل سوخت نباید کمتر از دوازده ماه باشد.

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

(الف) فهرست اسامی تأمین‌کنندگان محلی نفت سوخت را نگهداری می‌نمایند؛

(ب) تأمین‌کنندگان محلی را به ارائه یادداشت تحویل سوخت و نمونه مورد لزوم توسط این مقرر، و تصدیق آن توسط تأمین‌کننده نفت سوخت مبنی بر این که نفت سوخت با الزامات مقررهای (۱۴) و (۱۸) این ضمیمه مطابقت دارد، ملزم می‌نمایند؛

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

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

(ه) دستگاه اجرائی هر کشتی که نفت سوختی را دریافت کرده است که با الزامات مقررهای (۱۴) یا (۱۸) این ضمیمه مطابقت ندارد، را آگاه می‌نمایند؛ و

(و) سازمان را از همه مواردی که تأمین‌کنندگان نفت سوخت الزامات تعیین شده در مقررهای (۱۴) یا (۱۸) این ضمیمه را رعایت ننموده‌اند، به منظور ابلاغ به کلیه اعضای پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) آگاه می‌نمایند.

۸- در ارتباط با بازرسی‌هایی که توسط کشورهای صاحب بندر عضو پروتکل ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ هجری شمسی) انجام می‌شود، اعضاء همچنین متعهد می‌شوند که:

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

(ب) اطمینان حاصل نمایند که اقدام اصلاحی حسب مورد برای تبدیل نفت سوخت غیرمنطبق به نفت سوخت منطبق انجام می‌شود.

### مقرر ۱۹- الزامات سکوهای نفتی و دکلهای حفاری

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

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

(الف) انتشارهای ناشی از سوزاندن موادی که صرفاً و مستقیماً در نتیجه اکتشاف، استخراج و فرآوری فراساحلی مربوط به منابع معدنی بستر دریا بوجود می‌آیند که شامل اشتعال هیدروکربنها و سوزاندن گل‌های برش‌خورده، لجن‌ها و/ یا تحریک مواد ناشی از

تکمیل چاه و عملیات آزمایش آن و سوختن به دلیل شرایط نامساعد می‌شود، اما محدود به این موارد نمی‌شود؛

(ب) آزادسازی گازها و ترکیبات فرار موجود در مواد حفاری و گل‌های برش خورده؛

(ج) انتشارهایی که منحصراً و مستقیماً با عمل‌آوری، جابه‌جایی یا ذخیره‌سازی مواد معدنی بستر دریا در ارتباط می‌باشد؛ و

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

(۳) در صورت تأیید دستگاه اجرایی، الزامات مقرر (۱۸) این ضمیمه در مورد استفاده از هیدروکربنهایی که در محل تولید و متعاقباً به‌عنوان سوخت مصرف می‌گردد، اعمال نمی‌شود.

پیوستهای ضمیمه (۶)

پیوست یک

فرم گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا (مقرر ۸)

### گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا

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

(مشخصات کامل کشور)

توسط:

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

مشخصات کشتی<sup>۱</sup>

نام کشتی

شماره یا حروف مشخصه

بندر ثبت

ظرفیت ناخالص

۱- به عنوان روش جایگزین، مشخصات کشتی می‌تواند به صورت افقی در جدول ذکر شود.

شماره<sup>۱</sup> سازمان بین‌المللی دریانوردی.....

نوع کشتی:

تانکر

کشتی غیر از تانکر

بدینوسیله گواهی می‌شود که:

۱- کشتی طبق مقرر (۵) ضمیمه (۶) کنوانسیون بازرسی شده است؛ و

۲- این بازرسی نشان می‌دهد که تجهیزات، میسّمها، قطعات، ترتیبات و مواد کاملاً با الزامات قابل اعمال ضمیمه ۶ کنوانسیون مطابقت دارد.

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

این گواهینامه تا تاریخ .....<sup>۲</sup> منوط به بازرسیهای طبق مقرر (۵)

ضمیمه (۶) کنوانسیون، معتبر می‌باشد.

صادر در:

(محل صدور گواهینامه)

(روز/ماه/سال)

(تاریخ صدور) (امضای مقام مجاز صادرکننده گواهینامه)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

### پشت‌نویسی جهت تأیید برای بازرسی‌های سالانه و میان‌دوره‌ای

گواهی می‌شود که در بازرسی مقرر شده توسط مقرر (۵) ضمیمه (۶) کنوانسیون،

تشخیص داده شد که کشتی با مفاد مربوط کنوانسیون مطابقت دارد.

بازرسی سالانه: امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ: (روز/ماه/سال)

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

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

۲- تاریخ انقضاء به نحو مشخص شده توسط دستگاه اجرایی منطبق با بند (۱) مقرر ۹ ضمیمه ۶

کنوانسیون درج شود. روز و ماه این تاریخ منطبق با تاریخ سالگرد تعریف شده در بند (۱۴) مقرر ۲ ضمیمه ۶

کنوانسیون است، مگر این که طبق بند (۸) مقرر ۹ ضمیمه ۶ کنوانسیون اصلاح شده باشد.

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

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

امضاء: .....

(امضای مقام مجاز)

مکان: .....

تاریخ: (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

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

امضاء: .....

(امضای مقام مجاز)

مکان: .....

تاریخ: (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

پشت‌نویسی به منظور تمدید اعتبار گواهینامه تا رسیدن به بندر بازرسی یا برای اعطاء مهلت در صورت اعمال بند (۵) یا (۶) مقرر (۹) این گواهینامه طبق بند (۵) یا (۶) مقرر (۹) ضمیمه (۶) کنوانسیون، به عنوان گواهینامه معتبر تا تاریخ (روز/ماه/سال) پذیرفته می‌شود.

امضاء: .....

(امضای مقام مجاز)

مکان: .....

تاریخ: (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

۱- حسب مورد حذف شود.

بازرسی سالانه/ میان دوره‌ای<sup>۱</sup>: امضاء: .....

(امضای مقام مجاز)

مکان: .....

تاریخ: (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

بازرسی سالانه/ میان دوره‌ای<sup>۲</sup>: امضاء: .....

(امضای مقام مجاز)

مکان: .....

تاریخ: (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

بازرسی سالانه: امضاء: .....

(امضای مقام مجاز)

مکان: .....

تاریخ: (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

بازرسی سالانه/ میان دوره‌ای طبق جزء (ج) بند (۸) مقرر (۹)

بدینوسیله گواهی می‌شود که در بازرسی سالانه/ میان دوره‌ای<sup>۳</sup> طبق جزء (ج) بند (۸) مقرر (۹) از ضمیمه (۶) کنوانسیون، کشتی منطبق با مقررات مرتبط در کنوانسیون می‌باشد.

امضاء: .....

(امضای مقام مجاز)

مکان: .....

تاریخ: (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

۱ و ۲ و ۳- حسب مورد حذف شود.

پشت‌نویسی برای جلو انداختن تاریخ سالگرد در صورت اعمال بند (۸) مقرر (۹) طبق بند (۸) مقرر (۹) ضمیمه (۶) کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد (روز/ماه/سال) است.

امضاء: .....  
(امضای مقام مجاز)

مکان: .....  
تاریخ: (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)  
طبق بند (۸) مقرر (۹) ضمیمه (۶) کنوانسیون، تاریخ جدید سالگرد (روز/ماه/سال) است.

امضاء: .....  
(امضای مقام مجاز)

مکان: .....  
تاریخ: (روز/ماه/سال) .....

(مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)

### مکمل گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا (گواهینامه IAPP)

#### برگه سازه و تجهیزات

در رابطه با مفاد ضمیمه ۶ کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، به گونه‌ای که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۶ هجری شمسی) مربوط به آن (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می‌شود) اصلاح شده است.

#### تذکرات:

- ۱- این برگه باید همواره به گواهینامه IAPP پیوست گردد. گواهینامه IAPP باید همیشه روی کشتی موردنظر در دسترس باشد.
- ۲- برگه باید لاقبل به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی باشد. اگر زبان رسمی کشور صادرکننده هم مورد استفاده باشد این زبان در صورت اختلاف یا مغایرت، حاکم خواهد بود.
- ۳- جهت پرکردن خانه‌های خالی باید حسب مورد از علامت ضربدر (x) برای جواب‌های «مثبت» و «قابل اعمال» یا علامت (-) برای جواب‌های «منفی» و «غیر قابل اعمال» استفاده شود.
- ۴- جز در مواردی که به گونه دیگری بیان شده، مقررات ذکر شده در این برگه به مقررات ضمیمه (۶) کنوانسیون اشاره دارد و منظور از قطعنامه‌ها یا بخشنامه‌ها اشاره به آنهاست که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی تصویب شده‌اند.

### ۱- مشخصات کشتی

۱. ۱- نام کشتی .....
۲. ۱- شماره یا حروف مشخصه .....
۳. ۱- شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی .....
۴. ۱- بندر ثبت .....
۵. ۱- ظرفیت ناخالص .....
۶. ۱- تاریخی که در آن تیرحمال کشتی گذاشته شده یا در مرحله مشابهی از ساخت قرار دارد .....
۷. ۱- تاریخ آغاز تغییر عمده موتور (اگر قابل اعمال باشد) (مقرر ۱۳) .....

### ۲- کنترل انتشارهای ناشی از کشتیها

۲. ۱- مواد کاهنده لایه آزن (مقرر ۱۲)
۱. ۱- ۲- تجهیزات و سیستمهای اطفاء حریق زیر که حاوی هالونها هستند، می‌توانند به کار خود ادامه دهند:

تجهیزات سیستم	محل تجهیزات روی کشتی

۲. ۱- ۲- تجهیزات و سیستمهای زیر که حاوی کلروفلوئورکربنها (CFCs) هستند، می‌توانند به کار خود ادامه دهند:

تجهیزات سیستم	محل تجهیزات روی کشتی

۲. ۱- ۳- سیستمهای زیر حاوی هیدروکلروفلوئورکربنها (HCFCs) که قبل از اول ژانویه ۲۰۲۰ میلادی (۱۳۹۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) نصب شده‌اند، می‌توانند به کار خود ادامه دهند:

تجهیزات سیستم	محل تجهیزات روی کشتی

۲.۲-۲. اکسیدهای نیتروژن (NOx) (مقرره ۱۳)

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

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

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

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

۲.۲.۳- موتورهای دیزل زیر با توان خروجی بیشتر از ۱۳۰ kW و نصب شده در یک کشتی که در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) یا پس از آن ساخته می‌شود، یا با توان خروجی بیش از ۱۳۰ kW که طبق بند (۲) مقرره (۱۳) در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) یا پس از آن تغییر عمده‌ای در آن صورت گرفته، به یک سیستم پاکسازی گاز خروجی یا روشهای معادل دیگری طبق بند (۳) مقرره (۱۳) و آئین‌نامه فنی اکسیدهای نیتروژن مجهز شده‌اند:

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

۲.۲.۴- موتورهای دیزل زیر مندرج در بندهای ۱، ۲، ۳، ۲.۲ و ۳.۲.۲ بالا به ابزارهای پایش و ثبت انتشار اکسیدهای نیتروژن طبق آئین‌نامه فنی اکسیدهای نیتروژن مجهز شده‌اند:

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

۲.۳-۲. اکسیدهای گوگرد (SOx) (مقرره ۱۴)

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

- ۱- نفت سوختی که به استناد یادداشت‌های تحویل سوخت، مقدار گوگرد آن از  $m/m$  یک‌ونیم درصد ( $1.5\%$ ) افزایش نمی‌یابد، یا
- ۲- یک سیستم تأیید شده پاکسازی گاز خروجی، به منظور کاهش انتشار اکسیدهای گوگرد به کمتر از  $6.0 \text{ g SOx/kWh}$ ، یا
- ۳- سایر فن‌آوریهای تأیید شده به منظور کاهش انتشارات اکسیدهای گوگرد به کمتر از  $6.0 \text{ g SOx/kWh}$

۲.۴-۲. ترکیبات آلی فرار VOCs (مقرره ۱۵)

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

۲.۵- کشتی یک زباله‌سوز دارد:

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

۲- که قبل از اول ژانویه ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) نصب شده و با قطعنامه MEPC. ۷۶(۴۰) به گونه‌ای که

اصلاح شده مطابقت ندارد

گواهی می‌شود که این برگه از کلیه جهات صحیح می‌باشد.

صادره در:   
 (محل صدور برگه)   
 (روز/ماه/سال)   
 (تاریخ صدور)   
 (امضاء مقام مجاز صادرکننده برگه)   
 (مهر یا علامت مقام مجاز، حسب مورد)



پیوست (۲)  
چرخه‌های آزمایش و ضرایب وزنی  
(مقرره ۱۳)

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

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

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

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

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

۵- برای موتورهای فرعی سرعت متغیر، موتورهای فرعی توان متغیر که شامل موارد فوق نیستند، باید چرخه آزمایش C۱ اعمال گردد.

چرخه آزمایش برای به‌کارگیری رانش اصلی سرعت یکنواخت  
(شامل رانش دیزل - الکترونیک یا تأسیسات پروانه زاویه متغیر)

چرخه آزمایش نوع E۲	سرعت			
	توان	ضریب وزنی	٪۱۰۰	٪۱۰۰
	٪۲۵	۰/۲	٪۱۰۰	٪۱۰۰
	٪۷۵	۰/۱۵	٪۱۰۰	٪۱۰۰
	٪۱۰۰	۰/۱۵	۰/۵	۰/۱۵

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

چرخه آزمایش نوع E۳	سرعت			
	توان	ضریب وزنی	٪۱۰۰	٪۱۰۰
	٪۲۵	۰/۲	٪۱۰۰ <td>٪۹۱</td>	٪۹۱
	٪۷۵	۰/۱۵	٪۱۰۰ <td>٪۸۰</td>	٪۸۰
	٪۱۰۰	۰/۱۵	۰/۵	٪۶۳

چرخه آزمایش برای به‌کارگیری موتور فرعی با سرعت یکنواخت

چرخه آزمایش نوع D۲	سرعت				
	توان	ضریب وزنی	٪۱۰۰	٪۱۰۰	٪۱۰۰
	٪۲۵	۰/۰۵	٪۱۰۰ <td>٪۱۰۰ <td>٪۱۰۰ </td></td>	٪۱۰۰ <td>٪۱۰۰ </td>	٪۱۰۰
	٪۷۵	۰/۲۵	٪۱۰۰ <td>٪۵۰ <td>٪۲۵ </td></td>	٪۵۰ <td>٪۲۵ </td>	٪۲۵
	٪۱۰۰	۰/۰۵	۰/۳	۰/۳	۰/۱

چرخه آزمایش برای به‌کارگیری موتورهای فرعی با سرعت متغیر و با توان متغیر

چرخه آزمایش نوع C۱	سرعت گشتاور (درصد)	برآورد شده				بهبابینی				هرگزود (کار در جا)
		٪۱۰۰	٪۷۵	٪۵۰	٪۱۰	٪۱۰۰	٪۷۵	٪۵۰	٪۱۰	
	ضریب وزنی	۰/۱۵	۰/۱۵	۰/۱۵	۰/۱	۰/۱	۰/۱	۰/۱	۰/۱	٪۰

پیوست (۳)

معیارها و روش‌های اجرایی برای تعیین مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد  
(مقرره ۱۴)

۱- اهداف

۱.۱- منظور از این پیوست، تهیه معیارها و روشهای اجرایی برای تعیین مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد می‌باشد. هدف از ایجاد مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی هوا ناشی از انتشارات اکسیدهای گوگرد از کشتیها و تأثیرات سوء آنها بر روی مناطق دریایی و خشکی می‌باشد.

۱.۲- یک منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد باید در صورت وجود دلایل کافی برای ضرورت جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی هوا ناشی از انتشارات اکسیدهای گوگرد از کشتیها جهت تصویب توسط سازمان در نظر گرفته شود.

۲- معیار پیشنهاد تعیین یک منطقه کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد

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

۲.۲- پیشنهاد باید شامل موارد زیر باشد:

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

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

۳- یک ارزیابی مبنی بر این که انتشارات اکسیدهای گوگرد کشتیهای فعال در منطقه پیشنهادی جهت اعمال کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد به آلودگی هوا، شامل رسوب اکسیدهای گوگرد و اثرات ناخوشایند آن بر نواحی خشکی و دریایی مورد نظر کمک می‌نماید. چنین ارزیابی باید، حسب مورد، شامل تشریح تأثیرات ناشی از انتشارات اکسیدهای گوگرد، بر روی اکوسیستمهای خشکی و آبی، مناطق حاصلخیز طبیعی، زیستگاههای مهم،

قوانین

کیفیت آب، سلامتی انسان و نواحی دارای اهمیت فرهنگی و علمی باشد. منابع داده‌های مربوط شامل روشهای پژوهشی مورد استفاده باید مشخص گردد.

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

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

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

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

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

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

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

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

۳.۳- در ارزیابی طرح پیشنهادی، سازمان باید معیارهایی که در هر طرح گنجانده شده‌اند را به منظور تصویب طبق موارد مندرج در بخش (۲) بالا مورد بررسی قرار دهد و همچنین هزینه‌های مربوط به کاهش رسوبات گوگرد ناشی از کشتیها را در مقایسه با کنترل‌های روی خشکی مدنظر قرار دهد. تأثیرات اقتصادی بر روی کشتیهایی که به تجارت بین‌المللی می‌پردازند نیز باید مدنظر قرار گیرد.

۴- عملیاتی شدن مناطق کنترل انتشار اکسیدهای گوگرد اعضائی که دارای کشتیهای فعال در منطقه می‌باشند، ترغیب می‌گردند تا هرگونه دغدغه‌های مربوط به فعالیت در منطقه را به سازمان منعکس نمایند.

#### پیوست (۴)

### تأیید نوع و محدوده فعالیت زباله‌سوزهای کشتی

(مقرر ۱۶)

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

لجن نفتی حاوی:

(/۷۵) لجن نفتی ناشی از سوخت سنگین، (/۵) روغن‌های روانساز زائد، و (/۲۰) آب

امولسیونه.

مواد زائد جامد حاوی:

(/۵۰) ضایعات غذایی، (/۵۰) آشغال حاوی:

تقریباً (/۳۰) کاغذ، تقریباً (/۴۰) مقوا، تقریباً (/۱۰) کهنه نظیفه تقریباً (/۲۰)

پلاستیک

مخلوط فوق حداکثر حاوی (/۵۰) رطوبت و (/۷) جامدات غیرقابل احتراق خواهد بود.

۲- زباله‌سوزهایی که در مقرر (۱۶) شرح داده شد، باید در محدوده‌های زیر

فعالیت نمایند:

۰۲ در محفظه احتراق: ۱۲-۶ درصد.

حداکثر میانگین منواکسیدکربن.

موجود در گاز دودکش: ۲۰۰ mg/MJ

حداکثر میانگین عدد دوده: (۳) با چارچ یا (۱) رینگلمن (تیرگی ۲۰٪)

(عدد دوده بیشتر تنها در دوره‌های خیلی کوتاه نظیر گرم شدن (شروع کار)

قابل پذیرش است).

اجزای نسوخته در خاکستر باقیمانده: حداکثر ۱۰ درصد (/۱۰) وزنی دامنه درجه

حرارت گاز خروجی.

دودکش محفظه احتراق: ۱۲۰۰-۸۵۰ درجه سانتیگراد.

## پیوست (۵)

اطلاعاتی که باید در یادداشت تحویل سوخت ذکر شود

(بند ۳ مقررہ ۱۸)

نام و شماره (سازمان بین‌المللی دریانوردی) کشتی دریافت‌کننده بندر  
تاریخ شروع تحویل  
نام، نشانی و شماره تلفن تأمین‌کننده نفت سوخت دریایی  
نام (نامهای) فرآورده  
مقدار (برحسب تن متریک)  
چگالی درجه ۱۵ درجه سانتیگراد ( $\text{Kg/m}^3$ )<sup>۱</sup>  
مقدار گوگرد<sup>۲</sup> ( $\text{. m/m}$ )

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

## تفاسیر یکنواخت ضمیمه (۶)

مقررہ ۱

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

بند ۴ مقررہ ۲

۱-۲- برای اعمال این مقررہ، اصطلاح «تأسیسات جدید» باید به ترتیب زیر تفسیر شود:  
الف) برای کشتی‌های جدید، تأسیسات روی کشتی‌هایی که در تاریخ ۱۹ می ۲۰۰۵ میلادی  
(۱۳۸۴/۲/۲۹ هجری شمسی)، یا بعد از آن تیرحمال آنها گذاشته شده یا در مراحل  
مشابهی از ساخت قرار دارند.

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

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

۲- نفت سوخت بایستی مطابق با ISO ۸۷۵۴ آزمایش گردد.

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

ردیف (۱) جزء (ب) بند (۱) مقررہ ۱۳

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

جزء (ج) بند (۱) مقررہ ۱۳

۱۳-۲- برای اعمال این مقررہ اصطلاح «بر روی کشتی که تحت تغییر عمده قرار می‌گیرد»  
باید به عنوان اشتباهی تفسیر شود که در مفهوم «کشتی» به جای «موتور» رخ داده است.  
تغییر در کشتی در جای دیگری در این ضمیمه ذکر نشده است. به منظور هماهنگی با  
ردیفهای (۱) و (۲) جزء (الف) بند (۱) مقررہ (۱۳) به عنوان «یا موتوری که تحت تغییر  
عمده قرار گرفته است» خوانده شود.

ردیف (۳) جزء (الف) بند (۲) مقررہ ۱۳

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

جزء (الف) بند (۲) مقررہ ۱۶

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

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

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

بند (۶) مقررہ ۱۶

۱۶-۲- برای اعمال این مقررہ، مراتب باید به نحوی تفسیر شود که در خصوص  
زباله‌سوزهایی که با مشخصات مندرج در قطعنامه ۵۹(۳۳) MEPC یا به قطعنامه  
۷۹(۴۰) MEPC با مشخصات مندرج در قطعنامه‌ها مطابقت دارد، قابل اعمال باشد.

**بند (۷) مقررہ ۱۶**

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

**بند (۸) مقررہ ۱۶**

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

**بند (۹) مقررہ ۱۶**

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

**بند (۱) مقررہ ۱۸**

۱۸-۱۔ «نفت سوخت» به معنی هر سوخت به کار رفته در ارتباط با رانش و عملیات کشتی می‌باشد.

قانون فوق مشتمل بر مادہ واحده منضم به متن الحاقیہ در جلسہ علنی روز یکشنبہ مورخ ششم مردادماه یکہزار و سیصد و ہشتاد و ہفت مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۷/۵/۲۳ به تأیید شورای نگہبان رسید.

رئیس مجلس شورای اسلامی - علی لاریجانی