

بخش دوازدهم

موارد الحاق ایران به معاهدات بین‌المللی

قانون اجازه الحاق دولت ایران به موافقتنامه مربوط به علایم دریایی مصوب ۲۰/۳/۱۳۱۶

ماده واحده - مجلس شورای ملی تصویب می نماید که دولت ایران به موافقتنامه راجع به متحدالشکل کردن طرز علامت گذاری دریایی مورخه ۱۳ مه ۱۹۳۶ که مشتمل بر یازده ماده است ملحق شود.

موافقتنامه راجع به متحدالشکل بودن طرز علامت گذاری دریایی^۱

نظر به اینکه دول متعاقد به نمایندگی امضاء کنندگان ذیل تصمیم به متحدالشکل کردن پاره قواعد علامت گذاری دریایی نموده اند در مقررات ذیل موافقت حاصل نمودند:

ماده ۱ - در تمام مواردی که به مواظبت مقامات صلاحیت دار علامتی در خاک دول متعاقد برای استفاده دریانوردان برای مقاصد نام برده در نظامنامه ضمیمه نصب می شود هر یک از دول نام برده متعهد می شود که در این باب فقط مقرراتی از طرف مقامات نام برده به موقع

۱ - متن موافقتنامه، با مساعدت اداره کل امور حقوقی وزارت امور خارجه و از این اداره کل تهیه گردیده است.

اجرا گذارده شود که مطابق با نظامنامه باشد. تدابیر اجراییه که برای این مقصود لازم است در اسرع اوقات مسکنه و در هر صورت قبل از انقضای مدت ده سال از تاریخ اجرای این موافقتنامه برای اراضی مربوطه بر طبق مواد پنج یا هفت یا نه برحسب مورد انجام یابد. هر دولت متعاقد که در خاک خود تدابیر اجراییه نام برده در فوق را انجام دهد آنرا به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ابلاغ خواهد نمود رونویس ابلاغنامه نام برده بوسیله رئیس دبیرخانه جامعه ملل به سایر دول متعاقد ارسال خواهد گردید.

هر دولت متعاقد سعی خواهد کرد در حدودی که عملاً برای آن امکانپذیر باشد مخصوصاً با در نظر گرفتن وسایل مالی خود مدت تحول بین ابتدا و انتهای اجرای تدابیر نام برده را در خاک خود تقلیل دهد.

ماده ۲ - تخلفات از مقررات نظامنامه ضمیمه را نمی توان قبول نمود مگر به جهت شرایط محلی و یا مقتضیات استثنایی و مخصوصاً وقتی که اجرای این قواعد بنا به کیفیت و اهمیت ایاب و ذهاب موجب تولید مخاطرات دریانوردی یا مصارف خارج از حد می شود.

ولی این تخلفات باید از حدودی که وضعیت ایجاب می کند خارج نشده و به دریانوردان از آن اطلاع داده شود در تخلفات نام برده باید حتی الامکان از اشتباهات ناشیه از مقررات دیگر این قواعد احتراز گردد.

ماده ۳ - موافقتنامه حاضر را نباید تعبیر به این نمود که وضعیت حقوقی را که در کشورهای مختلفه راجع به روابط بین استفاده کنندگان از علائم و روشنایی در دریاها و مقاماتی که مأمور استقرار آن می باشند و جهات من الوجوه تغییر می دهد.

ماده ۴ - این موافقتنامه که متن فرانسه و انگلیسی آن توأمأ معتبر خواهد بود تاریخ امروز را خواهد داشت و تا دوازدهم مه ۱۹۳۷ ممکن است به نام هر دولتی که در کنفرانس وحدت علائم و روشنایی سواحل که از ششم تا بیست و سوم اکتبر ۱۹۳۰ در لیزبون تشکیل یافته بود نماینده داشته و یا دعوت به اعزام نماینده شده بود امضاء گردد.

ماده ۵ - قبول این موافقتنامه از طرف یک دولت ممکن است با امضای ساده در صورتی که

بدون قید تصویب بعمل آمده باشد یا بوسیله تصویب و یا پیوست صورت گیرد.
اسناد تصویب به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ارسال گردیده و از طرف مشارالیه وصول آن به دول ذی‌علاقه اشعار می‌گردد.
تاریخ اجرای موافقت‌نامه نودمین روز بعد از قبول قطعی آن از طرف ده دولت خواهد بود.

ماده ۶- از تاریخ سیزدهم مه ۱۹۳۷ هر دولتی که در ماده ۴ به آن اشاره شده می‌تواند به این موافقت‌نامه ملحق شود اسناد الحاق به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ابلاغ گردیده و از طرف مشارالیه وصول آن به دول ذی‌علاقه اشعار خواهد شد.

ماده ۷- وقتی که این موافقت‌نامه از طرف ده دولت بطوری که ماده پنج ایجاب می‌کند قبول گردید هر امضای بعدی (هرگاه منوط به تصویب نشده باشد) و همچنین هر تصویب یا پیوست بعدی نو در روز پس از تاریخ امضاء یا وصول اسناد تصویب یا پیوست به جامعه ملل تولید اثر خواهد کرد.

ماده ۸- هر دولت متعاقد می‌تواند این موافقت‌نامه را بعد از انقضای مدت پنج سال از تاریخ اعلام نام برده در بند دوم ماده اول فسخ نماید فسخ بوسیله اعلام کتبی که به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ارسال می‌شود بعمل آمده و مشارالیه کلیه دول را که در ماده چهار به آنها اشاره شده مطلع می‌سازد فسخ یکسال بعد از تاریخ وصول آن به رئیس دبیرخانه جامعه ملل تولید اثر می‌نماید و فقط از لحاظ دولتی که نسبت به آن صورت گرفته ترتیب اثر خواهد داشت.

در انقضای مدت پانزده سال از تاریخ اجرای این موافقت‌نامه و همچنین در انقضای هر دوره پنج‌ساله از تاریخ نام برده هر دولت متعاقد می‌تواند تجدیدنظر در آنرا تقاضا نماید بعد از انقضای مدت پانزده سال نام برده تجدیدنظر در این موافقت‌نامه ممکن است در هر موقعی نیز تقاضا می‌شود مشروط بر اینکه تقاضای نام برده اقل از طرف پنج دولت بعمل آید.

بعلاوه هر دولت متعاقد می‌تواند در هر موقعی تجدیدنظر در نظامنامه ضمیمه را

محض رعایت ترقیات فنی که در کیفیت یا اختصاصات علایم مثل آتش یا علایم صدا دار به ظهور رسیده و این قرارداد اجازه نمی‌دهد که استفاده‌های لازمه از آنها بشود تقاضا نماید مشروط بر اینکه این تجدیدنظر فقط مربوط به استفاده از ترقیات نام برده بوده و دول متعاهد دیگر را مجبور نکند که طریقی را که مطابق این نظامنامه اتخاذ گردیده تغییر دهد. هر تقاضای تجدیدنظر در این موافقتنامه و یا نظامنامه ضمیمه آن کتباً از طرف دولت و یا دول ذی‌علاقه به رئیس دبیرخانه جامعه ملل ارسال گردیده و از طرف مشارالیه به شورای جامعه ملل ابلاغ می‌شود و شورای نام‌برده هر اقدامی را که نسبت به این تقاضا مقتضی بداند بعمل خواهد آورد.

ماده ۹- هر دولت متعاهد در مواقع امضاء تصویب یا پیوست می‌تواند اعلام بدارد که با قبول این موافقتنامه هیچ الزامی راجع به هر مستملکه و تحت‌الحمايگی یا اراضی که تحت حاکمیت یا قیمومت آن قرار داده شده‌اند بر عهده نمی‌گیرد. در این صورت این موافقتنامه به اراضی که مورد چنین اعلامیه شده‌اند شامل نخواهد گردید.

هر دولت متعاهد در هر موقع بعداً می‌تواند به رئیس دبیرخانه جامعه ملل اشعار دارد که مایل است این موافقتنامه به کلیه یا قسمتی از اراضی که مورد اعلامیه نام برده در ققره فوق شده‌اند شامل گردد در این صورت موافقتنامه به اراضی نام برده در اعلامیه نود روز بعد از دریافت آن از طرف رئیس دبیرخانه جامعه ملل شامل خواهد گردید.

هر دولت متعاهد می‌تواند خواه در انقضای یک مدت پنج ساله بعد از اینکه اعلام داشت که نظامنامه را در اراضی نام برده عملی نموده است و خواه موقع فسخ نام برده در ماده هشت اعلام بدارد که مایل است به عملی کردن این موافقتنامه نسبت به هر مستملکه و هر تحت‌الحمايگی یا اراضی تحت حاکمیت یا قیمومت خود خاتمه بدهد. در این صورت موافقتنامه به اراضی که مورد چنین اعلامیه‌ای شده‌اند یکسال بعد از وصول آن به رئیس دبیرخانه جامعه ملل شامل نخواهد بود بدون چنین اعلامیه فسخ نام برده در ماده هشت متضمن هیچ تأثیری نسبت به اراضی نام برده در این ماده نخواهد بود.

ماده ۱۰- هر یک از دول متعاهد می‌تواند قبول این موافقتنامه را موکول به شرکت در آن

از طرف یک یا چند دولت نام‌برده در ماده چهار یا به موقع عمل‌گذارده شدن آن از طرف یک یا چند دولت نام‌برده بنماید در صورت اخیر هرگاه عملی شدن موافقتنامه را انجام یافته تصور نماید رئیس دبیرخانه جامعه ملل را از آن مطلع خواهد ساخت.

ماده ۱۱ - این موافقتنامه در تاریخ اجرای خود از طرف رئیس دبیرخانه جامعه ملل به ثبت خواهد رسید بنابراین امضاءکنندگان ذیل این موافقتنامه را امضاء نمودند.

موافقتنامه نام‌برده در یک نسخه نگاشته شد و در ژنو در تاریخ سیزدهم مه ۱۹۳۶ برای امضاء دول باز بوده و به آرشیو جامعه ملل تسلیم گردیده و رونویس‌های مصدق آن به کلیه دول نام‌برده در ماده چهار ابلاغ خواهد شد.

قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات مربوط به عملیات

زیردریایها در موقع جنگ مصوب ۱۱/۱۰/۱۳۱۷

ماده واحده - مجلس شورای ملی الحاق دولت ایران را به مقررات مربوط به عملیات زیردریایها درباره کشتیهای بازرگانی در موقع جنگ مندرجه در صورت مجلسی که در ۱۵ آبان ۱۳۱۵ (۶ نوامبر ۱۹۳۶) در لندن امضاء شده تصویب می‌نماید.

مقررات مربوط به عملیات زیردریایها درباره ناوهای تجارتي

در موقع جنگ^۱

صورت مجلس

نظر به اینکه عهدنامه تقلیل و تحدید تسلیحات بحری که در ۲۲ آوریل ۱۹۳۰ در لندن

۱ - متن صورت مجلس فوق با مساعدت اداره کل امور حقوقی وزارت امور خارجه و از این اداره کل تهیه گردیده است.

امضاء شده از طرف تمام امضاء کنندگان به تصویب رسیده.

نظر به اینکه عهدنامه نامبرده به استثنای قسمت چهار آن که شامل بعضی مقررات راجعه به رفتار و عملیات تحت البحرها نسبت به کشتیهای تجاری می باشد و بطور دائم معتبر است در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۳۶ منقضی گردیده.

نظر به اینکه در آخرین جمله ماده ۲۲ قسمت چهار مذکور اعلام شده است که دول متعاهد سایر دول را دعوت می نمایند که رضایت خود را به مقررات مزبوره اظهار دارند. و نظریه اینکه کلیه امضا کنندگان عهدنامه نامبرده مایلند حتی الامکان عده زیادی از دول مقرراتی که در قسمت چهار مذکور بیان شده مثل قواعد مقرر حقوق بین المللی قبول نمایند.

امضا کنندگان ذیل نمایندگان دول متبوعه شان نظر به مقررات ماده ۲۲ عهدنامه از دولت انگلستان تقاضا می نمایند که مقررات مذکوره متضمنه را فوراً به کلیه دولی که عهدنامه نامبرده را امضاء نکرده اند ابلاغ نموده و آنها را دعوت به الحاق قطعی و دائمی به آن بنماید.

قواعد

۱ - تحت البحرها باید نسبت به کشتیهای تجاری طبق مقررات حقوق بین المللی که درباره کشتیهای جنگی معمول است رفتار نمایند.

۲ - کشتی جنگی اعم از روی دریایی یا زیر دریایی (به استثنای موقعی که کشتی تجاری پس از اخطار امتناع از توقف نموده و یا مقاومت مسلحانه برای منع معاینه بنماید) نمی تواند کشتی تجاری را غرق و یا او را غیر قابل دریانوردی کند بدون اینکه قبلاً مسافین و عملجات و اسناد کشتی را در محل مطمئن جا دهد. قایقهای کشتی تجاری را نمی توان محل مطمئن به منظور فوق تصور نمود مگر اینکه امنیت مسافین و عملجات کشتی با رعایت وضعیت دریا و شرایط جوی به واسطه قرب جوار زمین و یا حضور کشتی دیگر که بتواند آنها را حمل نماید تأمین شده باشد.

در لندن در تاریخ ششم نوامبر ۱۹۳۶ به امضا رسید.

اتازونی آمریکا - استرالیا - کانادا - فرانسه - انگلیس - ایتالیا - ژاپن - زلاند جدید - اتحادیه
آفریقای جنوبی.

قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مصوب ۱۳۳۶/۳/۳۰ (با اصلاحات بعدی)

ماده واحده - قرارداد مربوط به ایجاد یک سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مورخ
ششم مارس یکهزار و نهصد و چهل و هشت مشتمل بر هفده قسمت و شصت و سه ماده
و دو پیوست که در تاریخ بیستم خردادماه یکهزار و سیصد و سی و سه مطابق با دهم
ژوئن یکهزار و نهصد و پنجاه و چهار به امضای دولت ایران رسیده است تصویب
می‌گردد.

قرارداد مربوط به ایجاد یک سازمان مشورتی دریانوردی بین دول

دول اطراف این قرارداد تصمیم می‌گیرند یک سازمان مشورتی دریانوردی بین دول
ایجاد نمایند که در زیر سازمان نامیده خواهد شد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۳۶۳۶ مورخ ۱۳/۵/۱۳۳۶ - صفحه ۱۰۸ مجموعه قوانین سال
۱۳۳۶. ضمناً لازم به ذکر است مواد متعددی از «قرارداد مربوط به ایجاد یک سازمان مشورتی دریانوردی
بین دول» طی سالهای بعد از تصویب قانون فوق، مورد اصلاح قرار گرفت و دستگاه قانونگذاری ایران با
تصویب این موارد در سالهای ۱۳۴۵، ۱۳۴۷، ۱۳۵۴ و ۱۳۷۴ تغییرهای مزبور را پذیرفت. جهت حفظ
اصالت متن اولیه قرارداد، آن متن همین‌درج گردیده و موارد اصلاحی در پاورقی تذکر داده شده است و نهایتاً
کل موارد اصلاحی به عنوان «ضمیمه» در صفحات ۲۵۴ تا ۲۶۱ درج گردیده است.

قسمت اول - هدفهای سازمان

ماده یک - هدفهای سازمان عبارت است از:

الف - ایجاد یک روش همکاری بین دول در زمینه تنظیم مقررات و طرز عمل دولتها در مورد همه مسائل فنی مربوط به دریانوردی بازرگانی بین‌المللی و تشویق به آن که قواعد حتی الامکان به وسیعی راجع به امنیت دریایی که در پیشرفت کادر دریانوردی مؤثر باشد از طرف عموم پذیرفته گردد.

ب - تشویق به ترک اقدامات تبعیض آمیز و محدودیتهای غیر ضروری از طرف دول در مورد بازرگانی بین‌المللی تا منابع سرویسهای دریایی بدون هیچگونه تبعیض در اختیار بازرگانی جهانی گذاشته شود. کمک و تشویق که از ناحیه دولتی به منظور توسعه بحریه بازرگانی مللی و امنیت به عمل می آید به خودی خود تبعیض تلقی نمی گردد - مشروط بر این که کمک و تشویق مزبور به آزادی کشتیهایی که زیر پرچمی در بازرگانی بین‌المللی شرکت می نماید لطمه ای وارد نیاورد.

ج - رسیدگی به مسائل مربوط به عملیات تفتیح آمیز غیر عادلانه که از طرف مؤسسات دریانوردی معمول می گردد طبق قسمت دوم این قرارداد.

د - رسیدگی به کلیه مسائل مربوط به دریانوردی که ممکن است از طرف یکی از ارکان یا یکی از سازمانهای تخصصی ملل متحد مورد مراجعه به سازمان قرار گیرد.

ه - تسهیل مبادله اطلاعات بین دولتها راجع به مسائلی که از طرف سازمان مورد مطالعه قرار می گیرد.

قسمت دوم - وظایف

ماده ۲ - سازمان موظف است مسائلی را که راجع به آنها با آن مشورت می شود رسیدگی دربارہ آنها اظهار نظر نماید.

ماده ۳ - برای نیل به مقاصدی که در قسمت اول ذکر گردیده وظایف زیر به عهده سازمان محول می گردد.

الف یا رعایت مقررات ماده ۴ رسیدگی به مائلی که در بندهای (الف) و (ب) و (ج) ماده یک مذکور گردیده و از طرف هر یک از اعضاء و یا هر یک از ارکان یا هر یک از سازمانهای تخصصی ملل متحد با هر سازمان بین دولتها به آن مراجعه گردد و همچنین بررسی مائلی که طبق بند (د) ماده یک به آن مراجعه می‌شود و توصیه در باب مائل مزبور.

ب - تهیه طرح قرارداد و موافقتنامه و سایر اسناد مناسب دیگر و توصیه آنها به دول و سازمانهای بین دولتها و دعوت کنفرانسهایی که لازم تشخیص دهد.

ج - برقراری روش مشورتی بین اعضاء و مبادله اطلاعات بین دول.

ماده ۴ - سازمان رعایت طرق و راه حل اصول بازرگانی عادی را که درباره حل مائل مربوط به حمل و نقل دریایی بین‌المللی ممکن تشخیص می‌دهد توصیه می‌نماید. و چنانچه عقیده داشته باشد که حل موضوع مربوط به عملیات تفتیق آمیز غیر مشروع مؤسسات بحریمایی از طرق اصول بازرگانی عادی در مورد حمل و نقل دریایی بین‌المللی ممکن نیست و یا عملاً ثابت شود که حل آنها از طرق مذکور میسر نیست مشروط بر این که قبلاً موضوع مورد مذاکره مستقیم بین اعضاء ذینفع واقع گردیده باشد. سازمان طبق تقاضای یکی از آنان موضوع را تحت بررسی قرار خواهد داد.

قسمت سوم - عضویت

ماده ۵ - تمام دول می‌توانند با شرایطی که در قسمت سوم پیش‌بینی شده است عضو سازمان گردند.

ماده ۶ - اعضاء ملل متحد با الحاق به قرارداد طبق مقررات ماده ۵۷ می‌توانند عضو سازمان گردند.

ماده ۷ - دول غیر عضو ملل متحد که برای اعزام نماینده به کنفرانس بحری ملل متحد که در تاریخ ۱۹ فوریه ۱۹۴۸ در ژنو تشکیل گردیده دعوت شده بودند می‌توانند با الحاق به قرارداد طبق مقررات ماده ۵۷ عضو سازمان گردند.

ماده ۸ - هر دولتی که برای عضویت واجد شرایط مذکور در مواد ۶ و ۷ نیست می‌تواند به

وسيله دبیرکل سازمان تقاضای عضویت نماید و قس می تواند پذیرفته شود که طبق مقررات ۵۷ به قرارداد ملحق شده باشد مشروط بر این که طبق توصیه شورای تقاضای عضویت آن از طرف دو ثلث اعضاء غیر وابسته سازمان پذیرفته شود.

ماده ۹ - هر سرزمین یا گروه سرزمینهایی که به موجب ماده ۱۵۸ این قرارداد می تواند به وسیله عضری که روابط بین المللی آنها را عهده داریا به وسیله ملل متحد با اعلام کتبی عضو مسؤول یا ملل متحد به دبیرکل سازمان عضو وابسته گردد.

ماده ۱۰ - عضو وابسته دارای حقوق و وظایفی است که قرارداد برای هر یک از اعضاء شناخته است ولی نمی تواند در آراء مجمع شرکت نموده یا عضو شورای یا کمیته امنیت دریایی گردد با در نظر گرفتن این شرایط کلمه عضو در این قرارداد جز در مواردی که در متن خلاف آن قید شده باشد شامل اعضاء و وابسته نیز می شود.^۱

ماده ۱۱ - هیچ دولت یا سرزمینی نمی تواند برخلاف تصمیم مجمع عمومی ملل متحد عضو سازمان شده یا به عضویت باقی بماند.

قسمت چهارم - ارکان

ماده ۱۲ - سازمان شامل یک مجمع و یک شورای و یک کمیته امنیت دریایی و ارکان فرعی دیگری است که در هر موقع خود لازم بدانند ایجاد نماید و همچنین یک دبیرخانه خواهد بود.

قسمت پنجم - مجمع

ماده ۱۳ - مجمع از کلیه اعضاء تشکیل می شود.

ماده ۱۴ - جلسه عادی مجمع هر دو سال یک مرتبه تشکیل می شود. جلسه فوق العاده با تقاضای یک ثلث از اعضاء از دبیرکل یا هر موقع دیگری که شورای لازم تشخیص دهد با

۱ - ماده ۱۰ در سال ۱۳۵۴ اصلاح گردیده است. متن ماده اصلاحی و قانون مربوط در صفحه ۲۵۶ این مجموعه ذکر شده است.

ابلاغ قبلی شصت روز تشکیل می‌گردد.

ماده ۱۵ - حدنصاب برای تشکیل مجمع اکثریت اعضاء به استثنای اعضاء وابسته می‌باشد.

ماده ۱۶ - وظایف مجمع عبارت است از:

الف - در هر دوره عادی انتخاب یک رئیس و دو نایب رئیس از بین اعضاء غیروابسته می‌باشد که تا جلسه بعد به سمت خود باقی خواهد بود.

ب - تدوین نظامنامه داخلی به شرط آن که مقررات مخالف قرارداد نداشته باشد.

ج - ایجاد ارکان فرعی موقت و یا در صورت لزوم ایجاد ارکان دائمی بنا به توصیه شوری.

د - انتخاب اعضایی که باید در شوری شرکت نمایند طبق مقررات ماده ۱۷ و انتخاب

اعضاء کمیته امنیت دریایی طبق مقررات ماده ۲۸.

ه - دریافت و بررسی گزارشات شوری و اظهار نظر نسبت به مسائلی که به آن ارجاع

می‌شود.

و - تصویب بودجه و تعیین طرز جریان مالی - سازمان طبق قسمت نهم.

ز - بررسی مصارف و تصریب حسابهای سازمان.

ح - انجام وظایفی که بعهد سازمان محول است مشروط بر این که مسائل مذکور در بند

الف و ب ماده ۳ از طرف مجمع شوری ارسال گردد تا درباره آنها توصیه‌هایی نموده با مدارک

مناسب پیشنهاد نماید و مشروط بر این که کلیه مدارک با توضیحاتی که از طرف شوری به

مجمع تسلیم می‌گردد و مورد قبول واقع نمی‌شود و مجدداً برای بازرسی ثانوی با نظریات

احتمالی مجمع به شوری ارسال گردد.

ط - توصیه به اعضاء درباره قبول مقررات مربوط به امنیت بحری با اصلاح این مقررات

هنگامی که کمیته امنیت بحری آنها را به وسیله شوری برای مجمع ارسال دارد.

ی - ارجاع اموری که در صلاحیت سازمان باشد به شوری به منظور بررسی و اخذ

تصمیم با توجه به این که وظیفه توصیه که در بند (ط) این ماده قید گردیده قابل واگذاری به

غیر نیست.^۱

۱ - ماده ۱۶ در سال ۱۳۵۴ اصلاح گردیده است. متن ماده اصلاحی و قانون مربوط در صفحه ۲۵۶ و ۲۵۷

این مجموعه ذکر شده است.

قسمت ششم - شوری

ماده ۱۷ - شوری مرکب از شانزده عضو به ترتیب زیر می باشد:

الف - شش دولت که برقراری سرویسهای بین المللی دریانوردی بیشتر ذینفع می باشند.

ب - شش دولت که در بازرگانی بین المللی دریایی بیشتر ذینفع می باشند.

ج - دو عضو که از طرف مجمع از بین دولتی که در تهیه سرویسهای بین المللی دریایی منافع مهمی دارند انتخاب می شود.

د - دو عضو از طرف مجمع از بین دولتی که در بازرگانی بین المللی دریایی منافع قابل توجه دارند انتخاب می شوند.

به منظور اجرای اصولی که در این ماده ذکر گردیده اولین شوری به نحوی که در پیوست شماره ۱ این قرارداد قید گردیده تشکیل خواهد یافت.^۱

ماده ۱۸ - جز در مواردی که در پیوست شماره ۱ این قرارداد پیش بینی شده است شوری به منظور اجرای مفاد بند (الف) ماده ۱۷ اعضاء را از دولتی که برقراری سرویسهای بین المللی دریانوردی ذینفعتر می باشند تعیین می نماید و همچنین تعیین اعضاء از دولتی که منافع قابل توجه در تهیه چنین سرویسهایی دارند به منظور اجرای مفاد بند (ج) یا شوری خواهد بود. این انتخابات به اکثریت آراء شوری به عمل می آید. این اکثریت شامل آراء اعضایی است که طبق مفاد بند (الف) و (ج) ماده ۱۷ در شوری حضور یافته اند می باشند سپس شوری به منظور اجرای بند (ب) ماده ۱۷ اعضاء را از دولتی که در بازرگانی بین المللی دریایی ذینفعتر می باشد انتخاب خواهد نمود. این انتخابات در مدت معقولی قبل از هر جلسه عادی مجمع بعمل خواهد آمد.^۲

ماده ۱۹ - اعضایی که در شوری طبق مفاد ماده ۱۷ تعیین می شوند تا خاتمه جلسه عادی مجمع بعد به شغل خود باقی خواهند ماند. اعضاء مذکور می توانند مجدداً انتخاب شوند.

۱ - ماده ۱۷ در سالهای ۱۳۴۵، ۱۳۵۴ و ۱۳۷۴ اصلاح گردیده است. متن مواد اصلاحی و قوانین مربوط در صفحات ۲۵۴، ۲۵۷ و ۲۶۱ این مجموعه ذکر شده است.

۲ - ماده ۱۸ در سالهای ۱۳۴۵، ۱۳۵۴ و ۱۳۷۴ اصلاح گردیده است. متن مواد اصلاحی و قوانین مربوط در صفحات ۲۵۴، ۲۵۷ و ۲۶۱ این مجموعه ذکر شده است.

ماده ۲۰- الف- شوری رئیس خود را انتخاب نموده و آیین‌نامه‌های طرز کار خود را تا آنجا که مغایر این قرارداد نباشد تدوین خواهد نمود.

ب- حضور دوازده عضو شوری حدنصاب را تشکیل می‌دهد.

ج- شوری با اخطار قبلی یکماهه بنا بر دعوت رئیس یا طبق تقاضای حداقل چهار عضو هر موقع برای حسن انجام وظایف محوله لازم باشد در هر محلی که صلاح بداند تشکیل می‌گردد.^۱

ماده ۲۱- در صورتی که شوری موضوعی را بررسی نماید که یکی از اعضاء بخصوص ذینفع باشد عضو مزبور را به شرکت در مذاکرات بدون حق رأی دعوت خواهد نمود.

ماده ۲۲- الف- شوری توصیه‌ها و گزارشهای کمیته امنیت بحری را دریافت می‌دارد و آن را به مجمع تسلیم می‌نماید و در صورتی که مجمع جلساتی نداشته باشد آن را با نظریات و توصیه‌های خود جهت اطلاع اعضاء ارسال خواهد داشت.

ب- مسائل مربوط به مندرجات ماده ۲۹ فقط از مطالعه از طرف کمیته امنیت بحری مورد بررسی شوری واقع خواهد گردید.

ماده ۲۳- شوری با تصویب مجمع دبیرکل را انتخاب و برای استخدام کارمندان مورد احتیاج خود هر تصمیم مفیدی را اتخاذ خواهد نمود و با حداکثر توجه به شرایط متخذه از طرف سازمان ملل متحد و مؤسسات اختصاصی آن شرایط خدمت دبیرکل و کارمندان را تعیین خواهد نمود.

ماده ۲۴- در هر جلسه عادی شوری گزارشی از عملیات سازمان پس از خاتمه جلسه قبل تسلیم مجمع خواهد نمود.

ماده ۲۵- شوری پیش‌بینی مصارف و حساب‌های سازمان را با نظریات و توصیه‌های

۱- ماده ۲۰ در سالهای ۱۳۵۴ و ۱۳۷۴ اصلاح گردیده است. متن سواد اصلاحی و قوانین مربوط در صفحات ۲۵۷ و ۲۶۱ این مجموعه ذکر شده است.

خود به مجمع تسلیم خواهد نمود.

ماده ۲۶ - شوری می‌تواند نسبت به روابط خود با سازمانهای دیگر طبق مقررات قسمت دوازدهم موافقتنامه‌هایی متعقد داشته یا تدابیری اتخاذ نماید. این موافقتنامه و تدابیر به تصویب مجمع خواهد رسید.

ماده ۲۷ - بین دوره‌های اجلاس مجمع شوری کلیه وظایف محوله به سازمان را به استثنای توصیه‌های مذکور در بند (ط) ماده ۱۶ انجام خواهند داد.

قسمت هفتم - کمیته امنیت دریایی

ماده ۲۸ - الف - کمیته امنیت دریایی مرکز از ۴ عضو خواهد بود که از طرف مجمع بین اعضاء از دولی که منافع مهمی در مسائل امنیت دریایی دارند انتخاب می‌گردد. لااقل هشت نفر از آنها باید از دولتهایی انتخاب شوند که دارای مهمترین بحریه بازرگانی می‌باشند. در انتخاب سایر اعضاء دو نکته باید رعایت شود یکی آنکه نمایندگی متناسبی از دولی تأمین گردد که منافع مهمی در موضوع امنیت دریایی دارند از قبیل کشورهای که یا اتباع آنها به تعداد زیادی جزء کارکنان کشتیها می‌باشند یا در محل تعداد زیادی مسافر ذینفع هستند. دیگر آن که انتخاب آنها متناسب با مناطق جغرافیایی باشد.

ب - اعضاء کمیته امنیت دریایی برای مدت چهار سال انتخاب می‌شوند و حق تجدید انتخاب دارند.^۱

ماده ۲۹ - الف - کمیته دریایی باید کلیه مسائلی که مربوط به صلاحیت سازمان است مانند کمک به دریانوردی ساختمان و تجهیز کشتیها مسائل مربوط به کارگران کشتی تا حدودی که برای موضوع امنیت منافع باشد بررسی نماید.

همچنین مقررات مربوط به جلوگیری از تصادم کشتیها نقل انتقال محمولات خطرناک. نظم و ترتیب امنیت دریایی اطلاع راجع به آنها. طبع و نشر روزنامه کشتی و اسناد مربوط به

۱ - ماده ۲۸ در سالهای ۱۳۴۷ و ۱۳۵۴ اصلاح گردیده است. متن سواد اصلاحی و قوانین مربوط در صفحات ۲۵۵، ۲۵۶ و ۲۵۷ این مجموعه ذکر شده است.

دریانوردی. تحقیقات راجع به تصادفات در دریا نجات اشخاص و اموال در دریا و همچنین کلیه مسائلی که رابطه مستقیم به امنیت دریایی دارد.

ب - کمیته امنیت دریایی برای حسن انجام مأموریت‌هایی که قرارداد یا مجمع به آن محول نموده یا در حدود مفاد این ماده از طرف هر مقام بین دول به آن ارجاع می‌گردد کلیه تدابیر لازمه را اتخاذ خواهد نمود.

ج - با در نظر گرفتن مقررات قسمت دوازدهم کمیته امنیت دریایی باید با سایر مقامات بین دول که به مسائل حمل و نقل و ارتباطات اشتغال دارند و ممکن است بتوانند با توسعه امنیت در دریا و تسهیل تطبیق عملیات در زمینه بحریمایی و هوانوردی و مخابرات و هواشناسی از نظر امنیت بحری به سازمان کمک روابط نزدیک برقرار سازد.

ماده ۳۰ - کمیته امنیت دریایی به وسیله شوری.

الف - هنگام جلسات عادی مجمع پیشنهادات مربوطه به مقررات امنیت و اصلاح مقررات موجوده امنیت را که از طرف اعضاء پیشنهاد گردیده همراه با توصیه‌ها و توضیحات خود به مجمع تسلیم خواهد نمود.

ب - دادن گزارش عملیات خود به مجمع از زمان خاتمه آخرین جلسه عادی مجمع.

ماده ۳۱ - کمیته امنیت دریایی سالی یک مرتبه و یا هر موقع در صورت لزوم و چنانچه ۵ نفر عضو کمیته تقاضا نماید تشکیل شده و دفتر و مقررات خود را برای هر دوره تعیین می‌نماید. در کمیته اکثریت حد نصاب را تشکیل می‌دهد.^۱

ماده ۳۲ - کمیته امنیت دریایی هنگام بازرسی مسئله‌ای که یکی از اعضاء بخصوص در آن ذینفع باشند عضو مزبور را برای شرکت در مذاکرات بدون حق رای دعوت خواهد نمود.^۲

۱ - ماده ۳۱ در سال ۱۳۵۴ اصلاح گردیده است. متن ماده اصلاحی و قانون مربوط در صفحات ۲۵۶ و ۲۵۷ این مجموعه ذکر شده است.

۲ - ماده ۳۲ در سال ۱۳۵۴ حذف گردیده است. ماده قانونی مربوط در صفحه ۲۵۸ این مجموعه ذکر شده است.

قسمت هشتم - دبیرخانه

ماده ۳۳ - دبیرخانه مرکب از دبیرکل - دبیر کمیته امنیت بحری و کارمندانی که سازمان لازم دارد خواهد بود. دبیرکل عالیمقام‌ترین کارمند سازمان می‌باشد که با رعایت مقررات ماده ۲۳ کارمندان مذکور در فوق را تعیین می‌نماید.

ماده ۳۴ - دبیرخانه موظف است کلیه بایگانی لازم برای انجام وظایف سازمان را منظم نموده و نسبت به تهیه و تمرکز و توزیع یادداشت‌ها و اسناد و دستور جلسات و اطلاعات مفید به کار مجمع و شوری و کمیته امنیت بحری و ارکان فرعی مربوطه که سازمان ممکن است ایجاد نماید اقدام کند.

ماده ۳۵ - دبیرکل محاسبات سالیانه و برده دو ساله را با تعیین پیش‌بینی‌های جداگانه برای هر سال به شوری تسلیم خواهد نمود.

ماده ۳۶ - دبیرکل موظف است اعضاء را از جریان عملیات سازمان مطلع سازد. هر یک از اعضاء می‌تواند یک یا چندین نماینده تعیین نماید که با دبیرخانه کل ارتباط داشته باشند.

ماده ۳۷ - در انجام وظایف خود دبیرکل و کارمندان از هیچ دولت یا مقامی خرج از سازمان دستور نخواهند و قبول نخواهند نمود از هر گونه عملی که با وضع کارمندی بین‌المللی آنها مغایرت داشته باشد احتراز خواهند نمود و فقط در مقابل سازمان مسؤل می‌باشند.

هر یک از اعضاء سازمان تعهد می‌نماید جنبه بین‌المللی اختصاصی مشاغل دبیرکل و کارمندان را محترم شمرده و در صدد برنیاید در انجام وظایف‌شان آنان را تحت تأثیر قرار دهد.

ماده ۳۸ - دبیرکل کلیه وظایف دیگری را که قرارداد و مجمع و شوری و کمیته امنیت بحری به او محول می‌دارند انجام خواهند داد.

قسمت نهم - امور مالی

ماده ۳۹ - هر یک از اعضاء حقوق و مخارج مسافرت و سایر هزینه‌های هیأت نمایندگی

خود را در مجمع و نمایندگان خود را در شورای و کمیته امنیت بحری و سایر کمیته‌ها و ارکان فرعی سازمان به عهده می‌گیرد.

ماده ۴۰ - شورای محامبات و پیش‌بینی‌های بودجه که از طرف دبیرکل تهیه شده بازرسی نموده و همراه با ملاحظات و توصیه‌های خود به مجمع تسلیم خواهد نمود.

ماده ۴۱ - الف - در حدود موافقتی که بین سازمان و سازمان ملل متحد برقرار می‌گردد پیش‌بینی‌های بودجه را بررسی و تصویب خواهد نمود.

ب - مجمع کلیه مصارف را طبق جدولی که با در نظر گرفتن پیشنهادات شورای تنظیم نموده بین اعضاء تقسیم خواهد نمود.

ماده ۴۲ - هر عضوی که وظایف مالی خود را نسبت به سازمان در مدت ۱ سال از تاریخ انقضای پرداخت انجام ندهد نه در مجمع و نه در شورای و نه در کمیته امنیت بحری حق رای نخواهد داشت معذالک مجمع می‌تواند چنانچه مایل باشد از این ترتیب صرف‌نظر نماید.

قسمت دهم - رای

ماده ۴۳ - رای در مجمع و شورای و کمیته امنیت بحری طبق مقررات زیر می‌باشد.

الف - هر یک از اعضاء حق یک رای دارند.

ب - چنانچه قرارداد با یک موافقت‌نامه بین‌المللی که وظایفی به عهده مجمع یا شورای یا کمیته امنیت محول نموده طریق دیگری تعیین نکرده باشد تصمیمات این ارکان به اکثریت اعضاء حاضر و دارای حق رای اتخاذ می‌گردد. و هنگامی که اکثریت دو ثلث لازم باشد به اکثریت دو ثلث از اعضاء حاضر خواهد بود.

ج - مفهوم این قرارداد در مورد معنی عبارت «اعضاء» حاضر و دارای حق رای اعضاء حاضری می‌باشد که رای مثبت یا منفی می‌دهد. اعضاء ممتنع رای دهنده محسوب نمی‌شوند.

قسمت یازدهم - مقر سازمان

ماده ۴۴ - الف - مقر سازمان در لندن می‌باشد.

ب- در صورت لزوم مجمع می تواند به اکثریت دو ثلث محل سازمان را در نقطه دیگری تعیین نماید.

ج- چنانچه شوری لازم بداند مجمع می تواند در محل دیگری غیر از مقر سازمان تشکیل گردد.

قسمت دوازدهم - روابط با سازمان ملل متحد و سایر سازمانها

ماده ۴۵- طبق ماده ۵۷ منشور سازمان یا سازمان ملل متحد به عنوان سازمان تخصصی در امور بحریمایی با سازمان ملل متحد وابستگی خواهد داشت. روابط از طریق موافقتنامه ای که با سازمان ملل متحد به موجب ماده ۶۳ منشور بنا به مقررات ماده ۲۵ قرارداد منعقد خواهد شد برقرار می گردد.

ماده ۴۶- چنانچه موضوعی پیش آید که سازمان ویکی از مؤسسات متحد مشتوکار در آن ذینفع باشند سازمان با مؤسسه مزبور همکاری خواهد نمود و آن موضوع را مورد مطالعه قرار داده با معیت مؤسسه مزبور نسبت به آن تدابیر لازم اتخاذ خواهد نمود.

ماده ۴۷- راجع به کلیه مسائلی که در صلاحیت آن باشد سازمان می تواند با سایر سازمانهای بین دول که از مؤسسات تخصصی ملل متحد نبوده ولی منافع مشابهی در موضوع مورد نظر دارند همکاری کند.

ماده ۴۸- سازمان می تواند با سازمانهای بین دول راجع به مسائلی که در صلاحیت آن باشد همکاری و تبادل نظر نموده در این خصوص ترتیبات مفید را بدهد.

ماده ۴۹- مشروط به تصویب مجمع به اکثریت دو ثلث آراء سازمان مجاز است وظایف و منابع و تمهیدات هر مؤسسه بین المللی را خواه بین دول باشد یا نباشد و طبق قرارداد بین المللی یا توافقیهای مرضی الطرفین که بین مقامات صالحه سازمانهای مربوطه منعقد گردد مجدداً به عهده بگیرد همچنین سازمان می تواند هرگونه امور اداری را که در صلاحیت آن باشد و به موجب یک سند بین المللی به دولتی تفویض گردیده است انجام دهد.

قسمت سیزدهم - اهلیت قضایی - مزایا مصونیتها

ماده ۵۰ - اهلیت قضایی همچنین مزایا و مصونیتهایی که برای سازمان شناخته می‌شود و یا به علت ایجاد سازمان به آن داده می‌شود در قرارداد عمومی مربوط به مزایا و مصونیتهای مؤسسات تخصصی که از طرف مجمع عمومی ملل متحد در بیست و یکم نوامبر ۱۹۴۷ تصویب گردیده و ناظر بر موضوع می‌باشد مشخص گردیده است مشروط بر این که تغییراتی که طبق قسمت ۳۶ و ۳۸ قرارداد عمومی مذکور در فوق داده می‌شود و به موجب متن نهایی (یا تجدید نظر شده) ضمیمه مصوب از طرف سازمان مشخص می‌گردد مورد توجه قرار گیرد.

ماده ۵۱ - هر یک از اعضاء تعهد می‌نمایند مقررات ضمیمه ۲ قرارداد حاضر را تا موقعی که به قرارداد عمومی راجع به سازمان ملحق نشده است به موقع اجراء گذارند.

قسمت چهاردهم - اصلاحات

ماده ۵۲ - متن طرح‌های اصلاحی قرارداد لااقل شش ماه قبل از آن که تحت بررسی مجمع واقع گردد از طرف دبیرکل برای اعضاء ارسال می‌گردد.

اصلاحات از طرف مجمع به اکثریت دو ثلث آراء تصویب خواهد گردید و اکثریت مزبور بایستی متضمن اکثریت آراء اعضاء شوری نیز باشد دوازده ماه پس از تصویب از طرف دو ثلث اعضاء سازمان بااستثنای اعضاء وابسته اصلاحات برای کلیه اعضاء قابل اجراء است مگر برای اعضایی که قبل از اجراء به موجب اظهاریه‌ای اعلام بدارند که اصلاح مزبور را تصویب خواهند نمود هنگام قبول اصلاحی مجمع می‌تواند به اکثریت دو ثلث از اعضاء تعیین نماید که اصلاح مزبور نوعی است که اگر عضوی چنین اعلامی را نماید و ۱۲ ماه پس از اعتبار اصلاح آن را نپذیرد در انتهای مهلت مزبور دیگر طرف قرارداد نخواهد بود.^۱

ماده ۵۳ - کلیه اصلاحاتی که طبق شرایط مزبور در ماده ۵۲ پذیرفته شود به دبیرکل

۱ - عبارات ماده ۵۲، در سال ۱۳۷۳، اصلاح گردیده است. متن اصلاحی در صفحه ۲۵۹ این مجموعه ذکر شده است.

سازمان ملل متحد تسلیم می‌گردد. دبیرکل نیز فوراً متن آن را به کلیه اعضاء ابلاغ خواهد نمود.

ماده ۵۴ - اظهارنامه‌ها یا پذیرشهای پیش‌بینی شده در ماده ۵۲ به دبیرکل کتبا ابلاغ می‌گردد تا آن را به دبیرکل سازمان ملل متحد تسلیم نماید و دبیرکل اعضاء را از وصول سند مزبور تاریخ شروع اعتبار اصلاح مطلع خواهد نمود.

قسمت پانزدهم - تفسیر

ماده ۵۵ - کلیه اختلافات یا مسائلی که در نتیجه تفسیر یا اجرای قرارداد بروز نماید برای حل به مجمع تسلیم می‌گردد. یا از هر طریق دیگر که اطراف اختلاف نسبت به آن توافق نماید حل خواهد گردید.

هیچیک از مفاد این ماده به حق شوری یا کمیته امنیت بحری برای حل چنین اختلاف یا موضوعی که در دوره تصدی آنها بروز نماید لطمه وارد نمی‌آورد.

ماده ۵۶ - کلیه مسائل حقوقی که به وسایل مذکور در ماده ۵۵ حل نگردد از طرف سازمان طبق ماده ۹۶ منشور ملل متحد به دیوان بین‌المللی دادگستری برای نظر مشورتی ارجاع می‌گردد.

قسمت شانزدهم - مقررات مختلفه

ماده ۵۷ - امضاء و پذیرش این قرارداد با رعایت مقررات قسمت سوم آن برای امضاء یا پذیرش باز خواهد بود و دول می‌توانند به طریق زیر اطراف آن گردند.

الف - امضاء بدون شرط در مورد پذیرش:

ب - امضاء مشروط به پذیرش که منتهی گردد به پذیرش یا.

ج - پذیرش.

پذیرش با تسلیم سند به دبیرکل ملل متحد صورت می‌گیرد.

ماده ۵۸ - سرزمینها - الف - اعضاء می‌توانند در هر موقع اعلام نمایند که شرکت آنها

در قرارداد شامل مجموع یا گروه یا یک سرزمین که روابط بین‌المللی آنها را عهده‌دار می‌باشند نیز می‌شود.

ب - این قرارداد شامل سرزمینهایی که اعضاء روابط بین‌المللی آنها را عهده‌دار هستند نمی‌شود مگر این که اعلامیه‌ای در این موضوع به نام آنها طبق مقررات بند (الف) این قرارداد صادر گردد.

ج - کلیه اعلامیه‌هایی که طبق بند (الف) این قرارداد صادر می‌گردد به دبیرکل سازمان ملل متحد تسلیم می‌شود که رونوشت آن را برای کلیه دولی که به کنفرانس بحری ملل متحد دعوت شده‌اند و همچنین هر دولتی که به عضویت درمی‌آیند ارسال خواهند داشت.

د - در صورتی که به موجب یک موافقت‌نامه قیمومت سازمان ملل متحد مأمور اداره سرزمینی باشد سازمان می‌تواند قرارداد را به نام یک یا چند یا کلیه سرزمینهایی که تحت قیمومیت آن است مطابق تشریفات مذکور در ماه ۵۷ بپذیرد.

ماده ۵۹ - خروج - الف - اعضاء می‌توانند با ابلاغ کتبی به دبیرکل سازمان ملل متحد از سازمان خارج گردند دبیرکل فوراً سایر اعضاء و دبیر سازمان را از موضوع مطلع خواهد نمود اعلام خروج ممکن است در هر موقع پس از خاتمه ۱۲ ماه از تاریخ اعتبار قرارداد به عمل آید خروج ۱۲ ماه پس از تاریخ رسید اعلام کتبی به دبیرکل سازمان ملل متحد عملی خواهد شد.

ب - اجرای قرارداد درباره سرزمین یا گروهی از سرزمینها که در ماده ۵۸ ذکر گردیده در هر موقع با اعلام کتبی به دبیرکل سازمان ملل متحد از طرف عضوی که روابط بین‌المللی آنها را عهده دارد یا از طرف ملل متحد چنانچه سمت قیم را داشته باشد ممکن است به عمل آید.

دبیرکل ملل متحد فوراً کلیه اعضاء دبیرکل سازمان را از موضوع متحضر خواهد داشت اعلام مزبور پس از ۱۲ ماه از تاریخ وصول آن به دبیرکل سازمان ملل متحد عملی خواهد بود.

قسمت هفدهم - اعتبار اجرایی

ماده ۶۰ - این قرارداد هنگامی که ۱۲ کشور که هفت کشور آن باید لااقل هر یک دارای یک میلیون تن خالص بحریه باشند و طبق ماده ۵۷ به آن الحاق گردند اجراء خواهد شد.

ماده ۶۱ - کلیه دولتی که به کنفرانس بحری ملل متحد دعوت شده‌اند و کلیه دولتی که عضو گردند به وسیله دبیرکل ملل متحد از تاریخ آن هر دولتی طرف قرارداد می‌شود همچنین از تاریخ اجرای قرارداد اطلاع حاصل خواهند نمود.

ماده ۶۲ - این قرارداد که منتهای انگلیسی و فرانسه و اسپانیولی آن متساویاً معتبر می‌باشد به دبیرکل سازمان ملل متحد تسلیم خواهد گردید و دبیرکل رونوشت مصدق آن را برای هر یک از دولتی که به کنفرانس بحری ملل متحد دعوت گردیده‌اند و همچنین کلیه دولتی که عضو گردند ارسال خواهد داشت.

ماده ۶۳ - سازمان ملل متحد مجاز است قرارداد را به محض اعتبار آن به ثبت برساند بنا علیهذا امضاءکنندگان زیر که هر یک از طرف دولت خود اعتبار لازم را داشته‌اند قرارداد را امضاء نمودند.

پیوست شماره یک تشکیل اولین شوری

به منظور اجرای اصول مذکور در ماده ۱۷ اولین شوری به طریق زیر تشکیل خواهد یافت.

- الف - شش عضو مذکور در بند (الف) ماده ۱۷ عبارتند از:
ممالک متحده آمریکا - یونان - نروژ - هلند - انگلستان - سوئد.
- ب - شش عضو مذکور در بند (ب) ماده ۱۷ عبارتند از:
آرژانتین - استرالیا - بلژیک - کانادا - فرانسه - هند.

ج- دو عضو منتخب از طرف مجمع طبق بند (ح) ماده ۱۷ از روی صورت پیشنهادی از طرف شش عضو مذکور در بند الف این پیوست.

د- دو عضو از طرف مجمع طبق بند (د) ماده ۱۷ بین اعضایی که منافع مهمی در بازرگانی بین‌المللی دارند.

پیوست شماره ۲

(که در ماده ۵۱ ذکر گردیده است)

حقوق قضایی مزایا مصونیتها

تا زمانی که اعضاء به قرارداد عمومی مربوط به مزایا و مصونیتهای مؤسسات تخصصی ملحق نگردیده‌اند درباره سازمان و نسبت به آن مقررات زیر را راجع به حقوق قضایی و مزایا و مصونیتها به مورد اجرا خواهد گذارد.

قسمت اول - سازمان در سرزمین هر یک از دول از حقوق قضایی لازم برای عملی نمودن مقاصد و انجام وظیفه بهره‌مند خواهند گردید.

قسمت دوم - الف - سازمان در سرزمین هر یک از اعضاء از مزایا و مصونیتهای لازم برای عملی نمودن مقاصد و انجام وظیفه بهره‌مند خواهند بود.

ب - نمایندگان اعضاء و همچنین اعضاء علی‌البدل و مشاورین کارمندان و کارمندان سازمان از مزایا و مصونیتهای لازم در انجام کامل وظایفی که در سازمان به عهده دارند بهره‌مند خواهد بود.

قسمت ۳ - به منظور اجرای مقررات قسمتهای ۱ و ۲ این پیوست اعضاء در حدود ممکنه مقررات اصلی قرارداد عمومی مربوط به مزایا و مصونیتهای مؤسسات تخصصی را مراعات خواهند نمود.

ضمیمه:

موارد اصلاحی قرارداد مربوط به ایجاد سازمان مشورتی
دریانوردی بین دول
الف -

«قانون اصلاح مواد ۱۷ و ۱۸ قرارداد بین المللی مربوط به
ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مصوب
سال ۱۳۳۶» مصوب ۱۵/۲/۱۳۴۵

ماده واحده - اصلاح مواد ۱۷ و ۱۸ قرارداد بین المللی مربوط به ایجاد سازمان
مشورتی دریانوردی بین دول به شرح زیر تصویب می شود:
ماده ۱۷ - شورا از ۱۸ عضو که از طرف مجمع عمومی انتخاب می شوند تشکیل
خواهد گردید.

ماده ۱۸ - در انتخاب اعضاء شورا مجمع عمومی اصول ذیل را باید رعایت نماید:
الف - شش دولت که در برقراری سروسهای بین المللی دریانوردی بیشتر ذینفع
هستند.

ب - شش دولت که در بازرگانی بین المللی دریایی بیشتر ذینفع هستند.

ج - شش دولت که دارای منافع خاص در حمل و نقل دریایی و دریانوردی بوده و به
موجب بند الف و ب انتخاب نشده اند به نحوی که انتخاب آنها به عضویت شورا
نمایندگی تام قسمتهای مهم جغرافیایی دنیا را تأمین نماید.

ب-

قانون اصلاح ماده ۲۸ از فصل هفتم کمیته امنیت دریایی

مربوط به قرارداد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول^۱

مصوب ۱۳۴۷/۲/۵

ماده واحده - چون ماده ۲۸ از فصل هفتم (کمیته امنیت دریایی) مربوط به قرارداد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول (که در تاریخ خرداد ماه ۱۳۳۶ به تصویب مجلس سنا و شورای ملی رسیده است) در چهارمین اجلاس عمومی سازمان مشورتی دریانوردی اصلاح گردیده و مجمع نامبرده اصلاح و تصویب قانونی آن را از کلیه کشورهای عضو تقاضا نموده است لذا ماده ۲۸ از قرارداد مذکور به شرح زیر اصلاح و به دولت اجازه داده می‌شود که اسناد الحاق آن را مبادله نماید.

ماده ۲۸ - کمیته امنیت از ۱۶ عضو از بین اعضاء سازمان و دولی که در امر امنیت دریایی دارای منافع مهم می‌باشند از طرف مجمع به شرح ذیل انتخاب می‌گردند:

الف - هشت عضو از بین دولی که دارای بیشترین ظرفیت هستند.

ب - چهار عضو به نحوی انتخاب می‌گردند که انتخاب آنان طبق این بند موجب خواهد گردید که از هر یک از مناطق نامبرده زیر یک نفر نماینده در کمیته امنیت دریایی داشته باشد.
۱ - آفریقا ۲ - آمریکا ۳ - آسیا و اقیانوسیه ۴ - اروپا.

ج - چهار نفر بقیه اعضاء از بین دولی که به نحو مذکور در بند الف و ب (بملاحظه بیشترین ظرفیت و به نمایندگی یکی از پنج قاره) انتخاب شده‌اند انتخاب می‌شوند.

از لحاظ اجرای این ماده دولی که دارای منافع مهم امنیت در دریا هستند کشورهایمان خواهند بود که در تهیه عده زیادی از کارکنان کشتی و یا در حمل عده زیادی مسافر (اهم از

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۶۷۷۲ مورخ ۱۳۴۷/۲/۳۱ - در صفحه ۷۱ مجمرعه قوانین سال

مسافرینی که در کشتی اطاق خواب داشته یا نداشته باشند) ذینفع بوده باشند.
اعضاء کمیته امنیت برای چهار سال انتخاب می‌شوند و مجدداً حق انتخاب شدن را خواهند داشت.

ج-

قانون اصلاح مواد ۱۰- ۱۶- ۱۷- ۱۸- ۲۰- ۲۸- ۳۱- ۳۲ کنوانسیون موجود سازمان مشورتی دریانوردی بین دول^۱ مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۰

ماده واحده - اصلاح به عمل آمده در مواد ۱۰ و ۱۶ و ۱۷ و ۱۸ و ۲۰ و ۲۸ و ۳۱ و ۳۲ کنوانسیون موجود سازمان مشورتی دریانوردی بین دول (ایمکو) مورخ ۶ مارس ۱۹۴۸ تصویب و اجازه تسلیم اسناد آن داده می‌شود.

اصلاحات وارده بر کنوانسیون موجود سازمان مشورتی دریانوردی بین
دول در تاریخ ۱۷ اکتبر ۱۹۷۴

ماده ۱۰ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌شود:
هر عضو وابسته دارای همان حقوق و وظایفی است که در کنوانسیون برای هر یک از
اعضاء تعیین شده است ولی حق رأی و قابلیت انتخاب به عنوان عضو شورا را نخواهد
داشت و مشروط به این امر کلمه «عضو» در این کنوانسیون «عضو وابسته» را نیز در بر
می‌گیرد - مگر آنکه عبارت مفهوم دیگری را اقتضا کند.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۸۸۶۶ مورخ ۱۳۵۴/۳/۲۴ - صفحه ۶۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۴.

- ماده ۱۶ - شرح زیر جایگزین متن فعلی بند (د) می‌شود:
- (د) انتخاب اعضای که باید به عضویت شورا درآیند - طبق مقررات ماده ۱۷.
- ماده ۱۷ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌شود:
- شورا از ۲۴ عضو که از طرف مجمع عمومی انتخاب می‌شوند - ترکیب خواهد یافت.
- ماده ۱۸ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌شود:
- در انتخاب اعضاء شورا - مجمع عمومی ضوابط ذیل را در نظر خواهد داشت:
- الف - شش عضو از دولی خواهند بود که در برقراری سرویس‌های بین‌المللی دریانوردی بیشتر ذینفع هستند.
- ب - شش عضو از دول دیگری خواهند بود که در بازرگانی بین‌المللی دریایی بیشتر ذینفع هستند.
- ج - دوازده عضو از دولی خواهند بود که طبق بند (الف) و (ب) انتخاب نشده‌اند و در امر حمل و نقل دریایی و دریانوردی دارای منافع خاصی بوده و انتخاب آنها به عضویت شورا حضور تمام مناطق مهم جغرافیایی جهان را تأمین نماید.
- ماده ۲۰ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌شود:
- الف - شورا رئیس خود را انتخاب و آیین‌نامه‌های داخلی خود را تصویب خواهد نمود - مگر آنکه به نحو دیگری در کنوانسیون پیش‌بینی شده باشد.
- ب - حد نصاب برای تشکیل شورا حضور شانزده نفر از اعضاء است.
- ج - شورا با دعوت قبلی یکماهه رئیس یا طبق تقاضای لااقل چهار عضو به هر تعداد دفعاتی که برای انجام مؤثر و صحیح وظایف محوله لازم باشد در هر محلی که مناسب باشد تشکیل می‌گردد.
- ماده ۲۸ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌گردد:
- کمیته ایمنی دریایی از کلیه اعضاء مرکب خواهد بود.
- ماده ۳۱ - شرح زیر جایگزین متن فعلی می‌شود:
- کمیته ایمنی دریایی حداقل سالی یک بار تشکیل خواهد شد و اعضاء خود را سالی یک بار انتخاب و آیین‌نامه داخلی خود را تصویب خواهد نمود.

ماده ۳۲ - این ماده حذف می شود.

مواد ۳۲ تا ۶۳ مجدداً شماره گذاری می شود.

اصلاحیه فوق منضم به قانون اصلاح مواد ۱۰-۱۶-۱۸-۲۰-۲۸-۳۱-۳۲ کنوانسیون
موجود سازمان مشورتی دریانوردی بین دول می باشد.

- د -

۱۳۷۳/۳/۱

شماره ۳۲۷۰۹

روزنامه رسمی دادگتری جمهوری اسلامی ایران

پیرو رونوشت نامه شماره ۳۱۹۵۵ مورخ ۱۳۷۳/۲/۱۸ به پیوست تصویرنامه شماره
۱۳۷۳/۲/۲۱ اداره کل قوانین مجلس شورای اسلامی در خصوص
اشتباه تحریری ماده (۵۲) قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به ایجاد سازمان
مشورتی دریانوردی بین الدول مصوب ۱۳۳۶/۳/۳۰ مندرج در روزنامه رسمی شماره
۳۶۳۶ مورخ ۱۳۳۶/۵/۱۳ جهت درج در روزنامه ایفاد می گردد.

دفتر معاونت حقوقی و امور مجلس رئیس جمهوری

۱۳۷۳/۲/۲۱

شماره ۱۳۷۳/۲/۲۱

اصلاحیه ماده ۵۲ قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به

ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین الدول

مصوب ۱۳۳۶/۳/۳۰

دفتر محترم معاونت حقوقی و امور مجلس ریاست جمهوری

در پاسخ نامه شماره ۳۱۹۵۵ مورخه ۱۳۷۳/۲/۱۸ آن معاونت محترم اعلام می دارد:

۱ - لایحه مربوط به قانون موردنظر در ۱۳۳۵/۲/۵ از طرف دولت تسلیم مجلس سابق سنا شده است.

۲ - در متن لایحه تقدیمی و مصوبه مجلس سابق سنا فعل مورد بحث به صورت سلیبی (نخواهند نمود) می‌باشد که پس از تصویب مجلس فوق‌الذکر به مجلس شورای ملی سابق ارسال گردیده است.

۳ - با توجه به این که مجموعه ادوار تقنینیه توسط چاپخانه مجلس شورای ملی سابق چاپ شده و مستند آن چاپخانه نیز مصوبه مجلس شورای ملی سابق بوده است به نظر می‌رسد اشتباه ناشی از روزنامه رسمی بوده که عیناً در مجموعه سالانه ۱۳۳۶ که از طرف آن روزنامه چاپ و منتشر می‌شود، تکرار شده است. مدیر کل قوانین - شاملو

ه -

قانون تصویب اصلاحیه کنوانسیون بین‌المللی دریانوردی^۱

مصوب ۱۳۷۴/۷/۱۶

ماده واحده - اصلاحیه کنوانسیون بین‌المللی دریانوردی موضوع قطعنامه (۱۸) ۷۳۵ الف مورخ ۱۳۷۲/۸/۱۳ مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی به شرح پیوست تصویب و اجازه تسلیم اسناد آن داده می‌شود.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۷۶۳ مورخ ۱۳۷۴/۸/۱۶ - صفحه ۶۰۰ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۴. ضمناً لازم به ذکر است «کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی» در طول زمان مورد اصلاحهای متعددی قرار گرفته است که دولت ایران به برخی از آنها ملحق شده و به برخی نیز ملحق نشده است. تعدادی از اصلاحیه‌ها با حذف کلی بعضی مواد موجب تغییر در شماره مواد می‌گردند. بر همین اساس مواد ۱۶ - ۱۷ و ۱۹ فوق‌الذکر، در متن «قانون راجع به تصویب قرارداد مربوط به ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین دول مصوب ۱۳۳۶/۳/۳۰» (که در صفحات ۲۲۷ تا ۲۵۳ این مجموعه درج شده است) با شماره‌های ۱۷ - ۱۸ و ۲۰ مشخص گردیده‌اند.

قطعه نامه (۱۸) ۷۳۵ الف مصوب ۴ نوامبر ۱۹۹۳ / ۱۳ آبان ۱۳۷۲ اصلاحیه کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی

مجمع:

با یادآوری اینکه در هفدهمین اجلاس عادی مجمع چندین هیأت در مورد نتیجه انتخابات شورا برای دوره دو ساله ۱۹۹۳ - ۱۹۹۲ ابراز نگرانی نمودند. با توجه به اینکه شورا در اجلاس شصت و هشتم خود، گروه کاری ویژه ای را تشکیل داد که شرکت در آن برای کلیه اعضاء سازمان آزاد است و وظیفه آن بررسی اصلاحات ممکن در مقررات مربوط به انتخابات شورا است.

ضمن توجه توام با خرسندی به اینکه تجدید نظرهای لازم در کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی در درون سازمان آغاز گشته و این تجدید نظرها در جوی مسالمت آمیز و حاکی از هماهنگی متقابل مورد بررسی قرار گرفته اند و با موافقت کلی اعضاء تصویب گردیده اند.

با در نظر گرفتن اصلاحیه کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی که توسط گروه کاری ویژه در مورد انتخابات شورا پیشنهاد و توسط شورا در اجلاس شصت و نهم آن تصویب گردید.

۱- اصلاحیه مواد ۱۶، ۱۷ و ۱۹ کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی را که متون آنها در ضمیمه این قطعه نامه است تصویب می کند.

۲- از دبیرکل سازمان خواستار است اصلاحیه مصوب را مطابق ماده ۶۷ کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی به دبیرکل سازمان ملل بسیار دو مطابق ماده ۶۸ استناد پذیرش و بیابیه ها را دریافت دارد.

۳- از اعضاء سازمان دعوت به عمل می آید این اصلاحیه را در نزدیکترین زمان ممکن پس از دریافت نسخ آنها، با ارائه سند لازم جهت پذیرش به دبیرکل مطابق ماده ۶۸ کنوانسیون، مورد پذیرش قرار دهند.

ضمیمه

اصلاحیه کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی

بخش ۶ - شورا

ماده ۱۶ -

متن زیر را جایگزین متن ماده ۱۶ نمایید:

«شورا متشکل از چهل عضو خواهد بود که توسط مجمع انتخاب می‌شوند.»

ماده ۱۷ -

متن زیر را جایگزین متن ماده ۱۷ نمایید:

«در انتخاب اعضای شورا، مجمع باید معیارهای زیر را مدنظر قرار دهند:

الف - ده عضو از کشورهای خواهند بود که بیشترین سهم را در ارائه خدمات

کشتیرانی بین‌المللی دارند.

ب - ده عضو از کشورهای دیگری خواهند بود که بیشترین سهم را در تجارت بین‌المللی

از طریق دریا دارند.

ج - بیست عضو از کشورهای خواهند بود که به موجب بندهای (الف) و (ب) فوق

انتخاب نشده و دارای منافع خاصی در حمل و نقل دریایی یا دریانوردی هستند و با

انتخاب آنها بعنوان اعضاء شورا اطمینان حاصل خواهد شد که نمایندگان کلیه مناطق

جغرافیایی عمده دنیا در شورا حضور دارند.»

بند (ب) ماده ۱۹ -

متن زیر را جایگزین متن بند (ب) ماده ۱۹ نمایید:

«بیست و شش عضو شورا حد نصاب را تشکیل خواهند داد.»

«قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی»^۱

مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵

ماده واحده - دولت مجاز است الحاق خود را به قراردادهای بین‌المللی دریایی به شرح

زیر:

- ۱ - قرارداد بین‌المللی مربوط به خط شاهین کشتیها.
 - ۲ - قرارداد بین‌المللی تحدید مسؤلیت صاحبان کشتیهای دریاییما.
 - ۳ - قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به تصادم کشتیها.
 - ۴ - قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها.
 - ۵ - قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا.^۲
 - ۶ - قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا.
 - ۷ - قرارداد بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا.^۳
- با تمام تغییرات و اصلاحاتی که تا این تاریخ در آنها به عمل آمده اعلام و مقابله نامه‌های مربوط به آنها را با محفوظ داشتن حقوق لازمه به نحوی که مقتضی باشد امضاء نماید.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۶۱۵۹ مورخ ۱۳۴۵/۱/۲۸ - صفحه ۲۱۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۴.

۲ - بالحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به «کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی» مصوب ۱۹۸۹ میلادی (مذکور در صفحات ۵۳۳ تا ۵۴۵ این مجموعه) قرارداد مذکور در بند ۵ بعد از انصراف رسمی دولت جمهوری اسلامی ایران، قابلیت اجرایی نخواهد داشت. بر همین اساس قرارداد مذکور در بند ۵، در مجموعه حاضر درج نگردیده است.

۳ - بالحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به «کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴» (مذکور در صفحات ۶۰۳ تا ۶۱۰ این مجموعه) قرارداد مذکور در بند ۷ بعد از انصراف رسمی دولت جمهوری اسلامی ایران، قابلیت اجرایی نخواهد داشت. بر همین اساس قرارداد مذکور در بند ۷، در مجموعه حاضر درج نگردیده است.

قراردادهای بین‌المللی دریایی

۱- قرارداد بین‌المللی مربوط به خط شاهین کشتیها

فصل اول - مقدمه

ماده ۱- تعهدات عمومی قرارداد: دول متعاها به منظور رعایت مقررات مربوط به خط شاهین (Load Line) مذکور در این قرارداد تعهد می‌کنند مفاد این قرارداد را به موقع اجرا گذاشته و آیین‌نامه‌های آن و هر نوع اقدام دیگری را که به لحاظ اجرای کامل این قرارداد لازم است وضع و اجرا نمایند.

مقررات این قرارداد با ضمانت پیوست آن تکمیل گردیده و این ضمانت جزء لاینفک قرارداد محسوب و همزمان با آن به مورد اجرا گذاشته می‌شود. هر گونه استناد به این قرارداد لزوماً شامل ضمانت مزبور نیز می‌گردد.

ماده ۲- موارد اجرای قرارداد: ۱- این قرارداد شامل کلیه کشتیهای است که مسافرت‌های بین‌المللی انجام داده و متعلق به یکی از کشورهای امضاءکننده این قرارداد و یا سرزمین‌هایی که طبق ماده ۲۱ مشمول این قرارداد می‌شوند باشد به استثنای:

الف- کشتیهای جنگی - کشتیهای که منحصراً به صید ماهی اشتغال دارند کشتیهای تفریحی و کشتیهای که به حمل بار و مسافر اشتغال ندارند.

ب- کشتیهای که ظرفیت غیرخالص آنها از ۱۵۰ تن کمتر است.

۲- سازمان مربوطه کشورهای امضاءکننده می‌توانند کشتیهای را که به سفرهای بین‌المللی بین بنادر نزدیک دو یا چند کشور اشتغال دارند از شمول این قرارداد برای مدتی که به این نوع سفرها اشتغال دارند معاف نماید مشروط بر این که کشورهای که این بنادر متعلق به آنهاست گواهی نمایند که سفر این کشتیها با توجه به کیفیت سفر به منظور پناه گرفتن و شرایط آن به نحوی است که تعمیم این قرارداد نسبت به این کشتیها غیرعقلایی و غیرعملی است.

۳- کلیه موافقتنامه‌ها و قرارهای ناظر به خط شاهین کشتیها و مسائل مربوط به آن که در حال حاضر بین کشورهای متعاقد اجرا می‌شود نسبت به کشتیهای زیر کماکان اعتبار و اثر کامل خود را حفظ خواهند نمود:

الف- کشتیهایی که مشمول این قرارداد نمی‌باشند.

ب- کشتیهای مشمول این قرارداد نسبت به موضوعاتی که صریحاً در این قرارداد برای آنها حکمی پیش بینی نشده است، به هر حال چنانچه این موافقتنامه‌ها و قرارها با مفاد این قرارداد تعارض پیدا کنند مفاد این قرارداد معتبر خواهد بود.

با رعایت این نوع موافقتنامه‌ها با قرارها کلیه کشتی‌هایی که مشمول این قرارداد بوده و همچنین کلیه موضوعاتی که صریحاً در این قرارداد پیش‌بینی نشده است تا حدودی که اوضاع و احوال در صورت فقدان این قرارداد ایجاب نماید تابع قوانین کشورهای متعاقد خواهند بود.

ماده ۳- تعاریف: به استثناء مواردی که صریحاً پیش‌بینی شده است اصطلاحات به کار رفته در این قرارداد دارای تعاریف ذیل می‌باشند:

الف- تعلق کشتی به یک کشور در صورتی است که کشتی مذکور توسط آن کشور به ثبت رسیده باشد.

ب- اصطلاح (سازمان) یعنی دولت کشوری که کشتی به آن تعلق دارد.

ج- (سفر بین‌المللی) سفری است از یک کشور مشمول این قرارداد به یک بندر خارجی و بالعکس و برای این منظور مستعمرات سرزمینهای ماوراء دریاها سرزمینهای تحت‌الحمایه یا قلمروهای تحت حاکمیت و یا قیومیت کشورهای جداگانه محسوب می‌شوند.

د- «مقررات عبارت است از مقررات مذکور در ضمیمه ۱ و ۲ و ۳ این قرارداد.
ه- «کشتی نو» عبارت است از کشتی که نیز اصل آن (Keel) روز اول ژانویه ۱۹۳۲ یا بعد از آن گذشته شده باشد. کلیه کشتیهای دیگر به عنوان کشتیهای موجود محسوب می‌شوند.
و- «کشتی بخاری» هر نوع کشتی است که با نیروی موتور حرکت کند.

ماده ۴ - موارد فرس ماژور: چنانچه کشتی هنگام عزیمت به مسافرت مشمول مقررات این قرارداد نباشد در صورتی که در طول مسافرت به علت بدی هوا یا فرس ماژور از مسیر خود منحرف شود مشمول مقررات این قرارداد نخواهد بود.
در اجرای مفاد این قرارداد سازمان هوگونه انحراف یا تأخیر کشتی را خواه ناشی از بدی هوا و یا ناشی از فرس ماژور باشد مورد توجه قرار خواهد داد.

فصل دوم - خط شاهین - بازدید و علامت‌گذاری

ماده ۵ - مقررات عمومی: هیچ کشتی مشمول این قرارداد نمی‌تواند بعد از تاریخ اجرای آن مبادرت به سفر بین‌المللی نماید مگر آن‌که:

۱ - در مورد کشتیهای نو:

الف - مطابق مقررات ضمیمه یک این قرارداد بازدید شده باشد.

ب - مقررات قسمت ضمیمه یک این قرارداد در مورد آن رعایت شده باشد.

ج - طبق مقررات این قرارداد علامت‌گذاری شده باشد.

۲ - در مورد کشتیهای موجود:

الف - مطابق شرایط مقرر در بند یک این ماده و یا یکی از قواعد مخصوص مربوط به خط شاهین که در ضمیمه چهارم به تفصیل ذکر شده بازدید و علامت‌گذاری شده باشد اعم از این که این بازدید و علامت‌گذاری قبل و یا بعد از لازم‌الاجرا شدن این قرارداد انجام گرفته باشد.
ب - ضمن در نظر گرفتن استحكام و رضایت بخش بودن ۱ - حفاظ درجه‌ها ۲ - نرده‌ها ۳ - درجه‌های تخلیه ۴ - وسایل مربوط به وارد شدن به محلی که برای سکونت کارکنان کشتی با تأسیسات و متعلقات دیگر موجود پیش‌بینی شده است. کشتی تا حدود معقول و عملی با مقررات قسمت دوم ضمیمه یک کلا و جزئاً تطبیق کند.

ماده ۶ - مقررات مربوط به کشتیهای بخاری مخصوص حمل الوار در روی عرشه:

۱ - کشتیهای بخاری که بر طبق مقررات ماده پنج بازدید و علامت‌گذاری شده می‌توانند

پس از بازدید و علامت‌گذاری بر طبق ضمیمه یک قسمت پنج این قرارداد دارای خط شاهین

مخصوص حمل الوار گردند مشروط بر آنکه:

الف کشتی نویوده و با شرایط و مقررات مندرج در ضمیمه یک قسمت پنج منطبق باشد.
ب - در مورد کشتیهای موجود با شرایط و مقررات ضمیمه یک قسمت پنج (به استثناء ماده ۸۰) تطبیق کند و همچنین به طور کلی تا حدودی که معقول و عملی باشد با شرایط و مقررات مذکور در ماده ۸۰ تطبیق نماید مشروط بر این که در تخصیص خط شاهین به کشتی مخصوص حمل الوار سازمان تا حدود معقول و با توجه به میزانی که کشتی با مقررات و شرایط کامل ماده ۵۰ تطبیق نمی نماید به میزان «فری برد» (Freeboard) بیفزاید.

۲- هر کشتی بخاری که از خط شاهین حمل الوار استفاده می کند باید مقررات مربوط به مواد ۸۴-۸۵-۸۶-۸۸-۸۹ را اجرا نماید.

ماده ۷ - مقررات کشتیهای تانکر: کشتی هایی که مطابق مقررات ماده ۵ بازدید و علامتگذاری شده می توانند پس از بازدید و علامت گذاری بر طبق ضمیمه یک قسمت شش این قرارداد دارای خط شاهین مخصوص تانکر گردند مشروط بر آنکه:

الف - کشتی نویوده و با شرایط و مقررات مندرج در ضمیمه یک قسمت شش تطبیق کند.
ب - در مورد کشتیهای موجود با شرایط و مقررات مواد ۹۲-۹۶-۹۷-۹۹ تطبیق کند و همچنین به طور کلی تا حدودی که معقول و عملی باشد با شرایط و مقررات مواد ۹۴-۹۵ و ۱۰۰ تطبیق نماید مشروط بر این که در تخصیص خط شاهین تانکر سازمان تا حدود معقول و با توجه به میزانی که کشتی با مقررات و شرایط کامل مواد ۹۴ و ۹۵ و ۱۰۰ تطبیق نمی نماید به میزان «فری برد» Freeboard بیفزاید.

ماده ۸ - مقررات مربوط به کشتیهای مخصوص: برای کشتیهای بخاری که طول آنها بیش از ۹۱/۴۴ متر (۳۰۰ پا) می باشند و دارای مشخصات ساختمانی نظیر تانکرها بوده و مقاومت زیادتری در مقابل دریا دارند ممکن است «فری برد» Freeboard کمتری منظور داشت.

میزان این کاهش از طرف سازمان با توجه به محاسبات مربوطه به تعیین «فری برد» Freeboard در کشتیهای تانکر و همچنین شرایطی که برای تعیین آن در این کشتیها پیش بینی شده با در نظر گرفتن درجه تقسیم بندی داخل کشتی تعیین خواهد شد.

فری برد این کشتیها به هیچ وجه نباید کمتر از میزانی باشد که به آنها در صورت تانکر بودن اختصاص می‌یافت.

ماده ۹- بازدید و علامتگذاری کشتیها به منظور اجرای مفاد این قرارداد به وسیله کارمندان کشوری که کشتی به آن تعلق دارد انجام می‌گیرد.

بدیهی است دولت‌ها می‌توانند وظیفه بازدید و علامتگذاری کشتی را به کارشناسانی که به این منظور تعیین شده و یا به سازمانهای ذیصلاحیتی که از طرف او شناخته شده‌اند واگذار نمایند. در تمام این موارد دولت مربوطه تضمین می‌کند که بازدید و علامتگذاری به طور کامل و دقیق انجام شده است.

ماده ۱۰- مناطق و نواحی فصلی: کشتی مشمول این قرارداد باید خود را با شرایط پیش‌بینی شده برای مناطق و نواحی فصلی به نحوی که در ضمیمه ۲ این قرارداد ذکر گردیده تطبیق دهد.

بندر واقع در حد فاصل بین دو منطقه جزء منطقه‌ای است که کشتی آنجا را ترک و یا به آنجا وارد می‌شود.

فصل سوم - گواهینامه

ماده ۱۱- صدور گواهینامه: به هر کشتی بعد از بازدید و علامتگذاری به موجب مقررات این قرارداد گواهینامه‌ای به نام «گواهینامه بین‌المللی خط شاهین» داده می‌شود. «گواهینامه بین‌المللی خط شاهین» توسط دولتی که کشتی متعلق به اوست یا هر شخص و سازمانی که از طرف آن دولت مجاز شناخته شده‌اند صادر می‌گردد.

در تمام این موارد دولت صادرکننده مسئولیت کامل چنین گواهینامه‌ای را به عهده خواهد داشت.

ماده ۱۲- صدور گواهینامه به وسیله دولت دیگر: دولتی که مشمول این قرارداد است می‌تواند بنا به درخواست دولت دیگری که مشمول این قرارداد می‌باشد کشتی متعلق به او را (و همچنین در مورد کشتیهای به ثبت نرسیده که باید به ثبت چنین دولتی برسد) معاینه و

علامتگذاری نماید و در صورتی که مقررات قرارداد در آن رعایت شده باشد کشور ثانی می‌تواند به مسؤلیت خود «گواهی نامه بین‌المللی خط شاهین» صادر نماید. در گواهی نامه‌ای که به این ترتیب صادر می‌شود باید قید گردد که صدور آن برحسب درخواست دولت صاحب کشتی یا دولتی که کشتی را می‌بایستی ثبت نماید به عمل آمده و ارزش و اعتبار آن عیناً مانند گواهینامه‌ای صادره طبق ماده ۱۱ این قرارداد خواهد بود.

ماده ۱۳ - فرم گواهینامه: گواهینامه بین‌المللی خط شاهین به زبان یا زبانهای رسمی کشوری که آن را صادر نموده است تنظیم می‌گردد فرم گواهینامه بر طبق نمونه ضمیمه این قرارداد با رعایت تغییراتی که در مورد کشتیهای مخصوص حمل الوار بر طبق ماده ۷۸ به عمل می‌آید خواهد بود.

ماده ۱۴ - مدت اعتبار گواهینامه: ۱ - چنانچه «گواهینامه بین‌المللی خط شاهین» بر طبق مفاد بند ۲ این ماده تجدید نشده باشد رأس مدتی که به وسیله اداره صادرکننده تصریح گردیده منقضی می‌گردد. به هر حال اعتبار گواهینامه مذکور از تاریخ صدور لغایت ۵ سال تجاوز نخواهد کرد.

۲ - گواهینامه بین‌المللی خط شاهین ممکن است بنا به تشخیص سازمان صادرکننده پس از بازدیدی که اهمیت آن از بازدید پیش‌بینی شده در این قرارداد جهت صدور گواهینامه اولیه کمتر نخواهد بود در هر زمان برای مدتی که سازمان مصلحت بدانند و در هر حال از ۵ سال تجاوز نخواهد کرد تجدید گردد و چنین تجدیدی باید در ظهر گواهینامه قید شود.

۳ - در موارد زیر گواهینامه بین‌المللی خط شاهین از طرف سازمانی که آن را جهت کشتی مربوط به کشور خود صادر نموده لغو می‌گردد:

الف - در صورتی که تغییرات اساسی در بدنه و یا ساختمان کلی کشتی داده شود که در محاسبه «فری برد» (Freeboard) کشتی تأثیر داشته باشد.

ب - چنانچه تأسیسات و وسایل مربوط به: ۱ - حفاظت در بچه‌ها ۲ - نرده‌های حفاظی ۳ - دریچه‌های تخلیه ۴ - طرق دسترسی به محل سکونت کارکنان کشتی به کیفیتی که موقع صدور گواهینامه وجود داشته نگهداری نشده باشد.

ج - در صورتی که کشتی در مدتهای معین و تحت شرایطی که سازمان برای حصول

اطمینان از عدم تغییر بدنه و یا ساختمان کلی موضوع بند الف و همچنین نگهداری تأسیسات و وسایل مذکور در بند ب به نحوی که در مدت اعتبار گواهینامه پیش‌بینی شده لازم است بازدید نشده باشد.

ماده ۱۵ - پذیرش گواهینامه: گواهینامه بین‌المللی خط شاهین که از طرف یک دولت متعاقد صادر شود مورد قبول سایر دول متعاقد نیز به همان اعتبار گواهینامه‌هایی که جهت کشتی‌های تابع خود صادر می‌کنند خواهد بود.

ماده ۱۶ - بازرسی: ۱ - چنانچه کشتی مشمول این قرارداد در بندر کشوری که تابع آن نیست باشد بازرسی خط شاهین آن در هر حال به ترتیب زیر انجام می‌گیرد:
کارمند مجاز کشور مزبور اقدامات لازم را به عمل خواهد آورد تا اطمینان حاصل که کشتی دارای گواهینامه معتبر بین‌المللی خط شاهین می‌باشد. در صورت وجود چنین گواهینامه‌ای منحصر به موارد زیر خواهد بود:

الف - کشتی بیش از میزان مجاز در گواهینامه بارگیری نشده باشد.

ب - وضع خط شاهین کشتی با گواهینامه مطابقت داشته باشد.

ج - نسبت به مواد مذکور در قسمت‌های «الف» و «ب» بند ۳ ماده ۱۴ تغییرات اساسی در کشتی به نحوی داده نشده باشد که دریاوردی آن مستلزم به خطر انداختن جان انسانی گردد. تنها کارمندانی که دارای صلاحیت فنی لازم باشند مجاز به اعمال بازرسی مذکور در فوق خواهند بود و در صورتی که این بازرسی به موجب بند «ج» فوق به عمل آید حدود آن منحصر به حصول اطمینان از قابلیت کشتی برای دریاوردی بدون خطر برای جان انسانی خواهد بود.

۳ - در صورتی که بر اثر بازرسی به وجب این ماده احتمال تعقیب قانونی و یا توقیف کشتی وجود داشته باشد کنسول کشور متبوع کشتی هر چه زودتر از جریان و چگونگی موضوع مطلع گردد.

ماده ۱۷ - مزایا: فقط کشتی‌هایی می‌توانند از مزایای مذکور در این قرارداد برخوردار گردند که دارای گواهینامه معتبر بین‌المللی خط شاهین باشند.

فصل چهارم - مقررات عمومی

ماده ۱۸ - معادل: در مواردی که در این قرارداد مقرر شده اسباب و آلات و یا ادوات مخصوص و یا نوع خاصی از آنها در کشتی نصب و یا به کار برده شود و یا ترتیب خاصی اتخاذ گردد سازمان می تواند نصب و استعمال اسباب - آلات و ادوات و یا ترتیبات دیگر را قبول نماید مشروط بر آن که نتیجه و اثر آنها لااقل مانند اسباب - آلات و یا ادوات مخصوص و یا نوع و یا ترتیب خاص دیگری که در این قرارداد تعیین گردیده باشد سازمانی که اسباب آلات و یا ادوات مخصوص و یا نوع و یا ترتیب خاص دیگری را قبول می کند مکلف است مراتب را به اطلاع سازمانهای دیگر رسانیده و در صورت تقاضا خصوصیات مربوطه را نیز اعلام نماید.

ماده ۱۹ - قوانین - مقررات - گزارشها: دول متعاقد تعهد می نمایند که اسناد زیر را برای یکدیگر ارسال دارند:

۱ - متن قوانین - تصویب نامه ها - مقررات و تصمیماتی که جنبه عمومی داشته و در موضوعات مختلف که مربوط به این قرارداد است وضع و منتشر می گردد.

۲ - کلیه گزارشهای رسمی یا خلاصه آنها که در دسترس دول متعاقد بوده و راجع به نتایج ناشی از اجرای این قرارداد می باشد. مشروط بر این که اینگونه گزارشها یا خلاصه آنها محرمانه نباشد.

از دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی دعوت می شود که به عنوان واسطه این اطلاعات را جمع آوری و آنها را به اطلاع سایر دول متعاقد برساند.

ماده ۲۰ - تغییرات کنفرانسهای آینده: ۱ - تغییرات و یا اصلاحات مفید و یا ضروری مربوط به این قرارداد ممکن است در هر موقع از طرف هر یک از دول متعاقد به دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی پیشنهاد گردد. اینگونه پیشنهادات به وسیله دولت اخیر جهت سایر دول متعاقد ارسال می گردد و چنانچه مورد قبول کلیه دول متعاقد (از جمله دولتهایی که اسناد تصویب و الحاق خود را تسلیم ولی نسبت به آنها هنوز قابل اجرا نشده است) قرار گیرد. قرارداد مزبور به همان نحو اصلاح خواهد شد.

۲- محل و تاریخ کنفرانس‌های مربوط به تجدید نظر در این قرارداد با موافقت کلیه دول متعاقد تعیین می‌گردد پس از پنج سال از تاریخ اجرای این قرارداد در صورتی که یک ثلث از دول متعاقد تقاضای تشکیل کنفرانسی به منظور تجدید نظر در این قرارداد را بنمایند دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی اقدام به دعوت کنفرانس مذکور خواهد نمود.

فصل پنجم - مقررات نهایی

ماده ۲۱- اجرا در مورد مستعمرات: ۱- دول متعاقد می‌توانند موقع امضاء این قرارداد - تصویب و یا الحاق به آن و یا حتی پس از آن به وسیله اعلامیه کتبی خطاب به کشور پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی اعلام دارند که تمام یا بعضی از مستعمرات - سرزمینهای ماوراء بحار - تحت‌الحمايه یا سرزمینهایی که تحت حاکمیت و قیمومیت آنها مشمول این قرارداد می‌باشد در این صورت این قرارداد دو ماه پس از وصول اعلامیه نسبت به سرزمینهای مذکور در آن قابل اجرا خواهد بود چنانچه چنین اعلامیه‌ای صادر نگردد قرارداد نسبت به هیچ یک از سرزمینهای مذکور قابل اجرا نمی‌باشد.

۲- دول متعاقد می‌توانند در هر موقع با اعلام کتبی به عنوان دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی تقاضا نمایند که اجرای این قرارداد در مورد تمام یا بعضی از مستعمرات - سرزمینهای ماوراء بحار - تحت‌الحمايه یا سرزمین‌های تحت حاکمیت یا قیمومیت خود که به موجب مفاد بند قبل و حداقل برای مدت پنج سال نسبت به آنها اجرا گردیده متوقف گردد در این صورت اجرای قرارداد مزبور ۱۲ ماه پس از وصول چنین اعلامیه‌ای توسط دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی نسبت به کلیه سرزمینهای ذکو شده در آن متوقف خواهد شد.

۳- دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی دول متعاقد دیگر را از اجرای این قرارداد نسبت به مستعمره سرزمین ماوراء بحار - تحت‌الحمايه یا سرزمین تحت

حاکمیت یا قیومت بر طبق بند ۱ این ماده و همچنین عدم شمول آن را بر طبق مفاد بند ۲ با ذکر تاریخ اجرا و قطع شمول مطلع خواهد ساخت.

ماده ۲۲ - متون معتبر - تصویب: این قرارداد که متون انگلیسی و فرانسه آن هر دو معتبر است باید به تصویب برسد و اسناد تصویری در بایگانی دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی تودیع خواهد شد. این دولت تصویب قرارداد و تاریخ تودیع اسناد آن را به دیگر کشورهای امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد اعلام خواهد نمود.

ماده ۲۳ - الحاق: دولتی که این قرارداد را امضاء نموده (به استثنای دولت سرزمینهایی که مشمول ماده ۲۱ می باشد) می تواند در هر موقع پس از لازم الاجرا شدن قرارداد به آن ملحق گردد. الحاق به این قرارداد باید کتیباً به دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی اعلام گردد. این الحاق سه ماه پس از تاریخ وصول لازم الاجرا است. دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده را از دریافت هر گونه اسناد الحاق با ذکر تاریخ وصول مطلع خواهد ساخت.

ماده ۲۴ - تاریخ اجرا: این قرارداد در اول ژوئیه ۱۹۳۲ بین دولی که تا آن تاریخ اسناد تصویری خود را تسلیم نموده اند لازم الاجرا خواهد بود مشروط بر آن که لااقل پنج کشور اسناد تصویب خود را نزد دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی تودیع نموده باشند در صورتی که تا تاریخ مذکور ۵ سند تصویب تودیع نشده باشد این قرارداد سه ماه پس از تاریخ تسلیم پنجمین سند لازم الاجرا می گردد.

اسناد تصویری که پس از اجرای قرارداد تسلیم می شود سه ماه پس از تاریخ تسلیم لازم الاجرا می گردد.

ماده ۲۵ - فسخ قرارداد: این قرارداد ممکن است در هر موقع از طرف هر یک از دول متعاقد پس از انقضای ۵ سال از تاریخ اجراء قرارداد نسبت به آن دولت فسخ گردد. فسخ قرارداد با اعلام کتبی عنوان دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی صورت خواهد گرفت. دولت مزبور کلیه اعلامیه های مربوط به فسخ را با ذکر تاریخ وصول به اطلاع سایر دول متعاقد خواهد رسانید.

فسخ قرارداد ۱۲ ماه پس از تاریخ وصول اعلامیه به وسیله دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی به مرحله اجرا گذارده خواهد شد.
پنجم ژوئیه ۱۹۳۰ در یک نسخه در لندن تهیه گردید
از طرف دولت ایران. محل امضاء نماینده ایران

۲- قرارداد بین‌المللی تحدید مسؤولیت صاحبان کشتیهای دریاپیما

دولت متعاهد با توجه به نافع بودن تنظیم موافقت‌نامه جهت یکان کردن بعضی از مقررات مربوط به تحدید مسؤولیت صاحبان کشتیهای دریاپیما با انعقاد قراردادی به شرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱-۱ - صاحب کشتی دریاپیما می‌تواند مسؤولیت خود را به میزان مقرر در ماده ۳ این قرارداد در مورد مطالبات ناشی از هر یک از حوادث مذکور در زیر محدود سازد مگر آنکه حادثی که موجب ایجاد چنین مطالبات شود در اثر تقصیر صاحب کشتی به وقوع پیوندد:

الف - تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخصی که در کشتی حمل می‌گردد و فقدان یا خسارات وارده به اموالی که در کشتی حمل می‌شود.

ب - تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخص دیگر خواه در خشکی و خواه در آب و همچنین فقدان یا خسارات وارده به هر گونه اموال دیگر یا تضییع هر گونه حقوقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصی که در کشتی یا خارج آن هستند و صاحب کشتی مسؤول عمل یا خطا یا غفلت چنین اشخاصی است به وجود آید مشروط بر آن که عمل یا خطا یا غفلت شخص اخیرالذکر محدود به عملیات ناشی از دریانوردی یا اداره امور کشتی یا بارگیری یا حمل و تخلیه بار و سوار نمودن و حمل و پیاده کرده مسافرین باشد.

ج - هرگونه تعهد یا مسؤولیت قانونی مربوط به برداشتن کشتی شکسته و یا خارج کردن و یا برداشتن و یا معدوم نمودن کشتی مفروق یا به گل نشسته و یا متروک و هر چه در داخل چنین کشتیهایی باشد و هرگونه تعهد یا مسؤولیت ناشی از خسارات وارده به تأسیسات بندری یا حوضچه یا راههای آبی قابل کشتیرانی.

۲- در این قرارداد اصطلاح «مطالبات شخصی» عبارت است از مطالبات ناشی از تلفات جانی و صدمات بدنی وارده به اشخاص و اصطلاح «مطالبات مالی» عبارت است از کلیه مطالبات دیگری که در بند (۱) این ماده ذکر شده است.

۳- صاحب کشتی می تواند مسؤولیت خود را در موارد مذکور در بند (۱) این ماده حتی در موردی که مسؤولیت وی بدون اثبات غفلت خود او و یا اشخاصی که نامبرده به مناسبت مالکیت - تصرف - اختیار و یا حفاظت کشتی مسؤول اعمال و رفتار آنها است به وجود آمده باشد محدود سازد.

۴- مقررات این ماده شامل مواد زیر نمی شود:

الف - مطالبات مربوط به نجات کشتی و خسارات مشترک دریایی.

ب - مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی و یا هر یک از نمایندگان صاحب کشتی که در کشتی باشد و یا مأموران مجاز مالک کشتی که وظایف آنها مربوط به کشتی است و همچنین مطالبات وزات یا نمایندگان و یا اشخاصی که تحت تکفل آنها هستند مشروط به این که به موجب قانونی که ناظر به قرارداد استخداسی آنها نزد مالک کشتی است سبب نباشد مسؤولیت خود را نسبت به این قبیل دعاوی محدود نماید یا چنانچه به موجب قانون مذکور فقط بتواند مسؤولیت خود را تا میزانی بیش از آنچه در ماده (۳) این قرارداد مقرر شده است محدود سازد.

۵- هرگاه صاحب کشتی محق باشد علیه مدعی نسبت به همان حادثه اقامه دعوی نماید دعاوی هر یک از طرفین متقابلاً تصفیه خواهد شد و مقررات این قرارداد در صورت وجود مازاد فقط شامل مازاد مذکور خواهد گردید.

۶- موضوع این که چه شخصی باید ثابت نماید که علت حادثه مورد دعوی در اثر غفلت یا خطای صاحب کشتی بوده است طبق قانون دادگاه رسیدگی کننده (لکس فوری) معین می شود.

۷- استناد به تحدید مسؤولیت دلیل قبول مسؤولیت نیست.

ماده ۲- ۱- تحدید مسؤولیت مقرر در ماده ۳ این قرارداد شامل مجموع مطالبات شخصی و مالی ناشی از هر حادثه مشخص بدون توجه به مطالبات ناشی از حوادث مشخص دیگر که قبلاً به وجود آمده و یا بعداً به وجود آید می‌باشد.

۲- چنانچه مجموع مطالبات ناشی از یک حادثه مشخص از حدود مسؤولیت مقرر در ماده ۳ تجاوز نماید ممکن است مجموع مطالباتی که مشخص حدود مسئولیتها است تشکیل اعتبار مخصوص معینی را بدهد.

۳- اعتباری که بدین ترتیب تشکیل می‌شود فقط برای پرداخت مطالباتی است که در مقابل تحدید مسؤولیت باید انجام گیرد.

۴- بعد از برقراری اعتبار مخصوص و در صورتی که اعتبار مزبور عملاً برای مدعی موجود باشد هیچ طلبکاری که از این اعتبار باید استفاده نماید نمی‌تواند نسبت به سایر دارائیهای صاحب کشتی برای وصول طلب خود اقامه دعوی نماید.

ماده ۳- ۱- صاحب کشتی می‌تواند میزان مسؤولیت خود را به شرح مذکور در ماده ۱ به مبلغ زیر محدود نماید:

الف- در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات مالی گردد جمعاً به نسبت هر تن ظرفیت کشتی ۱۰۰۰ فرانک.

ب- در صورتی که سانحه منجر به خسارت بدنی گردد جمعاً به نسبت هر تن ظرفیت کشتی ۳۱۰۰ فرانک.

ج- در صورتی که سانحه منجر به خسارات بدنی و مالی هر دو گردد جمعاً به نسبت هر تن ظرفیت کشتی ۳۱۰۰ فرانک که از این مقدار مبلغ ۲۱۰۰ فرانک به نسبت هر تن ظرفیت کشتی منحصرأ برای پرداخت خسارات بدنی و مبلغ ۱۰۰۰ فرانک بقیه به نسبت هر تن ظرفیت کشتی برای پرداخت خسارات مالی تخصیص می‌یابد. چنانچه مواردی پیش آید که سهم اولیه تکافوی پرداخت کلیه خسارات شخص را ننماید این کسر پرداختی و مطالبات مالی به نسبت از محل قسمت دوم اعتبار تأمین خواهد گردید.

۲- در پرداخت هر قسمت از اعتبار مخصوص تقسیم وجوه به نفع طلبکاران بایستی به

نسبت طلب مسلم و قطعی آنها صورت گیرد.

۳- چنانچه صاحب کشتی قبل از تقسیم اعتبار مخصوص تمام یا قسمتی از بدهی های مذکور در بند (۱) از ماده (۱) را پرداخت نموده باشد نامبرده نسبت به اعتبار مخصوص مذکور قائم مقام قانونی دریافت کننده خواهد بود. ولی حقوق او در این مورد محدود به میزانی است که طلبکار می توانسته طبق قوانین ملی کشوری که در آنجا اعتبار به وجود آمده از صاحب کشتی مطالبه نماید.

۴- هنگامی که صاحب کشتی ثابت نماید که بعداً ملزم خواهد گردید و جوهی در حدود تمام یا قسمتی از بدهی های مندرج در بند (۱) ماده (۱) این قرارداد را بپردازد دادگاه یا مقام صلاحیتدار دیگر کشوری که اعتبار مخصوص در آن به وجود آمده است می تواند دستور دهد و جوه کافی به طور موقت کنار گذاشته شود تا صاحب کشتی بتواند بعداً حقوق خود را از محل اعتبار مخصوص به نحوی که در بند ماقبل ذکر گردیده است استیفاء نماید.

۵- به منظور تعیین حدود مسئولیت صاحب کشتی طبق مفاد این قرارداد کشتیهایی که ظرفیت آنها از سیصد تن کمتر باشند در عداد کشتیهای سیصدتنی محسوب خواهند شد.

۶- منظور از فرانک مذکور در این قرارداد واحد پولی است که دارای شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا به سیار نهصد در هزار باشد. مبالغ مذکور در بند ۱ این ماده بایستی به پول رایج کشوری که طبق مقررات آن تحدید مسئولیت صاحب کشتی درخواست گردیده بر اساس بهای آن با توجه به واحد پولی که فوقاً تعریف گردید در تاریخی که صاحب کشتی اعتبار مخصوص را برقرار خواهد نمود و از محل آن پرداخت هایی کرده یا تضمیناتی داده که به موجب قوانین آن کشور معادل آن را پرداخت نماید تبدیل گردد.

۷- به منظور اجرای این قرارداد ظرفیت کشتی به شرح زیر محاسبه می شود:

در مورد کشتیهای بخاری یا موتوری ظرفیت خالص به اضافه مقدار حجمی که از ظرفیت غیر خالص بابت ماشین یا موتور خانه که برای تعیین ظرفیت خالص کسر شده و در مورد سایر کشتیها ظرفیت خالص در نظر گرفته می شود.

ماده ۴- بدون آنکه خللی به مقررات بند ۲ ماده ۳ این قرارداد وارد شود قوانین مربوط به برقراری و یا احیاناً تسهیم وجوه اعتبار مخصوص اگر وجود داشته باشد و همچنین کلیه

مقررات مربوط به نحوه اجرای آن تابع قانون ملی کشوری که اعتبار محدود در آن برقرار شده خواهد بود.

ماده ۵-۱- هرگاه مالک کشتی حق داشته باشد مسئولیت خود را به موجب این قرارداد محدود سازد و کشتی و اموال و یا کشتی دیگر او در حوزه قضایی کشور متعاهدی توقیف شود و یا به منظور اجتناب از توقیف وجه‌الضمان یا وثیقه داده باشد دادگاه یا سایر مقامات صلاحیتدار کشور مزبور می‌تواند چنانچه ثابت شود صاحب کشتی قبلاً وجه‌الضمان یا وثیقه کافی به میزان تمام مسئولیت خویش را به موجب مقررات این قرارداد تودیع کرده است و یا وجه‌الضمان یا وثیقه مزبور برای استیفای حق طلب‌کار بالفعل موجود باشد دستور آزادی کشتی یا وجه‌الضمان یا مال مورد وثیقه را صادر نماید.

۲- هرگاه در موارد مندرج در بند ۱ این ماده وثیقه یا وجه‌الضمان به شرح مذکور در ذیل داده شود:

الف- در بندری که حادثه مورد طلب رخ داده است.

ب- در اولین بندر توقف بعد از وقوع حادثه اگر حادثه مزبور در بندر رخ نداده باشد.

ج- در بندر پیاده کرده مسافرین یا تخلیه بار چنانچه ادعای خسارت بدنی مربوط به خسارات وارده به محمولات کشتی باشد دادگاه یا سایر مقامات صلاحیتدار دستور آزادی کشتی یا وجه‌الضمان یا وثیقه را با تحقیق شرایط مندرج در بند ۱ این ماده صادر خواهد نمود.

۳- مقررات بند ۱ و ۲ این ماده شامل مواردی نیز می‌گردد که وجه‌الضمان یا وثیقه سپرده شده از لحاظ مبلغ کمتر از میزان کامل تعهد تعیین شده به موجب این قرارداد باشد مشروط بر این که وجه‌الضمان یا وثیقه دیگری برای مابه‌التفاوت آنها تودیع گردد.

۴- چنانچه به موجب این قرارداد صاحب کشتی وجه‌الضمان یا وثیقه دیگری معادل تمام بدهی خود سپرده باشد وجه‌الضمان یا وثیقه مزبور برای تأمین کلیه دعوای ناشی از یکی حادثه دریایی که صاحب کشتی نسبت به آن حق تحدید مسئولیت را داراست مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

۵- آئین دادرسی مربوط به دعوای اقامه شده به موجب مقررات این قرارداد و مدت زمانی که طی آن دعوای مزبور بایستی اقامه و تعقیب شود به موجب قانون ملی کشور متعاهدی که

در آن اقدام قانونی به عمل آمده است تعیین خواهد گردید.

ماده ۶ - ۱ - مسؤولیت مالک کشتی در این قرارداد نیز شامل مسؤولیت خود کشتی خواهد بود.

۲ - بار عایت مفاد بند ۳ این ماده مقررات این قرارداد به همان کیفیتی که شامل مالک کشتی می گردد شامل مستأجر - مدیر عامل و تجهیز کننده - فرمانده و کارکنان کشتی و همچنین کارکنان صاحب کشتی اجاره کننده - مدیر عامل و بهره بردار کشتی نیز در طی خدمت می گردد مشروط بر این که حدود مسؤولیت صاحب کشتی و کلیه اشخاص مذکور در بالا در مورد مطالبات مالی و شخصی ناشی از یک حادثه مشخص دریایی از مبلغی که طبق ماده (۳) این قرار داد معین شده است تجاوز ننماید.

۳ - چنانچه علیه فرمانده یا کارکنان کشتی دعوایی اقامه گردد این اشخاص می توانند میزان مسؤولیت خود را محدود سازند ولو آن که عللی که موجب وقوع حادثه و اقامه دعوی شده در اثر خطا یا قصور یک یا چند نفر آنها ایجاد شده باشد. ولی هرگاه فرمانده یا یکی از کارکنان کشتی در عین حال مالک کشتی یا شریک او و یا مستأجر یا مدیر عامل یا تجهیز کننده باشد مقررات این بند فقط موقعی قابل اجراست که عمل یا خطا یا غفلت از طرف شخص مذکور به عنوان فرمانده یا کارکنان کشتی صورت گرفته باشد.

ماده ۷ - هر دفعه ای که صاحب کشتی یا هر شخص که طبق مقررات ماده ۶ این قرارداد دارای همان حقوق او می باشد از دادگاه دولت متعاهد درخواست برقراری تحدید مسؤولیت را بنماید و یا آن که تقاضا کند کشتی یا اموال توقیف شده یا وثیقه یا هر گونه تأمین دیگری که در حوزه قضایی آن دولت داده است آزاد گردد مقررات این قرارداد شامل او نیز می شود. معذالک هر دولت متعهده حق خواهد داشت کلاً یا بعضاً دولت غیر متعاهد دیگر یا هر شخصی را که هنگام درخواست برقراری تحدید مسؤولیت یا رفع توقیف کشتی یا اموال توقیف شده یا وثیقه یا هر گونه تأمین که به موجب مفاد ماده ۵ این قرارداد سپرده و به طرز عادی ساکن هیچیک از دول متعاهد دیگر نیست و یا محل اقامت اصلی وی در کشور متعاهد نباشد یا هر کشتی که نسبت به آن درخواست تحدید مسؤولیت یا درخواست رفع توقیف گردیده و هنگام چنین درخواستی پرچم کشور متعاهد را نیفراشته باشد از مزایای این

قرارداد محروم سازد.

ماده ۸- هر دولت متعاهدی این حق را برای خود محفوظ خواهد داشت که تعیین نماید چه نوع دیگری از کشتیها باید از لحاظ مقررات این قرارداد به منزله کشتیهای دریایما محسوب بشوند.

ماده ۹- این قرارداد برای امضاء دولتی که در دهمین دوره اجلاس کنفرانس سیاسی مربوط به حقوق دریایی شرکت داشته‌اند مفتوح خواهد بود.

ماده ۱۰- این قرارداد بایستی به تصویب برسد و اسناد مربوط به تصویب آن به دولت بلژیک تسلیم شود. دولت مزبور از مجرای سیاسی وصول اسناد مذکور را به اطلاع کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد خواهد رسانید.

ماده ۱۱ - ۱- این قرارداد ۶ ماه پس از تاریخ تسلیم لااقل دو نقره اسناد تصویبی از طرف کشورهاییک که حداقل پنج کشور از آنها هر یک دارای کشتیهای جمعاً به ظرفیت غیرخالص یک میلیون تن یا بیشتر باشند به موقع اجراء گذارده خواهد شد.

۲- اجرای این قرارداد در مورد کشورهاییک که آن را پس از تاریخ مذکور در بند ۱ که برای قابل اجرا بودن این قرارداد پیش‌بینی گردیده امضاء می‌نمایند شش ماه بعد از تاریخ تسلیم اسناد تصویبی از طرف آن دولت خواهد بود.

ماده ۱۲- هر دولتی که در دهمین دوره اجلاس کنفرانس سیاسی مربوط به حقوق دریایی نیز شرکت نکرده باشد می‌تواند به این قرارداد ملحق شود.

اسناد الحاق به قرارداد باید نزد دولت بلژیک تودیع شود و دولت بلژیک از مجرای سیاسی وصول اسناد مزبور را به کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد اعلام خواهد نمود.

در مورد دولت ملحق شونده این قرارداد شش ماه بعد از تاریخ تودیع اسناد الحاق به مرحله اجراء در خواهد آمد ولی به هر صورت این عمل قبل از اجراء مقررات قرارداد به موجب مفاد بند ۱ ماده ۱ قابل اجرا نخواهد بود.

ماده ۱۳- هر یک از دول متعاهد می‌تواند بعد از آنکه این قرارداد نسبت به آن اجراء شد خروج خود را از آن اعلام دارد.

این خروج یک سال بعد از تاریخ تسلیم اعلام خروج به دولت بلژیک به مرحله اجرا گذارده خواهد شد و دولت بلژیک موضوع اعلام خروج را از مجرای سیاسی به کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد اخطار خواهد نمود.

ماده ۱۴ - هر یک از دول متعاهد می‌تواند در موقع تصویب یا الحاق به این قرارداد یا در هر موقعی بعد از آن کتباً به دولت بلژیک اعلام نماید که این قرارداد شامل قلمروهایی که دولت مزبور مسؤول روابط بین‌المللی آنهاست نیز بشود و مقررات این قرارداد شش ماه پس از تاریخ وصول اعلامیه مزبور به دولت بلژیک شامل قلمروهای مزبور نیز خواهد گردید مشروط بر این که این قرارداد در مورد دولت متعاهد نیز به مورد اجراء گذارده شده باشد.

۲ - هر دولت متعاهدی که بموجب بند ۱ این ماده طی اعلامیه درخواست نماید این قرارداد نسبت به قلمروی که آن دولت مسؤول روابط بین‌المللی آنست تعمیم یابد می‌تواند در هر موقع بعد از آن تاریخ به دولت بلژیک اعلام نماید مقررات این قرارداد دیگر شامل قلمرو مزبور نگردد این اعلام خروج یک سال پس از تاریخ دریافت آن توسط دولت بلژیک به موقع اجراء گذارده خواهد شد.

۳ - دولت بلژیک وصول اعلامیه‌ای را که به موجب این ماده دریافت نموده است از مجرای سیاسی به اطلاع کلیه دول امضاءکننده و ملحق شده به قرارداد خواهد رسانید.

ماده ۱۵ - هر دولت متعاهد می‌تواند سه سال پس از تاریخی که این قرارداد را اجرا کرده است یا در هر موقعی بعد از آن تقاضا نماید کنفرانس جدیدی برای اصلاح مقررات این قرارداد تشکیل شود. هر کشور متعاهد که بخواهد از این حق استفاده نماید باید مراتب را به دولت بلژیک اعلام نماید و دولت بلژیک ظرف مدت شش ماه از آن تاریخ کنفرانس را تشکیل خواهد داد.

ماده ۱۶ - این قرارداد در مورد روابط بین‌کشورهایی که آن را تصویب نموده یا به آن ملحق شده‌اند ناسخ و جانشین قرارداد بین‌المللی متحدالشکل نمودن پاره‌ای مقررات مربوط به تحدید مسؤولیت صاحبان کشتی دریایماکه در تاریخ ۲۵ اوت ۱۹۲۴ به امضاء رسیده است خواهد گردید.

با تأیید مراتب فوق نمایندگان مختار این قرارداد را امضاء نمودند.

این قرارداد در تاریخ دهم اکتبر ۱۹۵۷ در یک نسخه در بروکسل به زبانهای فرانسه و انگلیسی که هر دو متن متساویاً معتبر می‌باشد تنظیم گردیده و در بایگانی دولت بلژیک ضبط گردیده و دولت بلژیک نسخ مصدق آن را توزیع خواهد نمود.

مقاوله‌نامه مربوط به امضاء

- ۱ - هر دولت می‌تواند هنگام امضاء یا تصویب این قرارداد یا الحاق به آن هر یک از محدودیت‌های مندرج در بند ۲ ذیل را برای خود محفوظ نگهدارد ولی تقاضای انجام هیچگونه محدودیت دیگری نسبت به مقررات این قرارداد مجاز نیست.
- ۲ - محدودیت‌های مجاز عبارتند از:
 - الف - حفظ حق عدم اجرای مقررات مندرج در قسمت ج بند (۱) ماده (۱).
 - ب - حفظ حق تنظیم مقررات مربوط به محدودیت مسؤلیت در مورد کشتیهایی که کمتر از سیصد تن باشند از طریق قوانین ملی.
 - ج - حفظ حق اجرای مقررات این قرارداد از طریق قانونی نمودن آن و یا از راه منظور نمودن مقررات آن در قوانین ملی.

۳- قرارداد بین‌المللی برقراری بعضی از مقررات متحدالشکل در تصادم کشتیها و مقاوله‌نامه امضاء آن

مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵

ماده ۱ - در موردیکه بین کشتیهای دریایما و یا بین کشتیهای دریایما و شناورهای مخصوص کشتیرانی داخلی تصادمی رخ دهد جبران خسارت وارده به کشتیها یا اشیا یا اشخاصیکه در داخل آنها هستند طبق مقررات زیر بدون در نظر گرفتن منطقه تصادم بعمل می‌آید:

ماده ۲ - اگر تصادم اتفاقی و ناشی از وضع جبری (فرس مازور) بوده و یا علل تصادم مبهم باشد جبران خسارات وارده به عهده خود کمانی است که خسارت دیده‌اند. این مقررات همچنین شامل مواردی می‌باشد که کشتیها با یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشند.

ماده ۳ - اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از کشتیها باشد جبران خسارات به عهده طرفی است که مرتکب خطا شده است.

ماده ۴ - اگر خطا مشترک باشد مسؤولیت هر یک از کشتیها متناسب با اهمیت تقصیر است که از طرفین سرزده است و هرگاه تشخیص درجه اهمیت تقصیر با شواهد و قرائن ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین بنظر یکسان برسد مسؤولیت به نسبت متساوی تقسیم می‌شود. جبران خسارات وارده به کشتیها - محمولات آنها - اثاث و یا سایر دارایی ملاحان - مسافران و یا کمان دیگری که در کشتی باشند به نسبتی که در بالا ذکر شد به عهده کشتیایی می‌باشد که تقصیر متوجه آنها است و حتی نسبت به اشخاص ثالث کشتی بیش از نسبت فوق در جبران خسارات مسؤول نخواهد بود.

کشتیهای مقصر نسبت به خسارات ناشی از فوت و صدمات جسمی در مقابل اشخاص ثالث مشترکاً و منفرداً مسؤول می‌باشند بدون آنکه نسبت به حقوق کشتی که مبهم بیشتری زائد بر آنچه بموجب قسمت اول این ماده قاعدتاً باید پردازد و کارسازی داشته لطمه وارد آورد. در مورد تسهیم خسارات اتخاذ تصمیم نسبت به مفهوم و آثار هر قرارداد و یا مقرراتی که بموجب آنها مسؤولیت صاحبان کشتی نسبت به اشخاص که در داخل کشتی هستند محدود می‌گردد به عهده قوانین ملی واگذار خواهد گردید.

ماده ۵ - مسؤولیت مقرر در مواد پیش در مواردی هم که تصادم به علت خطای راهنما اتفاق افتد قابل اجرا است ولو آنکه عمل راهنمائی قانوناً اجباری باشد.

ماده ۶ - حق اقامه دعوی برای جبران خسارات ناشیه از یک تصادم تابع اعتراض و رعایت تشریفات مخصوص نمی‌باشد.

در مورد مسؤولیت ناشی از تصادم هیچگونه تعبیر فرضی قانونی رافع مسؤولیت نیست. ماده ۷ - مرور زمان اقامه دعوی در مورد جبران خسارات مربوط به تصادم دو سال از تاریخ وقوع حادثه می‌باشد:

مدت مرور زمان در مورد اقامه دعوی برای تسهیم خسارت مقرر در قسمت ۳ ماده ۴ یکسال از تاریخ پرداخت است. موجبات انقطاع و یا تعلیق مرور زمان تابع قوانین دادگاهی است که رسیدگی پرونده امر به او محول شده است چنانچه توقیف کشتی مدعی علیه در آبهای ساحلی کشوری که اقامتگاه و یا مرکز اصلی عملیات تجارتنی شاکس است ممکن نباشد دول متعاهد حق دارند مدت‌های معین شده در بالا را به موجب قوانین خود تمدید نمایند. ماده ۸ - پس از تصادم فرمانده هر یک از کشتیها بایستی بدون آن که خطری جدی متوجه کشتی خود یا خدمه و یا مسافرنش بشود تا حدود امکان به کشتی دیگر و خدمه و مسافرن آن کمک نماید. همچنین هر یک از آنان باید تا حدود امکان نام کشتی و بندر وابسته و نیز نام بندری را که ترک کرده و بندر بعدی خود را به اطلاع یکدیگر برسانند. اثرات نقض مقررات این ماده مسئولیتی متوجه مالک کشتی نمی‌سازد.

ماده ۹ - دول متعاهد تعهد می‌کنند چنانچه به موجب قوانین داخلی خود مجازاتی برای نقض مواد قبل نداشته باشند مسئولیت را رأساً به عهده گرفته یا این که با پیشنهاد به مقامات مقننه اقدامات لازم برای جلوگیری از نقض این مقررات به عمل آورند.

دول متعاهد تعهد می‌کنند به اسرع وقت یکدیگر را از قوانین موجود و یا مقرراتی را که در کشورهای خود برای اجرای ماده فوق وضع خواهند کرد مطلع سازند.

ماده ۱۰ - بدون این که به قراردادها پس که بعداً ممکن است منعقد شود خللی وارد گردد مقررات این قرارداد به هیچ وجه تاثیری در قوانین جاری کشورها در مورد تحدید مسئولیت صاحبان کشتیها همچنین نسبت به تعهدات قانونی ناشیه از قرارداد حمل یا هر قرارداد دیگری ندارد.

ماده ۱۱ - قرارداد حاضر شامل کشتیهای جنگی و کشتی های دولتی که منحصرأ به انجام خدمات عمومی دارند نمی‌گردد.

ماده ۱۲ - وقتی تمام کشتیهای مربوط به یک دعوی متعلق به دول متعاهد باشد مقررات قرارداد حاضر درباره تمام اشخاصی که ذینفع هستند قابل اجرا است.

همچنین است در سایر موارد که مطابق قوانین ملی پیش‌بینی شده و در هر صورت مسلم است که:

۱ - در موردیکه اشخاص ذینفع تابع کشورهای باشند که به قرارداد ملحق نشده‌اند اجرای مقررات این قرارداد ممکن است از طرف هر یک از دول متعاهد موکول به شرط معامله متقابل شود.

۲- وقتی تمام اشخاص ذینفع تبعه کشوری باشند که رسیدگی پرونده در دادگاه آن کشور مطرح است مقررات قانون ملی قابل اجرا خواهد بود و مفاد این قرارداد تأثیری نخواهد داشت.

ماده ۱۳ - مفاد قرارداد حاضر شامل جبران هرگونه خسارات خواه از اجراء یا عدم اجرای یک مانور و خواه از عدم رعایت مقررات که از طرف یک کشتی به کشتی دیگر و اشیاء و اشخاص داخل آن وارد شود ولو در حقیقت تصادمی هم رخ نداده باشد نیز می‌گردد.

ماده ۱۴ - هر دولت متعاهد حق دارد پس از سه سال از موقع اجرای قرارداد حاضر تقاضای تشکیل کنفرانس جدیدی را به منظور بررسی اصلاحات در متن این قرارداد و به خصوص تعمیم اجرای مقررات آنرا بنماید. مالکی که از این اختیار استفاده می‌کنند می‌توانند منظور خود را به وسیله دولت بلژیک به اطلاع سایر دول برسانند دولت نامبرده ترتیب تشکیل کنفرانس را در ظرف شش ماه خواهد داد.

ماده ۱۵ - مالکی که قرارداد حاضر را امضاء نکرده‌اند بنا به تقاضای خود می‌توانند به این قرارداد ملحق شوند اینگونه الحاق از مجرای سیاسی به اطلاع دولت بلژیک و به وسیله آن دولت به اطلاع سایر دول متعاهد خواهد رسید و پس از یکماه از ارسال یادداشت از طرف دولت بلژیک نافذ خواهد شد.

ماده ۱۶ - مفاد این قرارداد پس از امضاء باید به تصویب برسد. دولت بلژیک پس از حداکثر یکسال از تاریخ امضاء قرارداد با دول متعهده‌ای که حاضر به تصویب قرارداد هستند تماس خواهند گرفت تا نسبت به اجرای مفاد آن اقدام به عمل آید.

در صورت تصمیم به الحاق اسناد تصویبی باید بلافاصله در بروکسل تودیع گردد و قرارداد پس از یکماه از تاریخ تودیع اسناد لازم‌الاجرا خواهد بود.

امضاء پروتکل این قرارداد تا یکسال دیگر به نفع مالکی که در کنفرانس بروکسل حاضر بوده‌اند مفتوح خواهد بود و پس از انقضاء این مدت الحاق مالک مزبور با رعایت ماده ۱۵ صورت خواهد گرفت.

ماده ۱۷- در مواردیکه هر یک از دول متعاقد قرارداد حاضر را نسخ کند اثرات آن یکسال پس از روزی که نسخ به اطلاع دولت بلژیک رسیده است نافذ بوده و مفاد قرارداد نیز بین سایر دول متعاقد به قوت خود باقی خواهد بود.

ماده الحاقی- برخلاف مدلول ماده ۱۶ مفاد ماده ۵ این قرارداد در مواردیکه تصادم معلول خطای راهنمایی که قانوناً هدایت کشتی را اجباراً عهده‌دار است، الزام آور نیست مگر این که دول متعاقد در مورد تحدید مسؤلیت صاحبان کشتی‌های دریایما موافقتنامه دیگری تنظیم نمایند.

در بروکسل در یک نسخه تهیه شد

تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰

پروتکل امضاء

در هنگام امضاء قرارداد متحدالشکل ساختن بعضی از مقررات مربوط به تصادم و نجات و معاضدت دریایی که در تاریخ امروز منعقد شده نمایندگان مختار امضاءکننده زیر توافق حاصل کردند که:

مقررات قراردادهای مذکور در مستعمرات و مستملکات دول متعاقد با در نظر گرفتن محدودیتهائی که ذیلا گفته خواهد شد قابل اجرا است:

۱- دولت آلمان اعلام می‌دارد که تصمیمات خود را درباره مستعمرات خود محفوظ دارد.

دولت مزبور به هر یک از مستعمرات خود حق الحاق و فسخ قراردادها را جداگانه واگذار می‌کند.

۲- دولت دانمارک حق الحاق و فسخ قراردادهای مزبور را درباره ایسلاند و مستعمرات و متصرفات دانمارک جداگانه جهت خود محفوظ می‌دارد.

۳- دولت ممالک متحده آمریکا حق الحاق و فسخ قراردادهای مذکور را برای جزایر متصرفاتی ممالک متحده آمریکا جداگانه محفوظ می‌دارد.

۴- دولت پادشاهی بریتانیای کبیر حق الحاق و فسخ قراردادهای مذکور را برای هر یک از مستعمرات و تحت الحمایه‌ها و سرزمینهای بریتانیا و همچنین برای جزیره قبرس جداگانه محفوظ می‌دارد.

۵- دولت ایتالیا حق الحاق بعدی به قراردادهای را برای توابع و مستعمرات خود محفوظ می‌دارد.

۶- دولت هلند حق الحاق بعدی به قراردادهای را برای مستعمرات و متصرفات اندونزی محفوظ می‌دارد.

۷- دولت پرتغال حق الحاق بعدی به قراردادهای را برای مستعمرات و متصرفات خود محفوظ می‌دارد.

این قبولی‌ها ممکنست با یک اعلام عمومی که شامل تمام مستعمرات و متصرفات می‌گردد با اعلامیه‌های مخصوص انجام پذیرد. برای اعلام الحاق و فسخ تشریفات معین شده در دو قرارداد حاضر که امروز به تصویب رسیده رعایت خواهد شد. بدیهی است که تشریفات مزبور در مورد تصویب مقاله‌نامه امضاء نیز ممکنست متساراً اعلام گردد. در بروکسل در یک نسخه تهیه شده ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰

۴ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها و پروتکل امضاء

ماده ۱ - در این قرارداد کلمات زیر در مفاهیم ذیل به کار رفته است:

الف - «متصدی حمل» به طور کلی اطلاق می‌شود به صاحب کشتی یا اجاره‌کننده کشتی که با فرستنده محموله قرارداد حمل منعقد می‌نماید.

ب - «قرارداد حمل» فقط به قراردادهایی اطلاق می‌گردد که براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل کالا از طریق دریا تنظیم شده منعقد می‌شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به امتداد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی

حمل و صاحب بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید قرارداد حمل تلقی می‌گردد.

ج - «محموله» شامل هر گرنه بار و کالا و امتعه و مال التجاره و غیره می‌گردد به استثناء حیوانات زنده و بارهایی که طبق مفاد قرارداد بازربری باید روی عرشه کشتی حمل شده و به این ترتیب حمل گردد.

د - «کشتی» منظور از آن هر شناور است که برای حمل محموله در دریا به کار رود.

ه - «مدت حمل محمولات» شامل مدتی است از زمان بارگیری کالا به کشتی تا زمان تخلیه آن از کشتی.

ماده ۲ - با توجه به مفاد ماده ۶ در کلیه قراردادهای بازربری از طریق دریا مسؤلیت - تعهدات - حقوق و مصونیت‌های متصدی نسبت به بارگیری - جابجا کردن - انبار کردن - حمل - محافظت - مواظبت و تخلیه این گونه محمولات به شرحی که ذیلاً بیان می‌شود خواهد بود. ماده ۳ - ۱ - متصدی حمل مکلف است قبل و در شروع هر سفر مراقبت‌های لازم را به شرح ذیل به عمل آورد:

الف - کشتی را قابل دریاوردی بنماید.

ب - کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به طور شایسته تهیه و تدارک نماید.

ج - انبارها - یخچالها - سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که کالا در آن حمل می‌شود جهت نگهداری و حمل آن مناسب و بی‌خطر سازد.

۲ - با توجه به مفاد ماده ۴ متصدی حمل موظف است به طور شایسته و با دقت محمولات را بارگیری - جابجا - انبار - حمل - محافظت - مواظبت و تخلیه نماید.

۳ - پس از وصول و قبول مسؤلیت کالا متصدی حمل یا فرمانده و یا عامل متصدی حمل بر حسب تقاضای فرستنده بارنامه‌ای با مشخصات زیر جهت او صادر می‌نماید:

الف - هلالیم مشخصه‌ای که جهت شناسایی محموله ضروری می‌باشد مانند همان علائمی که توسط فرستنده محموله قبل از شروع بارگیری کتباً داده شده می‌باشد در صورتی که محموله بدون روپوش باشد هلالیم مذکور بر روی محموله گذاشته می‌شود و چنانچه محموله در صندوق یا دارای پوشش باشد علامت باید به طور وضوح روی صندوق یا

پوشش آن نقش شود به طوری که تا پایان مسافرت عادتاً خوانا بماند.

ب - تعداد بسته‌ها و نگله‌ها یا مقدار یا وزن برحسب مورد به نحوی که کتباً از طرف فرستنده محموله تعیین و تسلیم شده.

ج - وضع و حالت ظاهری کالا.

متصدی حمل فرمانده یا عامل متصدی حمل ملزم نخواهند بود که در بارنامه دریایی علایم، تعداد، مقدار یا وزنی را قید نمایند که صحت آنها به موجب دلیل کافی مشکوک بوده و یا وسیله مناسب برای رسیدگی آنها در اختیار نداشته باشند.

۴ - چنین بارنامه‌ای مدرک دریافت کالا به وسیله متصدی حمل به شرح مندرج در بند ۳ الف - ب - ج این ماده خواهد بود.

۵ - فرستنده محموله نسبت به صحت علایم، تعداد، مقدار و وزن محموله به نحوی که هنگام حمل اظهار داشته در مقابل متصدی حمل ضامن شناخته می‌شود و مرظف است غرامت متصدی حمل را در مقابل هرگونه فقدان، خسارت و هزینه‌های ناشی از عدم صحت اطلاعات مذکور بپردازد. استحقاق متصدی حمل به دریافت چنین غرامتی مسؤولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد حمل می‌باشد نسبت به هیچ شخصی به جز فرستنده محموله محدود نخواهد ساخت.

۶ - در صورتی که همزمان یا قبل از نقل مکان محموله و تسلیم آن به تحویل گیرنده اخطار به‌ای حاکی از فقدان یا خسارت وارده به محموله؛ شرح و کیفیت آن کتباً به متصدی حمل یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم نگردد نقل مکان محموله و دادن آن به کسی که طبق قرارداد حمل باید محموله به او تسلیم شود (چنانچه فقدان و خسارت آشکار نباشد در ظرف سه روز) دلیل بر تحویل کامل محموله مندرج در بارنامه او طرف متصدی حمل خواهد بود. چنانچه فقدان یا خسارت وارده به محموله آشکار نباشد اخطار به مذکور باید ظرف سه روز پس از تحویل محموله تسلیم شود.

در صورتی که در موقع دریافت وضع و حالت کالا مورد رسیدگی و بازدید طرفین قرار گرفته باشد تسلیم اخطار کتبی ضروری نخواهد بود.

متصدی حمل و کشتی در تمام موارد در کلیه مسؤولیتهای مربوط به فقدان و

خسارت‌بری خواهند بود مگر این که ظرف یک سال پس از تحویل محمولات و یا تاریخی که محمولات می‌بایستی تحویل داده شوند اقامه دعوی بعمل آمده باشد. متصدی حمل و دریافت‌کننده محموله باید همه گونه تسهیلات معقول را جهت رسیدگی و تشخیص فقدان و خسارات واقعی و یا خساراتی که تصور وقوع آن به محموله می‌رود فراهم سازد.

۷- پس از بارگیری به تقاضای فرستنده محموله باید در روی بارنامه‌ای که برای او توسط متصدی حمل یا فرمانده کشتی و یا عامل متصدی حمل صادر شود جمله «محموله بارگیری شده» قید گردد. مشروط بر این که اگر فرستنده محموله قبلاً سندی دال بر تعلق محموله به او دریافت داشته آن را مسترد دارد ولی به اختیار متصدی حمل ممکن است در سند مذکور نام کشتی یا کشتیهای حامل محموله و تاریخ یا تواریخ حمل محموله توسط متصدی حمل و عامل او یا فرمانده کشتی ذکر شود در این صورت سند مزبور که حاوی مشخصات مذکور در بند ۲ ماده ۳ می‌باشد از نظر این ماده بارنامه (محموله بارگیری شده) تلقی می‌گردد.

۸- ذکر هر گونه شرط - قید یا موافقت در قرارداد حمل محموله جهت بری ساختن متصدی یا کشتی از مسؤلیت در مورد فقدان یا خسارات وارده به محموله ناشی از تقصیر یا اهمال یا غفلت در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این ماده و یا کاهش آنها کان لم یکن و بلا اثر خواهد بود. شرط مربوط به برخورداری متصدی حمل از بیمه و یا استفاده از شروط مشابه این طور تلقی می‌شود که متصدی حمل از مسؤلیت بری می‌باشد.

ماده ۴-۱- متصدی حمل و کشتی هیچکدام مسؤل فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهند بود مگر اینکه از طرف متصدی حمل در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب و بی خطر ساختن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمتهای دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت محموله طبق بند یک ماده ۳ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد البتاً اعمال سعی و اهتمام کافی به عهده متصدی حمل و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت می‌نمایند خواهد بود.

۲- متصدی حمل و کشتی مسؤول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند

بود:

الف - غفلت و قصور و یا اعمال فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا نماینده مجاز متصدی حمل هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی.

ب - آتش سوزی که به سبب خطا و یا عمل عمدی یا تبانی شخص متصدی حمل نباشد.

ج - خطرات و سوانح در دریا و یا در آبهای قابل کشتیرانی.

د - بلای آسمانی.

هـ - جنگ.

و - عملیات اخلا لنگران.

ز - بازداشت یا متوقف ساختن کشتی به امر پادشاه یا حکام و یا ملت یا مقامات قضایی.

ح - تضيقات قرظینه.

ط - عمل یا خطای فرستنده محموله یا صاحب بار یا عامل یا نماینده او.

ی - اعتصاب و بستن کارگاه‌ها و یا خودداری یا جلوگیری از کار کالا و یا بعضاً به هر علتی

که باشد.

ک - شورش و بلوا.

ل - نجات و مجاهدت برای نجات دادن جان افراد و یا اموال در دریا.

م - کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری ناشی از معایب مخفی یا

طبیعت مخصوص و نقایص ذاتی کالا.

ن - نقص بسته بندی کالا.

س - نقائص و یا کامل نبودن علایم و مشخصات.

ع - صیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد.

خ - هر علت دیگری که از تقصیر و یا تبانی متصدی حمل و یا عامل و یا نماینده مجاز او

ناشی نشده باشد ولی اثبات این امر به عهده کسی است که بخواهد از این استثناء استفاده نماید

و باید ثابت کند که فقدان یا خسارت و زیان وارده به علت تقصیر و تبانی و یا غفلت و یا

قصور متصدی حمل یا عامل و یا نماینده مجاز او نبوده است.

۳- فرستنده محموله در مورد فقدان یا خسارت وارد به متصدی حمل و یا کشتی به هر سبب و علتی که ناشی از تقصیر و غفلت فرستنده محموله و یا عامل و یا نماینده مجاز او نباشد مسؤول نخواهد بود.

۴- هرگونه تغییر میرکشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال و یا هرگونه انحراف معقول کشتی نقص و تخلف از مقررات این قرارداد حمل نیست و متصدی حمل مسؤول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود.

۵- متصدی حمل و یا کشتی هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارت وارد به کالا مسئولیتی زائد بر ۱۰۰ لیره استرلینگ (و یا معادل آن به ارز خارجی) برای هر بسته کالا یا واحد آن نخواهد داشت مگر اینکه نوع و ارزش این گونه محموله قبل از حمل توسط فرستنده محموله اظهار گردیده و در بارنامه نیز قید شده باشد.

این اظهار چنانچه در بارنامه قید شده باشد دلیل بر صحت موضوع می باشد ولی متصدی حمل را مقید نموده و دلیل قطعی علیه نامبرده نخواهد بود.

متصدی حمل یا عامل او و یا فرمانده می توانند با فرستنده محموله نسبت به تعیین حداکثر مبلغ دیگری غیر از آنچه در بالا تعیین شده توافق نمایند مشروط بر این که از مبلغ فوق‌الذکر کمتر نباشد.

چنانچه فرستنده محموله نوع یا ارزش جنس را عالمأ و عامداً برخلاف واقع در بارنامه قید کند متصدی حمل و کشتی در مورد فقدان یا خسارت وارد به محموله مسؤول نخواهند بود.

۶- اجناس قابل اشتعال و یا انفجار و یا خطرناک را که متصدی حمل فرمانده و یا عامل متصدی حمل بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع اقدام به بارگیری آنها نموده اند بعد از نوع و کیفیت آنها به علمی آگاه شوند می توانند در هر موقع قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچ‌گونه غرامت و هزینه‌ای که ممکن است به طور مستقیم و یا غیرمستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه یا نابود و یا بلا اثر کنند. چنانچه حمل این‌گونه محمولات با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی و محمولات ایجاد خطر کند متصدی حمل می تواند آن را به طریق مذکور در بالا در هر محلی

که صلاح باشد تخلیه و یا نابود و یا بلااثر نماید در این صورت مسئولیتی متوجه متصدی حمل نخواهد بود مگر نسبت به خسارات مشتوک دریایی که ممکن است به وجود آید. ماده ۵- متصدی حمل مختار است از تمام یا قسمتی از حقوق و مصونیت های خود گذشت نماید و یا بر مسئولیتها و تعهدات مندرج در این قرارداد بیفزاید مشروط بر این که این گونه گذشتها یا افزایش در بارنامه ای که به فرستنده محموله تسلیم می شود قید گردد.

مقررات این قرارداد شامل قراردادهای اجاره در بست کشتی نمی شود ولی چنانچه در مورد کشتی تحت اجاره بارنامه صادر شود مقررات این قرارداد در مورد آنها قابل اجرا است ولی هیچ یک از این مقررات مانع از این نخواهد بود که در بارنامه شرایط مجازی مربوط به خسارت مشترک دریایی ذکر گردد.

ماده ۶- با وجود مقررات مذکور در مواد قبل متصدی حمل یا فرمانده یا عامل متصدی حمل و یا فرستنده محموله می توانند قراردادی با هر نوع شرط برای حمل محموله مشخص و تقبل هر گونه مسؤولیت و تعهد از طرف متصدی حمل و حقوق و مزایای وی منعقد کنند و حتی ممکن است درباره مسؤولیت متصدی حمل نسبت به قابلیت دریانوردی کشتی شرایط خاصی منظور دارند مشروط بر اینکه این شرایط مخالف نظم عمومی نباشد همچنین نسبت به مراقبت کارکنان یا عاملین متصدی حمل و یا نماینده مجاز او در مورد بازگیری - جابجا کردن - انبار کردن حمل - محافظت - مواظبت و تخلیه کالا شرایط خاصی منظور دارند مشروط بر این که با انعقاد قراردادهای مذکور بارنامه تنظیم نگردد و شرایط قرارداد در قبض رسیدی که غیر قابل انتقال خواهد بود ذکر و همچنین جمله «غیر قابل انتقال» در روی رسید مذکور قید شود. هر قراردادی که به این طریق منعقد شده باشد معتبر است.

مفاد این ماده شامل محمولات بازرگانی معمول که در جریان عملیات عادی تجاری حمل و نقل می شود نمی باشد و فقط شامل محمولاتی است که نوع و وضع آنها و شرایط خاصی که برای حمل آنها وجود دارد و یا اوضاع و احوال شرایطی که به موجب آن عمل حمل باید انجام گیرد معقولا ایجاب انعقاد قرارداد خاصی را بنماید.

ماده ۷- هیچ یک از مقررات این قرارداد مانع از آن نخواهد بود که متصدی حمل و فرستنده محموله قیود شرایط محدودیت یا معافیت هایی را در قرارداد پیش بینی کنند که طبق آن

مسئولیت و تعهدات متصدی حمل و کشتی در مورد فقدان یا خسارات مربوط به محافظت و مواظبت و جابجا کردن محموله قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی که محموله در آن از طریق دریا حمل شده تعیین گردد.

ماده ۸ - مقررات این قرارداد در هیچ موردی در حقوق و تعهدات متصدی حمل مربوط به تحدید مسئولیت مالکین کشتی که فعلاً مجری است تأثیری ندارد.

ماده ۹ - منظور از واحدهای پولی که در قرارداد حاضر ذکر شده است ارزش طلای آنها می‌باشد.

دول متعاهدی که واحد پول آنها غیر از استرلینگ می‌باشد این حق را برای خود محفوظ می‌دارند که بتوانند مبالغی را که در این قرارداد به لیره استرلینگ تعیین شده طبق سیستم پولی کشور خود به ارقام معادل آن تبدیل نمایند.

قوانین ملی ممکن است حق تأدیبه فرضی را با پول ملی خود مطابق نرخ ارز در روز رسیدن کشتی به بندر تخلیه کالای مورد بحث جهت مدیون محفوظ دارد.

ماده ۱۰ - مقررات این قرارداد شامل کلیه بارنامه‌های صادره در هر یک از دول متعاهد می‌گردد.

ماده ۱۱ - دولت بلژیک حداکثر دو سال پس از تاریخ امضاء قرارداد با دول متعاهدی که آمادگی خود را برای تصویب آن اعلام کرده‌اند به منظور اتخاذ تصمیم جهت اجرای قرارداد تماس خواهد گرفت. اسناد تصویبی در تاریخی که مورد موافقت دول مزبور قرار گرفته در بروکسل تودیع خواهد شد. تسلیم اولیه اسناد تصویبی در صورت مجلسی که توسط نمایندگان دول شرکت‌کننده و وزیر امور خارجه بلژیک امضاء گردیده منعکس خواهد شد. تسلیم اسناد بعدی بوسیله یادداشت کتبی عنوان دولت بلژیک همراه اسناد تصویبی صورت خواهد گرفت.

رونوشت مصدق صورت جلسه مربوط به اولین اسناد تصویبی و یادداشتهای مذکور در بند قبل و همچنین اسناد تصویبی منضم به آنها بلافاصله توسط دولت بلژیک از مجرای سیاسی جهت دولی که به قرارداد ملحق شده‌اند ارسال خواهد شد.

در موارد مذکور در بند قبل دولت مزبور تاریخ وصول سند تصویبی را به اطلاع آنها خواهد رسانید.

ماده ۱۲ - دولی که این قرارداد را امضاء نموده‌اند خواه در کنفرانس بین‌المللی بروکسل شرکت داشته و یا نداشته باشند می‌توانند به این قرارداد ملحق گردند.

دولتی که مایل به الحاق است قصد خود را کتبا به دولت بلژیک اعلام نموده و سند الحاق را ارسال خواهد نمود این سند در بایگانی دولت مزبور تودیع خواهد شد.

دولت بلژیک بلافاصله رونوشت مصدق یادداشت و سند الحاق را با ذکر تاریخ وصول یادداشت جهت دول امضاءکننده یا ملحق شده به قرارداد ارسال خواهد نمود.

ماده ۱۳ - دول متعاقد ممکن است در موقع امضاء تصویب یا الحاق اعلام نمایند که قبولی آنها نسبت به این قرارداد شامل بعضی یا هیچ یک از دومینیونهای خودمختار یا مستعمرات - مستملکات ماوراء بحار - تحت الحمايه‌ها یا سرزمینهایی که تحت حاکمیت یا اداره آنها است نگردد و بعداً بتوانند به طور جداگانه از طرف دومینیونهای خودمختار یا مستعمره - مستملکه ماوراء بحار - تحت الحمايه یا سرزمینی که در اعلامیه مستثنی کرده بودند به قرارداد ملحق شوند دول مزبور همچنین می‌توانند خروج از قرارداد را نسبت به هر یک از دومینیون خودمختار یا هر مستعمره مستملکه - ماوراء بحار تحت الحمايه یا قلمرو تحت حاکمیت و اداره خود را به طور جداگانه اعلام دارند.

ماده ۱۴ - این قرارداد در مورد دولی که در تسلیم اولیه سند تصویبی شرکت کرده‌اند یک سال پس از تاریخ تنظیم صورت مجلس مربوط به تودیع اجرا خواهد شد.

در مورد دولی که بعداً قرارداد را تصویب یا به آن ملحق می‌شوند و همچنین در مواردی که قرارداد طبق ماده ۱۳ لازم‌الاجرا می‌گردد شش ماه پس از وصول یادداشت‌های مقرر در پاراگراف ۲ ماده ۱۱ و پاراگراف ۲ ماده ۱۲ توسط دولت بلژیک قرارداد مجری می‌گردد.

ماده ۱۵ - در موردی که یکی از دول متعاقد مایل به خروج از قرارداد باشد باید طبق یادداشت کتبی مراتب را به دولت بلژیک اعلام دارد. دولت مزبور بلافاصله رونوشت مصدق یادداشت را با تعیین تاریخ وصول جهت کلیه دول متعاقد دیگر ارسال خواهد نمود.

خروج نسبت به دولتی که آن را اعلام نموده است یک سال پس از وصول یادداشت توسط دولت بلژیک به مرحله اجرا در خواهد آمد.

ماده ۱۶ - هر دولت متعاقد حق دارد به منظور اصلاحات ممکنه در متن قرارداد تقاضای تشکیل کنفرانس جدیدی را بنماید.

دولتی که از این حق استفاده می‌نماید باید یک سال قبل قصد خود را توسط دولت بلژیک به اطلاع سایر دول برساند دولت مزبور ترتیب تشکیل کنفرانس را خواهد داد.

در بروکسل در یک نسخه امضاء شد

۲۵ آگوست ۱۹۲۴

مقاله نامه امضاء

امضاءکنندگان زیر نمایندگان مختار ضمن امضاء قرارداد بین‌المللی متحدالشکل کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها این مقاله‌نامه را که قوت و ارزش آن برابر با مقررات مندرج در متن قرارداد مزبور است قبول نمودند.

دول متعاقد می‌توانند مفاد مقررات این قرارداد را یا به وسیله قانونی نمودن آن و یا به وسیله منظور کردن آن در قوانین ملی یا در نظر گرفتن شکل مخصوص قانونگذاری خود لازم‌الاجرا سازند.

دول متعاقد می‌توانند حقوق زیر را جهت خود محفوظ دارند:

۱- مقرر دارند در مواردی که در پاراگراف ۲ ج تاح ماده ۴ به آن اشاره شده دارند بارنامه مجاز باشد نسبت به فقدان و خسارت ناشی از تقصیر شخص حمل‌کننده یا تقصیر نمایندگان مجاز وی که در پاراگراف الف پیش‌بینی نشده نامبرده را مسؤول بدانند.

۲- ماده ۶ را تا آنجایی که تجارت ساحلی ملی مربوط به کلیه انواع کالاهای باشد بدون در نظر گرفتن محدودیتی که در آخرین پاراگراف آن ماده وجود دارد شمول دهد.

در بروکسل در یک نسخه امضاء شد

۲۵ آگوست ۱۹۲۴

۶- قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا

دول متعاهد با توجه به نافع بودن تنظیم موافقتنامه‌ای جهت یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا با انعقاد قراردادی به شرح زیر توافق نمودند:
ماده ۱- در این قرارداد اصطلاحات زیر در مفاهیمی که به آنها اختصاص داده شده به کار رفته:

الف- «متصدی حمل» عبارتست از مالک - مستأجر و یا تجهیزکننده کشتی که طرف قرارداد حمل واقع شود.

ب- «قرارداد حمل» قراردادی است که از طرف متصدی حمل و یا به حساب او برای حمل مسافر منعقد گردد ولی قرارداد اجاره کشتی را شامل نمی‌گردد.

ج- «مسافر» فقط به شخصی اطلاق می‌گردد که بر طبق قرارداد حمل با کشتی حمل می‌شود.

د- «کشتی» فقط به کشتیهای دریاییما اطلاق می‌گردد.

ه- «حمل» شامل مدتی است که مسافر در کشتی است و یا در حال سوار شدن و یا پیاده شدن از آن باشد ولی این مدت شامل زمانی که مسافر در ایستگاه دریایی و یا روی اسکله و یا تأسیسات دیگر بندری توقف نماید نخواهد بود. به علاوه مدت حمل شامل زمانی است که مسافر از طریق آب از خشکی به کشتی یا بالعکس حمل شود مشروط بر آنکه قیمت این حمل در بهای بلیط منظور شده باشد و یا وسیله به کار برده شده برای حمل اضافی از طرف متصدی حمل در اختیار مسافر قرار گرفته باشد.

و- «حمل و نقل بین المللی» عبارت از حمل و نقلی است که به موجب قرارداد حمل مبدا و مقصد در یک کشور واقع ولی بندر عرض راهی که کشتی در آن توقف می‌کند در کشور دیگر و یا مبدا و مقصد در دو کشور مختلف قرار گرفته باشند.

ز- «دولت شاهد» عبارتست از دولتی که تصویب و الحاق آن دولت به این قرارداد اجراء و خروج از آن اجرا نشده باشد.

ماده ۲- این قرارداد شامل هر حمل و نقل بین‌المللی است به شرطی که کشتی پرچم یک کشور متعاقد را برافراشته و یا اینکه به موجب قرارداد حمل مبداء یا مقصد آن در یک کشور متعاقد قرار داشته باشد.

ماده ۳-۱- در صورتی که متصدی حمل خود مالک کشتی باشد موظف است سعی و اهتمام کافی معمول دارد و مطمئن شود مأموران مجاز و نمایندگان او در حدود وظایف استخدای خود عمل کرده و از ابتداء سفر و در تمام مدت حمل در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی - تهیه کارکنان و تدارک خواربار و تجهیز کشتی و تأمین جان مسافرن از هر حیث کوشیده‌اند.

۲- در صورتی که متصدی حمل مالک کشتی حامل نباشد مراقبت خواهد نمود که مالک کشتی و تجهیزکننده بر حسب مورد و همچنین مأمورین و نمایندگان مجاز آنها حین انجام وظیفه در مورد انجام وظایف محوله مذکور در بند ۱ این ماده اهتمام کافی معمول داشته‌اند.

ماده ۴-۱- متصدی حمل مسئول خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی مسافر خواهد بود مشروط بر این که حادثه‌ای که منجر به ایجاد خسارت گردیده در جریان سفر و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل - مأموران مجاز یا عاملین وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد.

۲- در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی و بر اثر تصادم - به گل نشتن - انفجار - حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و مأموران مجاز و یا نمایندگان او اتفاق افتاده است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

۳- به استثناء مواردی که در بند ۲ این ماده شرط شده اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل مأموران مجاز یا نمایندگان او بعهده مدعی خواهد بود.

ماده ۵- در صورتی که متصدی حمل ثابت نماید فوت و یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر و یا غفلت خود مسافر بوده و یا عمل مسافر در وقوع آن تأثیر داشته دادگاه ممکن است بر طبق مقررات خود متصدی حمل را کلاً و یا جزئاً از مسؤلیت بری نماید.

ماده ۶-۱- مسؤلیت متصدی حمل در مورد فوت یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۵۰۰۰۰ فرانک (هر فرانک دارای ۶۵/۵ میلیگرم طلا به عیار ۹۰۰ در هزار) تجاوز نخواهد کرد. مبلغ پرداختی ممکن است به پول رایج ملی به طور سراسر تبدیل گردد. تبدیل این مبلغ به پول رایج ملی غیر از طلا طبق ارزش طلای این پول در تاریخ پرداخت

صورت می‌گیرد.

- ۲- در صورتیکه پرداخت خسارت طبق قانون دادگاه رسیدگی کننده به صورت پرداخت درآمد مستمر صورت گیرد مبلغ کل پرداختی نباید از میزان تعیین شده در فوق تجاوز کند.
- ۳- با این وجود دستگاه قانونگذاری هر کشور متعاهدی ممکن است میزان مسؤلیت بیشتری در مورد کسانی که به عنوان متصدی حمل در این کشورها مشغولند تعیین نمایند.
- ۴- همچنین متصدی حمل و مسافر ممکن است بر طبق قرارداد خصوصی مسؤلیتهای بیشتری تعیین کنند.

۵- هیچ‌گونه هزینه دادرسی که در عوی خسارات به وسیله دادگاه معین می‌شود جزء مبلغ مذکور در این ماده منظور نخواهد شد.

۶- حدود مسؤلیت مقرر در این ماده کلیه دعاوی اقامه شده‌ای را که به وسیله مسافر یا از طرف او یا نماینده قانونی او و یا از طرف وراثت یا اشخاصی که تحت تکفل وی هستند در هر حادثه مشخص شامل می‌گردد.

ماده ۷- چنانچه ثابت شود خسارت وارده در اثر عمل یا قصور عمدی متصدی حمل و یا با بی‌توجهی و یا علم بر احتمال وقوع خسارت صورت گرفته متصدی حمل از تحدید مسؤلیت مقرر در ماده ۶ استفاده نخواهد کرد.

ماده ۸- مقررات این قرارداد در حقوق و تعهدات متصدی حمل به شرح مقرر در قرارداد بین‌المللی تحدید مسؤلیت صاحبان کشتیهای دریایی یا در قوانین ملی که در مورد این تحدید مسؤلیت وضع می‌شود تأثیری نخواهد داشت.

ماده ۹- شروطی که در قرارداد قبل از وقوع حادثه موجود خسارت به منظور بری ساختن متصدی حمل در مقابل مسافر - نماینده قانونی او - وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل وی هستند مقرر گردد و یا در مورد تحدید مسؤلیت حدود کمتری را از آنچه در این قرارداد مذکور است قائل شود و یا در مواردی که اثبات امر به عهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آنکه شرط شود اختلاف به داوری و یا دادگاه مخصوص ارجاع گردد شروط مزبور باطل است ولی مبطل خود قرارداد که تابع مقررات این قرارداد می‌باشد نخواهد بود.

ماده ۱۰ - ۱ - اقامه و طرح هرگونه دعاوی مربوط به خسارات ناشی از حمل و نقل به هر

نحوی که ایجاد شده باشد تابع شرایط و حدود مسئولیتهای پیش‌بینی شده در این قرارداد می‌باشد.

۲- دعاوی خسارات ناشی از صدمات بدنی به مسافر فقط به وسیله شخص او یا به نمایندگی از طرف او اقامه خواهد شد.

۳- در مورد فوت مسافر خسارات باید فقط به وسیله نمایندگان قانونی او یا وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل او بوده‌اند اقامه گردد مشروط بر این که اشخاص مذکور مطابق قانون دادگاه رسیدگی‌کننده حق مطالبه داشته باشند.

ماده ۱۱-۱- در موردی که به مسافر صدمات بدنی وارد شود باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده‌شدن اخطار کتبی به متصدی حمل‌دائر به وقوع صدمات بدنی تسلیم نماید. در غیر این صورت فرض این است که مسافر سالم پیاده شده است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

۲- دعاوی جبران خسارت ناشی از فوت و صدمات بدنی به مسافر پس از دو سال مشمول مرور زمان می‌گردد.

۳- در مورد صدمات بدنی مدت مرور زمان از تاریخ پیاده‌شدن مسافر از کشتی شروع می‌شود.

۴- در مورد فوتی که ضمن سفر پیش می‌آید مدت مرور زمان از تاریخی که مسافری بایستی از کشتی پیاده شود محاسبه می‌گردد.

۵- در صورتی که صدمات بدنی در طی سفر ایجاد شود و پس از پیاده‌شدن مسافر منجر به فوت او گردد مدت مرور زمان از تاریخ فوت وی محاسبه می‌شود مشروط بر این که از تاریخ پیاده‌شدن تا فوت مسافر بیش از سه سال نگذشته باشد.

۶- در مورد انقطاع و تعلیق مدت مرور زمان در این ماده قانون دادگاهی که به پرونده رسیدگی می‌کند رعایت خواهد شد اما در هیچ مورد به موجب این قرارداد پس از انقضاء مدت سه سال از تاریخ پیاده‌شدن مسافر دعوایی پذیرفته نخواهد شد.

ماده ۱۲-۱- چنانچه علیه مأمور مجاز و یا حامل متصدی حمل‌دعوی اقامه گردد و دعوی مربوط به خسارات مذکور در این قرارداد باشد و این اشخاص ثابت کنند که عمل آنان در نتیجه اجرای وظایف محوله صورت گرفته است در این صورت نامبردگان می‌توانند از معافیتهای و تحدید مسئولیتهایی که خود متصدی حمل می‌توانسته به موجب این قرارداد به آن

استناد نماید استفاده نمایند.

۲- مجموع مبلغی که ممکن است در آن مورد از متصدی حمل و مأموران مجاز و یا عاملین او دریافت دارند از حدود معاینتهای یاد شده تجاوز نخواهد کرد.

۳- با این وجود چنانچه ثابت شود عمل متصدی حمل یا مأمور مجاز او در ایجاد خسارت عامد باشد و یا با علم به احتمال وقوع خسارت مرتکب فعل یا ترک فعل شود نمی تواند از مقررات بند ۱ و ۲ این ماده استفاده نماید.

ماده ۱۳- این قرارداد شامل حمل و نقل های تجارتمی به مفهوم ماده ۱ که به وسیله دولت و یا مؤسسات عمومی انجام می گیرند نیز خواهد بود.

ماده ۱۴- این قرارداد نسبت به مقررات قراردادهای بین المللی یا قوانین ملی در مورد مسئولیت ناشی از خسارات اتمی مؤثر نخواهد بود.

ماده ۱۵- این قرارداد جهت امضاء کشورهای که در یازدهمین اجلاس کنفرانس سیاسی حقوق دریایی شرکت داشته اند مفتوح خواهد بود.

ماده ۱۶- این قرارداد باید به تصویب برسد و اسناد تصویبی نزد دولت بلژیک تودیع خواهد شد.

ماده ۱۷- این قرارداد بین دو کشوری که در نخستین بار آن را تصویب نموده اند سه ماه پس از تاریخ تودیع اسناد تصویبی دومین کشور به مورد اجراء گذاشته خواهد شد.

۲- این قرارداد در مورد هر کشور امضاء کننده ای که پس از تودیع دومین سند تصویبی آن را تصویب می نماید سه ماه پس از تاریخ تودیع اسناد تصویبی آن کشور به مورد اجراء گذاشته خواهد شد.

ماده ۱۸- هر کشوری که در یازدهمین اجلاس کنفرانس سیاسی حقوقی دریایی نیز شرکت نکرده باشد ممکن است به قرارداد مزبور ملحق شود.

اسناد الحاقی نزد دولت بلژیک تودیع خواهد شد.

این قرارداد نسبت به کشورهای ملحق شده سه ماه پس از تاریخ تودیع سند الحاقی لازم الاجرا است ولی قبل از تاریخ اجرای آن به شرح مقرر در بند ۱ ماده ۱۷ لازم الاجرا نمی گردد.

ماده ۱۹ - هر دولت متعاقد در هر موقعی پس از اجرای این قرارداد در مورد خود حق فسخ آن را دارد.

با وجود این فسخ فقط موقعی می‌تواند صورت گیرد که از تاریخ رسید اعلامیه راجع به آن توسط دولت بلژیک یک سال گذشته باشد.

ماده ۲۰ - ۱ - هر دولت متعاقد ممکن است هنگام تصویب یا الحاق به قرارداد مزبور و یا هر موقع بعد از آن ضمن اعلامیه‌ای کتبی به عنوان دولت بلژیک شمول قرارداد را نسبت به کشورهایی که هنوز حق حاکمیت پیدا ننموده‌اند و آن کشور متعاقد مسئول روابط بین‌المللی آنهاست اعلام دارد.

سه ماه پس از تاریخ دریافت اعلامیه توسط دولت بلژیک این قرارداد شامل کشورهای مذکور در آن خواهد شد.

سازمان ملل متحد ممکن است کشوری را که عهده‌دار امور آن و یا مسؤول روابط بین‌المللی آن می‌باشد مشمول این ماده بنماید.

۲ - سازمان ملل متحد یا هر دولت متعاهدی که به موجب بند ۱ این ماده اعلامیه‌ای صادر نموده‌اند ممکن است در هر موقع بعد از آن به دولت بلژیک اخطار نمایند که این قرارداد شامل آن کشورها نگردد. فسخ یک سال پس از تاریخ دریافت اخطار مزبور به وسیله دولت بلژیک به عمل می‌آید.

ماده ۲۱ - دولت بلژیک کشورهایی را که در یازدهمین اجلاس کنفرانس سیاسی حقوق دریایی شرکت داشته‌اند همچنین کشورهای را که به این قرارداد ملحق شده‌اند از امور زیر آگاه خواهد ساخت:

۱ - دریافت امضاء و الحاق و تصویبها بر طبق مواد ۱۵ و ۱۶ و ۱۸.

۲ - تاریخی را که قرارداد به مورد اجرا گذاشته خواهد شد طبق ماده ۱۷.

۳ - اعلامیه‌های مربوط به شمول قرارداد در مورد سرزمینها بر طبق ماده ۲۰.

۴ - دریافت اعلامیه‌های فسخ قرارداد بر طبق ماده ۱۹.

ماده ۲۲ - هر دولت متعاقد سه سال پس از اجرای این قرارداد در مورد آن دولت یا هر موقع بعد از آن ممکن است تقاضا نماید کنفرانسی به منظور اصلاح قرارداد تشکیل گردد.

هر دولت متعاهدی که از این حق استفاده می‌کند قصد خود را به دولت بلژیک اعلام خواهد نمود.

دولت بلژیک در طرف سه ماه پس از آن تاریخ در صورت توافق $\frac{1}{3}$ کشورهای متعاهد به تشکیل کنفرانس اقدام خواهد نمود.

۲۹ آوریل ۱۹۶۱

پروتکل

هر دولت متعاهد ممکن است هنگام امضاء تصویب یا الحاق به این قرارداد محدودیتهای زیر را در نظر گیرد:

۱- در مواردی که به موجب قوانین ملی حمل و نقلی بین‌المللی شناخته نشود به قرارداد

ترتیب اثر ندهد.

۲- در مواردی که مسافر و یا متصدی حمل هر دو تابع دولت متعاهد باشند به قرارداد

ترتیب اثر ندهد.

۳- با قانونی نمودن قرارداد و یا وارد کردن مفاد آن در قانونگذاری ملی به طرزى که

اختصاص به قانونگذاری خود دارد قرارداد را لازم‌الاجرا سازد.

«قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط

به حقوق ممتازورهن دریایی و مقاوله‌نامه، امضاء بروکسل

۱۰ آوریل ۱۹۲۶» مصوب ۱۳۴۵/۴/۲۸

ماده ۱ - چنانچه رهن کشتیهایی که دارای تابعیت دولت متعاهد هستند مطابق قوانین آن دولت صورت گیرد و در دفتر عمومی ثبت کشتیها خواه در حوزه بندر ثبت کشتی و یا در

یک حوزه مرکزی به ثبت برسد این عمل در تمام کشورهای متعاقد معتبر شناخته خواهد شد.

ماده ۲ - حقوق مشروطه ذیل نسبت به کشتی و نسبت به کرایه حمل در سفری که مطالبات حقوق ممتاز طی آن ایجاد شده و نسبت به ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حملی که از شروع سفر ایجاد شده است ممتاز تلقی می‌شود:

۱ - هزینه‌های قانونی و مخارجی که برای حفظ منافع مشترک طلبکاران و حفاظت کشتی و فروش آن و تقسیم حاصل فروش بعمل آمده و همچنین حقوق و عوارض متعلقه به کشتی - عوارض چراضهای دریایی - عوارض بندری و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه عوارض راهنمایی کشتی و هزینه حفاظت آن پس از ورود به آخرین بندر.

۲ - مطالبات ناشی از قرارداد استخدام فرمانده - ملوانان و سایر کارکنان کشتی.

۳ - اجرت و هرگونه پرداخت مربوط به نجات و معاضدت در دریا و آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که به عهده کشتی است.

۴ - جبران خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی همچنین خسارات وارده به تأسیسات بندری و کارگاههای تعمیر کشتی و راههای آبی قابل کشتیرانی و خسارات ناشی از صدمات جمعی وارده به مسافری و کارکنان کشتی و خسارات فقدان یا آسیب دیدن کالای کشتی و اثاث مسافری.

۵ - مطالبات ناشی از قراردادهای عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر وابسته طبق اختیارات قانونی خود برای تأمین احتیاجات واقعی جهت حفظ کشتی یا امکان ادامه مسافرت انجام می‌دهد خواه فرمانده مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار فرمانده و یا نداری کننده مایحتاج کشتی یا تعمیر کننده کشتی یا وام دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد.

ماده ۳ - حقوق ناشی از رهن کشتی مندرج در ماده یک بلافاصله مؤخر بر حقوق ممتاز مندرج در ماده قبل می‌باشد.

قوانین ملی ممکن است برای مطالبات مشابه دیگری غیر از آنچه در ماده فوق ذکر شده مزایایی قائل شوند ولی نباید در حقوق ناشی از رهن و حقوق ممتاز که مقدم بر آنها می‌باشند تغییری دهد.

- ماده ۴ - ملحقات مال الاجاره و ملحقات کشتی مندرج در ماده ۲ عبارت است از:
- ۱ - غرامت پرداختی به صاحب کشتی بابت خسارات وارده به کشتی که جبران نشده و همچنین خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می‌گیرد.
 - ۲ - سهم صاحب کشتی بابت خسارات مشترک دریایی ناشی از زیانهای وارده به کشتی که جبران نشده یا ناشی از خسارات از دست دادن کرایه حمل.
 - ۳ - حق الزحمه مالک کشتی بابت معاضدت یا نجات در دریا تا پایان مسافرت پس از کسر وجوهی که باید در این مورد به فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی هستند پرداخت شود.
- مقررات مال الاجاره شامل هزینه سفر و احیاناً وجوهی که طبق ماده ۴ قرارداد مربوط به تحدید مسؤولیت مالکین کشتی است نیز می‌گردد.
- وجوه متعلقه به صاحب کشتی بابت قراردادهای بیمه و جوایز و کمکهای دولتی و سایر کمکهای ملی جزو ملحقات کشتی یا ملحقات مال الاجاره محسوب نمی‌شود.
- حقوق ممتاز پیش‌بینی شده به نفع اشخاصی که در خدمت کشتی هستند بر خلاف مفاد بند ۲ از ماده ۲ شامل تمام کرایه حمل مربوط به کلیه سفرهایی است که کشتی در مدت اعتبار قرارداد استخدام انجام داده است.
- ماده ۵ - مطالبات ممتاز ناشی از رهن مربوط به یک سفر به ترتیب مندرج در ماده ۲ قرار می‌گیرند.
- مطالبات مذکور در یک ردیف دارای حقوق ممتاز مساوی است و در صورت عدم کفایت وجوه به نسبت طلب بین آنها تقسیم خواهد شد.
- مطالبات مندرج در بندهای ۳ و ۵ ماده فوق‌الذکر به ترتیب معکوس تاریخی که ایجاد شده پرداخت می‌شود مطالبات مربوط به یک حادثه چنین تلقی می‌شود که در یک زمان ایجاد شده است.
- ماده ۶ - مطالبات ممتاز ناشی از آخرین سفر مقدم بر مطالبات سفرهای قبلی است.
- مطالبات ناشی از یک قرارداد استخدامی که برای چندین سفر منعقد شده باشد با مطالبات مربوط به آخرین سفر از حیث امتیاز مساوی خواهد بود.

ماده ۷ - طلبکاران ممتاز می‌توانند در تقسیم حاصل فروش اموال و اشیاء موضوع حقوق ممتاز تمام مبلغ طلب خود را بدون توجه به مقررات مربوط به تحدید مسؤلیت و کسر هیچ‌گونه مبلغی مطالبه نمایند ولی در هر حال سهمی که از حاصل فروش به آنها می‌رسد از آنچه در مقررات فوقی مصرح است بیشتر نخواهد بود.

ماده ۸ - مطالبات ممتاز نسبت به کشتی از جمله حقوق عینی است.

ماده ۹ - صرف‌نظر از سایر موارد پیش‌بینی شده در قوانین ملی حقوق ممتاز در انقضای یک سال از بین می‌رود. مدت مرور زمان در مورد مطالبات ناشی از تهیه مایحتاج کشتی مندرج در بند ۵ از ماده ۲ از شش ماه تجاوز نمی‌کند.

حق ممتاز در مورد حق‌الزحمه مربوط به معاضدت و نجات از روزی شروع می‌شود که عملیات خاتمه یابد و در مورد خسارت ناشی از تصادم و سایر سوانح و آسیب جسمانی از روزی است که خسارت وارد شده و شروع حق ممتاز در مورد فقدان یا خسارت وارده به محمولات و اثاثیه از روزی است که محمولات و اثاثیه تحویل داده شده و یا می‌بایستی تحویل داده شود و در مورد تعمیر و تهیه مایحتاج کشتی و سایر موارد پیش‌بینی شده در بند ۵ ماده ۲ شروع حق ممتاز از روزیست که طلب ایجاد گردیده. در سایر موارد مرور زمان از روزی حساب می‌شود که دین از لحاظ مدت و جهات دیگر قابل وصول باشد. حق تقاضای مساعده یا جوهی به طور علی‌الحساب از طرف کارکنان کشتی مندرج در بند ۲ ماده ۲ قابل وصول تلقی نمی‌شود.

در مواردی که طبق قوانین ملی حقوق ممتاز از بین می‌رود فروش کشتی نباید موجب از بین رفتن حقوق ممتاز شود مگر آنکه طبق همان قوانین ملی مقرراتی برای انتشار و آگهی فروش مهلت و طرز اعلام فروش کشتی به دفتر صوملی ثبت کشتیها مندرج در ماده ۱ پیش‌بینی شده باشد.

تشخیص علل قطع مهلهای مذکور در فوق طبق قوانین ملی با دادگاه است.

دول متعاقد این حق را برای خود محفوظ می‌دارند که در مواردی که توفیق کشتی مورد اعدا در آبهای ساحلی کشوری که اقامتگاه یا مرکز عملیات مدعی است مقدور نباشد مهلهای فوق‌الاشعار را از روز ایجاد طلب حداکثر برای مدت ۳ سال طبق قوانین ملی تمدید نمایند.

ماده ۱۰ - در مورد کرایه حمل اعمال حقوق ممتاز تا زمانی ممکن است که کرایه هنوز وصول نشده و یا مبلغ آن درید فرمانده یا نماینده مالک کشتی باقی باشد. همین اصل در مورد ملحقات کرایه حمل رعایت می‌گردد.

ماده ۱۱ - به استثنای آنچه که در قرارداد حاضر پیش‌بینی شده است حقوق ممتاز مذکور در فوق تابع هیچگونه تشریفات و شرط خاصی برای اثبات حق نمی‌باشد.

مقررات این ماده مانع نخواهد بود که هر دولت طبق قوانین ملی خود فرمانده را ملزم کند در موارد استقراض یا فروش محمولات کشتی تشریفات خاصی را رعایت نماید.

ماده ۱۲ - قوانین ملی باید نوع و شکل اسنادی که باید در کشتی نگاهداری و روی آنها عملیات رهنی مندرج در ماده ۱ ثبت گردد تعیین نماید ولی طلبکاری که تقاضای ثبت به ترتیب فوق را نموده است مسؤل از قلم‌افتادگی اشتباه یا تأخیر در ثبت روی اسناد مذکور در بالا نمی‌باشد.

ماده ۱۳ - مقررات مذکور در این قرارداد شامل تمام کشتیهایی می‌باشد که توسط شخصی غیر از مالک اداره و بهره‌برداری شده یا وسیله مستأجر اصلی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد به استثنای موردی که از مالک به طور غیر قانونی خلع ید شده و یا طلبکار فاقد حسن نیت باشد.

ماده ۱۴ - مقررات قرارداد حاضر نسبت به کشتیهای تابع کشورهای متعاقد و همچنین در مواردی که همین مقررات در قوانین ملی آنها پیش‌بینی شده مجری است.

در هر حال اصل مندرج در بند فوق خللی به حقوق کشورهای متعاقد که در روابط خود با کشورهای دیگر مقررات مزبور را رعایت نمی‌کنند وارد نمی‌سازد.

ماده ۱۵ - قرارداد حاضر شامل کشتیهای جنگی و کشتیهای دولتی که به خدمات عمومی اختصاص دارد نمی‌گردد.

ماده ۱۶ - هیچیک از مقررات مذکور در فوق خللی به صلاحیت دادگاهها و مقررات آیین دادرسی و طرق اجرایی مندرج در قوانین ملی وارد نمی‌آورد.

ماده ۱۷ - دولت بلژیک حداکثر دو سال پس از تاریخ امضای قرارداد با دول متعاهدی که آمادگی خود را برای تصویب آن اعلام کرده اند به منظور اتخاذ تصمیم جهت اجرای قرارداد تماس خواهد گرفت.

اسناد تصویبی در تاریخی که مورد موافقت دول فوق قرار می‌گیرد در بروکسل تسلیم خواهد شد.

تسلیم اولین اسناد تصویبی طبق صورت مجلسی که به امضای نمایندگان دول شرکت کننده و وزیر خارجه بلژیک می‌رسد صورت خواهد گرفت.

تسلیم اسناد بعدی به وسیله یادداشت‌کنشی به عنوان دولت بلژیک و ارسال سند تصویبی صورت خواهد گرفت.

رونوشت مصدق صورت جلسه مربوط به اولین سند تصویبی و یادداشتهای بعدی و اسناد تصویبی مندرج در فوق فوراً توسط دولت بلژیک از طریق نمایندگی‌های سیاسی به دولی که قرارداد حاضر را امضا کرده و به آن ملحق شده‌اند ارسال می‌گردد و در عین حال دولت بلژیک تاریخ وصول یادداشت را نیز به اطلاع آنها خواهد رسانید.

ماده ۱۸- دول غیر متعاقد که در کنفرانس بین‌المللی بروکسل هم شرکت نداشته‌اند می‌توانند به قرارداد فعلی ملحق شوند.

دولتی که مایل است به قرارداد فعلی ملحق شود قصد خود را کتباً به دولت بلژیک اطلاع داده و سند الحاق را تسلیم خواهد نمود. این سند در بایگانی دولت بلژیک نگاهداری می‌شود.

دولت بلژیک فوراً رونوشت مصدق یادداشت و سند الحاق را با تعیین تاریخ وصول برای دولی که قرارداد را امضا کرده‌اند خواهد فرستاد.

ماده ۱۹- دول متعاقد می‌توانند موقع امضاء قرارداد و تصویب یا الحاق به آن اعلام کنند که قبولی آنها شامل بعضی یا هیچ یک از دو مینوهای خود مختار یا مستعمرات - متصرفات ماوراء بحار دول تحت‌الحمايه یا سرزمینهای که تحت حاکمیت یا اداره آنها است نشود و دول متعاقد می‌توانند بعداً جداگانه به نام هر دو مینون خود مختار مستعمره - متصرفه ماوراء بحار دولت تحت‌الحمايه یا سرزمینی که در اعلامیه آنها مثنی شده به قرارداد ملحق شوند. هم چنین دول متعاقد می‌توانند به ترتیب مندرج در فوق خروج هر دو مینون خود مختار یا هر مستعمره - متصرفه ماوراء بحار - دولت تحت‌الحمايه یا سرزمین تحت حاکمیت یا اداره آنها را از قرارداد حاضر اعلام دارند.

ماده ۲۰- مفاد قرارداد حاضر در مورد دولی که در تشریفات تسلیم اولین سند تصویبی

شرکت کرده‌اند یک سال پس از تاریخ صورت جلسه مربوطه مجری خواهد بود. درباره سایر دولتی که بعداً قرارداد را تصویب می‌کنند یا به آن ملحق می‌شوند همچنین در موارد پیش بینی شده در ماده ۱۹ مدت مقرر برای اجرای قرارداد شش ماه از تاریخ تسلیم یادداشت‌های مقرر طبق بند ۲ ماده ۱۷ و بند ۲ ماده ۱۸ به دولت بلژیک می‌باشد.

ماده ۲۱ - در صورتی که یکی از دول متعاهد بخواهد از فراد حاضر خارج شود باید یادداشت اعلام خروج را کتیباً به دولت بلژیک تسلیم کند و دولت بلژیک فوراً رونوشت مصدق یادداشت را با تعیین تاریخ وصول به اطلاع سایر دول متعاهد خواهد رسانید. اثر خروج درباره دولتی که آن را اعلام نموده است یک سال پس از وصول یادداشت به دولت بلژیک ظاهر می‌شود.

ماده ۲۲ - هر دولت متعاهد حق دارد تقاضای تشکیل کنفرانس جدیدی را به منظور بررسی اصلاحات ممکنه در متن این قرارداد بنماید.

دولتی که خواهان استفاده از این اختیار است باید یک سال قبل قصد خود را توسط دولت بلژیک به اطلاع سایر دول برساند دولت بلژیک در دعوت به کنفرانس اقدام خواهد نمود.

مقاله نامه مربوطه به امضاء

نمایندگان مختار مذکور در ذیل ضمن امضای قرارداد بین‌المللی متحدالشکل کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مقاله نامه حاضر را که قوت و ارزش آن مطابق مواد مندرج در قرارداد است قبول کرده‌اند:
اول - دستگاه قانونگذاری هر دولت آزاد است که:

۱- بین مطالبات مندرج در بند ۱ ماده ۲ ترتیب معینی که مبتنی بر حفظ منافع خزانه کشور باشد برقرار کند.

۲- به ادارات مسؤول امور بنادر و کارگاههای تعمیر کشتی و چراغهای دریایی و راههای قابل کشتیرانی اختیار دهد در مواردی که بقایای کشتی یا سایر اشیایی را که موجب مزاحمت کشتیرانی گردیده و آنها را برداشته‌اند و یا در مواردی که این ادارات طلبی بابت حقوق بندری از کشتی دارند و یا در نتیجه غفلت کشتی خساراتی وارد شده چنانچه از عهد پردهاخت

برنایند خود کشتی یا بقایای آن و یا اشیاء کشتی را توقیف و آنها را به فروش رسانیده و از حاصل فروش مقدم بر طلب سایر طلبکاران خسارات خود را تأمین نماید.

۳- در مورد خسارات وارده به تأسیسات بندری از نظر مطالبات ترتیبی غیر از آنچه در مواد ۵ و ۶ آمده برقرار کند.

دوم - مندرجات این قرارداد خللی به مقررات قوانین ملی دول متعاقد که به مؤسسات بیمه عمومی امتیازی در مورد مطالبات ناشی از بیمه کارکنان کشتی اعطا نموده وارد نمی‌آورد. در بروکسل در یک نسخه امضاء شده ۱۰ آوریل ۱۹۲۶.

قانون الحاق دولت ایران به مقاوله نامه شماره ۱۰۸ مربوط به

شناسنامه ملوانی ملی کارکنان کشتی ها^۱

مصوب ۱۳۴۵/۹/۲۴

ماده واحده - الحاق دولت ایران به مقاوله نامه شماره ۱۰۸ مربوط به شناسنامه ملوانی ملی کارکنان کشتیها که مشتمل بر یک مقدمه و چهارده ماده می باشد در تاریخ سیزدهم مه ۱۹۵۸ به تصویب چهل و یکمین دوره اجلاس هیئت کنفرانس عمومی سازمان بین‌المللی کار در ژنو رسیده است تصویب می شود.

مقاوله نامه شماره ۱۰۸

مقاوله نامه مربوط به شناسنامه ملوانی ملی کارکنان کشتیها

کنفرانس عمومی سازمان بین‌المللی کار که بنا به دعوت هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار چهل و یکمین دوره اجلاس هیئت خود را در تاریخ ۲۹ آوریل ۱۹۵۸ در ژنو منعقد ساخته.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۶۳۸۴ مورخ ۱۳۴۵/۱۰/۲۷ - صفحه ۳۵۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۵.

پس از اخذ تصمیم نسبت به تصویب پیشنهادهای مختلف مربوط به شناسایی متقابل و یا بین‌المللی یک شناسنامه ملوانی ملی برای ملوانان (هفتمین موضوع دستور دوره اجلاسیه) و این که این پیشنهادها به صورت مقاله‌نامه بین‌المللی درآید در تاریخ ۱۳ مه ۱۹۵۸ مقاله‌نامه زیر را به نام مقاله‌نامه مربوط به شناسنامه ملوانی کارکنان کشتیها مورد تصویب قرار می‌دهد.

ماده ۱-۱- این مقاله‌نامه شامل کلیه ملوانانی می‌گردد که به هر عنوان در کشتیهای تجارتي غیر جنگی استخدام گردند و این کشتیها در سرزمینی که این مقاله‌نامه در آن اجرامی گردد به ثبت رسیده باشد و به طور معمول جزو بحریه تجارتي (کشتیرانی دریایی) محسوب گردد.

۲- هرگاه در این که بعضی از صنوف افراد جزو کارکنان کشتی به مفهوم این مقاله‌نامه محسوب می‌شوند یا نه تردیدی پیش آید مقام صلاحیتدار هر کشور پس از مشاوره با اتحادیه‌های ملوانان و صاحبان کشتی این موضوع را حل و فصل خواهد کرد.

ماده ۲-۱- هر یک از کشورهای عضو که این مقاله‌نامه در آن مجری است باید به درخواست ملوانان و طبق مقررات مذکور در ماده ۴ ذیل برای آنان کارت شناسایی صادر نماید و در هر حال در موردی که صدور چنین سندی جهت بعضی صنوف دریانوردان ممکن نباشد کشور مزبور می‌تواند به جای چنین سندی گذرنامه‌ای که مبین این امر باشد که دارنده آن دریانورد به مفهوم این مقاله‌نامه است جهت وی صادر نماید.

این گذرنامه از نظر این مقاله‌نامه دارای همان ارزش شناسنامه ملوانی دریانوردان می‌باشد.

۲- هر یک از کشورهای عضو که مقاله‌نامه حاضر در آن مجری شده می‌تواند برای سایر ملوانان که در خدمت کشتیرانی داخلی بوده یا در اداره مشاغل کشور خود ثبت نام نموده باشند به درخواست آنان شناسنامه ملوانی دریانوردی صادر نماید.

ماده ۳- شناسنامه ملوانی برای همیشه در اختیار ملوانان باقی خواهد ماند.

ماده ۴-۱- شناسنامه ملوانی باید بسیار ساده تنظیم و از جنس بادوامی انتخاب شود و همچنین طوری تنظیم شود که هر نوع تغییری در آن به عمل آید فوراً قابل کشف باشد.

۲- شناسنامه ملوانی باید حاوی نام و عنوان مقام صادرکننده و تاریخ و محل صدور و همچنین مبین این امر باشد که مدرک مزبور شناسنامه ملوانی ملوان از نظر این مقاله‌نامه است.

۳- شناسنامه ملوانی باید حاوی مطالب مربوط به دارنده آن به شرح زیر باشد:

الف- نام به طور کامل (نام و نام خانوادگی در صورتی که مورد داشته باشد)

ب- محل و تاریخ تولد.

ج- مشخصات جسمانی.

د- عکس.

ه- امضاء و اگر صاحب کارت قادر به امضاء نباشد اثر انگشت او.

۴- هرگاه یکی از کشورهای عضو اقدام به صدور شناسنامه ملوانی برای ملوان خارجی

بنماید درج ملیت او ضروری نیست زیرا تعیین قطعی ملیت به آن وسیله میسر نخواهد بود.

۵- تاریخ پایان اعتبار شناسنامه ملوانی باید در خود کارت قید شده باشد.

۶- باید در نظر گرفتن مقررات بالا تصمیم راجع به شکل و مضمون دقیق شناسنامه ملوانی و

همچنین سایر محتویات آن با کشور عضو صادرکننده خواهد بود که این امر را پس از

مشورت با سازمانهای صاحبان کشتی و ملوانان انجام خواهد داد.

۷- قوانین و آئین نامه‌های داخلی ممکن است ذکر جزئیات دیگری را در شناسنامه

ملوانی مقرر دارند.

ماده ۵-۱- هر ملوانی که دارای شناسنامه ملوانی معتبری باشد که از طرف مقامات

ذیصلاحیت مملکتی صادر شده باشد که این مقاله نامه در آن مجری است باید مجدداً در آن

مملکت پذیرفته شود.

۲- ملوانان مزبور لااقل یک سال پس از انقضاء مدتی که در شناسنامه ملوانی قید شده

است باید از طرف کشور مربوطه پذیرفته گردد.

ماده ۶-۱- هر کشور عضو ورود ملوانان را در سرزمینی که این مقاله نامه در آن مجری است

مجاز خواهد شمرد به شرطی که ملوان مزبور دارای شناسنامه ملوانی معتبر بوده و بخواهد به

طور موقت و در مدت توقف کشتی در بندر پیاده شود.

۲- هرگاه شناسنامه ملوانی دارای قسمتهای خالی بوده و تکمیل نشده باشد هر کشور

عضو باید در صورت تقاضای افراد ذینفع به ملوانی که دارای شناسنامه ملوانی معتبر باشد

اجازه ورود به سرزمینی که این مقاله نامه در آن اجرا می‌شود برای مقاصد ذیل بدهد:

الف - به کشتی مربوط به خود برسد و یا به کشتی دیگری منتقل شود.

ب - به مقصد رسیدن به کشتی مربوط به خود و یا بازگشت به موطنش به عنوان ترانزیت از آن کشور عبور نماید.

ج - مقاصد دیگری که مقامات ذیصلاحیت کشور عضو مربوط گواهی نموده باشند.

۳ - هر کشور عضو که می خواهد به ملوانی اجازه ورود بدهد می تواند قبل از آن که جهت یکی از مقاصد مذکور در فوق اجازه ورود بدهد از اوارانه مدرک قابل قبولی را خواستار شود از آن جمله یک نوشته از طرف ملوان یا صاحب کشتی یا نمایندگی ذینفع یا کنسول مربوط حاکی از قصد ملوان و مشعر بر این که او بر اجراء قصد خود قادر خواهد بود.

دولت عضو همچنین می تواند مدت توقف ملوان را محدود به مدتی بکند که برای مقصود مورد نظر کافی تشخیص داده شود.

۴ - این ماده به هیچ وجه نباید به عنوان تحدید حق یک کشور عضو که نخواهد به شخص بخصوصی اجازه ورود و یا توقف در خاک خود بدهد تلقی گردد.

ماده ۷ - الحاق رسمی به این مقاله نامه به مدیر کل دفتر بین المللی کار ابلاغ و توسط مشارالیه به ثبت خواهد رسید.

ماده ۸-۱ - این مقاله نامه فقط برای کشورهای عضو سازمان بین المللی کار که الحاق آنها از طرف مدیر کل به ثبت رسیده است لازم الاجرا می باشد.

۲ - مقاله نامه ۱۲ ماه پس از تاریخ ثبت الحاق دو کشور عضو از طرف مدیر کل وارد مرحله اجرایی می شود.

۳ - از آن پس مقاله نامه برای سایر کشورهای عضو ۱۲ ماه پس از ثبت الحاق هر یک از آنها قابل اجرا می باشد.

ماده ۹-۱ - هر یک از کشورهای عضو که به این مقاله نامه ملحق گردند می توانند در انقضای ده سال از تاریخ اولین مرحله اجرای مقاله نامه با ارسال اعلامیه ای که در دفتر بین المللی کار ثبت خواهد شد الحاق خود را به مقاله نامه حاضر لغو نماید. الغای الحاق به مقاله نامه یک سال پس از تاریخ ثبت آن عملی خواهد شد.

۲ - هر یک از کشورهای عضو که به این مقاله نامه ملحق شده باشد و تا یک سال پس از

انقضای مهلت ده ساله مذکور در بند فوق از حق الغای آن استفاده ننماید برای مدت ده سال دیگر به اجرای مفاد آن مکلف خواهد بود و بعداً نیز در رأس هر ده سال طبق شرایط این ماده حق الغای الحاق به آن را خواهد داشت.

ماده ۱۰-۱- مدیرکل دفتر بین‌المللی کار موارد ثبت الحاق و لغو الحاق را که دول عضو به او ابلاغ می‌نمایند به اطلاع سایر کشورهای عضو خواهد رسانید.

۲- با اعلام دومین الحاق مدیرکل دفتر بین‌المللی کار توجه دول عضو را به تاریخی که مقاله نامه حاضر وارد مرحله اجرایی خواهد گردید معطوف خواهد ساخت.

ماده ۱۱- طبق مفاد ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد مدیرکل دفتر بین‌المللی کار اطلاعات کامل درباره کلیه موارد الحاقی و لغو الحاقی که طبق مواد فوق‌الذکر صورت می‌گیرد جهت ثبت به دبیرکل سازمان ملل متحد اطلاع خواهد داد.

ماده ۱۲- هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار در هر زمان که ضروری بداند گزارشی در خصوص نحوه اجرای این مقاله نامه به کنفرانس عمومی تسلیم نموده و هرگاه ایجاب نماید موضوع تجدید نظر در کلیه و یا قسمتی از مقررات مقاله نامه حاضر را در دستور کار کنفرانس قرار خواهد داد.

ماده ۱۳- ۱- چنانچه کنفرانس مقاله نامه جدیدی را که متضمن تجدید نظر در کلیه یا قسمتی از مقاله نامه حاضر باشد مورد پذیرش قرار دهد در این صورت مشروط به این که مقاله نامه جدید متضمن مقررات دیگری نباشد به ترتیب زیر عمل خواهد شد:

الف- الحاق مقاله نامه تجدید نظر شده جدید از طرف یک کشور عضو به خودی خود از تاریخی که مقاله نامه جدید به مرحله اجرایی وارد شود و صرف نظر از مفاد ماده ۹ فوق متضمن انصراف فوری آن عضو از اجرای مقررات این مقاله نامه خواهد گردید.

ب- از تاریخی که مقاله نامه تجدید نظر شده جدید به مرحله اجرا درآید مسئله الحاق به مقاله نامه حاضر منتفی خواهد بود.

۲- در هر حال مقررات مقاله نامه حاضر به همین صورت در مورد اعضایی که به آن ملحق شده و الحاق خود را به مقاله نامه تجدید نظر شده اعلام نکرده باشند مجری خواهد

ماده ۱۴ - متن انگلیسی و فرانسه این مقاوله نامه متساویاً معتبر می باشد.
متن فوق متن معتبر مقاوله نامه ای است که طی چهل و یکمین دوره اجلاسیه کنفرانس عمومی سازمان بین المللی کار که در زنون تشکیل و در تاریخ ۱۴ مه ۱۹۵۸ ختم آن اعلام گردیده مورد تصویب قرار گرفته است. به اعتبار مراتب فوق در تاریخ ۲۸ مه ۱۹۵۸ امضاء گردید.

رئیس کنفرانس - ایشر وکلوازاکی
مدیرکل دفتر بین المللی کار - داویدا مورس

قانون الحاق دولت ایران به قرارداد بین المللی (کنوانسیون)

سازمان بین المللی آب نگاری (هیدروگرافی)^۱

مصوب ۱۳۴۷/۴/۱۹

ماده واحده - قرارداد بین المللی (کنوانسیون) مربوط به سازمان بین المللی آب نگاری (هیدروگرافی) مشتمل بر یک مقدمه و ۲۳ ماده و یک آیین نامه عمومی و یک آئین نامه مالی که در تاریخ ۳ مه ۱۹۶۸ از طرف نهمین کنفرانس بین المللی دفتر آب نگاری (هیدروگرافی) تصویب گردیده و توسط نماینده دولت به امضاء رسیده تصویب و به سازمان بنادر و کشتیرانی اجازه داده می شود بر اساس این قرارداد بین المللی (کنوانسیون) عضویت سازمان بین المللی آب نگاری (هیدروگرافی) را قبول و حق عضویت مربوط را کماکان از محل بودجه مربوط بردارد.

تیصره - وزارت امور خارجه مکلف است اسناد تصویب قرارداد بین المللی (کنوانسیون) مربوط به سازمان بین المللی آب نگاری (هیدروگرافی) را طبق ماده ۱۸ آن به دولت موناکو تسلیم نماید.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۶۸۶۲ مورخ ۱۳۴۷/۶/۱۴ - صفحه ۲۷۰ مجموعه قوانین سال

کنوانسیون مربوط به سازمان بین‌المللی هیدروگرافی

دولتهای شرکت‌کننده در این کنوانسیون

با توجه به این‌که دفتر بین‌المللی هیدروگرافی با تکمیل نمودن نقشه‌ها و مدارک دریایی به منظور به وجود آوردن امنیت و ایجاد تسهیلات بیشتر در امر کشتیرانی در جهان به وجود آمده مایل به ادامه همکاری در زمینه هیدروگرافی بر اساس بین‌الدول می‌باشند.

به ترتیب ذیل موافقت به عمل آورند:

ماده ۱- به موجب این کنوانسیون مقر سازمان بین‌المللی هیدروگرافی که از این پس سازمان نامیده می‌شود در موناکو خواهد بود.

ماده ۲- سازمان مزبور کاملاً فنی و مشورتی است و نظر آن موارد ذیل می‌باشند:

الف- هم‌آهنگ نمودن فعالیت دفاتر ملی هیدروگرافی.

ب- یکسان نمودن هرچه بیشتر نقشه‌ها و مدارک دریایی.

ج- اتخاذ روش‌های اجرایی مفید و مطمئن و بهره‌برداری از نظریات هیدروگرافی.

د- توسعه علوم در زمینه هیدروگرافی و فیزیکی که در شرح ترمیمی اقیانوسها به کار می‌رود.

ماده ۳- اعضای سازمان دولتهایی خواهند بود که در این کنوانسیون شرکت می‌نمایند.

ماده ۴- سازمان متشکل خواهد بود از:

کنفرانس بین‌المللی هیدروگرافی که از این پس «کنفرانس» نامیده می‌شود.

دفتر بین‌المللی هیدروگرافی که از این به بعد «دفتر» خوانده می‌شود و اداره آن با کتبه مدیریت است.

ماده ۵- وظایف کنفرانس عبارت است از:

الف- صدور دستورات در مورد عملیات و کار سازمان.

ب- انتخاب اعضای کتبه مدیریت و نمایندگان آن.

ج- رسیدگی به گزارشاتی که از طرف دفتر داده می‌شود.

د- تصمیم گرفتن در مورد کلیه موضوعات فنی و اداری که از طرف دولتهای عضو یا دفتر

پیشنهاد می‌شود.

ه - تصویب بودجه با اکثریت آراء دو سوم کشورهای عضو حاضر در کنفرانس.

و - پذیرفتن اصلاحات مربوطه به مقررات عمومی و مالی با اکثریت آراء دو سوم

کشورهای عضو.

ز - با اکثریت فوق‌الذکر قبول هر گونه مقررات دیگری که از نظر وضعیت مدیران و

کارمندان دفتر لازم به نظر برسد.

ماده ۶-۱ - کنفرانس متشکل خواهد بود از نمایندگان دولتهای عضو که هر پنج سال یک بار

جلسه عادی آن تشکیل می‌شود جلسه فوق‌العاده کنفرانس می‌تواند بنا به تقاضای یک کشور

عضو یا دفتر مشروط به این که اکثریت دولتهای عضو موافقت نمایند تشکیل گردد.

۲- تشکیل کنفرانس حداقل شش ماه قبل از طرف دفتر اطلاع داده می‌شود و دستور جلسه

موقتی آن نیز همراه اطلاعیه مزبور ارسال می‌گردد.

۳- کنفرانس رئیس و نائب رئیس خود را انتخاب می‌نماید.

۴- هر دولت عضو دارای یک حق رأی می‌باشد. لکن در مورد رأی دادن برای موضوعاتی

که در ماده ۵(ب) اشاره شده هر دولت بر حسب جدولی که برای تناژ شناورها داده شده حق

چندین رأی خواهد داشت.

۵- تصمیمات کنفرانس با اکثریت عادی دولتهای عضو حاضر در کنفرانس اتخاذ

می‌گردد. مگر این که در کنوانسیون دستوری دیگر قید شده باشد. در صورتی که آراء موافق و

مخالف متساوی باشند اختیار تصمیم یا رئیس کنفرانس خواهد بود. تصمیماتی که بایستی به

مجموعه تصمیمات فنی الحاق گردند مستلزم اکثریت آراء مثبت دولتهای عضو می‌باشند که

بایستی از یک سوم کمتر باشد.

۶- در فواصل جلسات کنفرانس دفتر می‌تواند از طریق مکاتبه در مورد مسائل مربوط به

عملیات فنی سازمان مشورت نماید. طریقه دادن رأی طبق بند ۵ این ماده می‌باشد و اکثریت

آراء بر اساس جمیع اعضای سازمان محاسبه می‌گردد.

۷- کنفرانس کمیته‌های خود را شخصاً تعیین می‌نماید. همچنین کمیته مالی را که در ماده

۷ به آن اشاره شده.

ماده ۷-۱- نظارت امور مالی سازمان با کمیته مالی است و هر دولت عضو می‌تواند توسط یک نفر نماینده در آن شرکت نماید.

۲- کمیته مزبور در خلال جلسات کنفرانس تشکیل می‌شود و می‌تواند جلسات فوق‌العاده نیز داشته باشد.

ماده ۸- دفتر مسؤول اجرای موضوعاتی است که در ماده ۲ شرح داده شده علی‌الخصوص. الف- ایجاد روابط نزدیک دائمی بین دفاتر ملی هیدروگرافی.

ب- رسیدگی به موضوعات مربوط به هیدروگرافی و علوم و فنون وابسته به آن و گردآوری مدارک لازم.

ج- فراهم نمودن موجبات مبادله نقشه‌ها و مدارک دریایی بین دفاتر هیدروگرافی دولتهای عضو.

د- پخش کردن مدارک اختصاصی.

ه- بنا به تقاضا هدایت کردن و دادن نظر مشورتی به خصوص به کشورهایی که در حال تشکیل یا توسعه سرویس هیدروگرافی خود می‌باشند.

و- تشویق به هم‌آهنگ نمودن نظریات هیدروگرافی با فعالیتهای اقیانوس‌شناسی.

ز- توسعه و آماده نمودن طرز به کار بستن علم اقیانوس‌شناسی از نظر استفاده دریانوردان.

ح- تشریک مساعی با سازمانهای بین‌المللی و مؤسسات علمی وابسته به موضوعات موردنظر.

ماده ۹- دفتر متشکل خواهد بود از رئیس و کارمندان فنی و اداری موردنیاز سازمان.

ماده ۱۰-۱- کمیته مدیریت دفتر را بر حسب شرایط و مقررات قرارداد و دستوراتی که از طرف کنفرانس صادر می‌شود اداره می‌نماید.

۲- کمیته مدیریت متشکل خواهد بود از سه نفر عضو از ملتهای مختلف که از طرف کنفرانس انتخاب می‌شوند و یکی از آن سه برای تصدی ریاست کمیته برگزیده می‌شود مدت کار کمیته مدیریت پنج سال می‌باشد. چنانچه در فاصله بین دو کنفرانس پست ریاستی بدون تصدی بماند به طوریکه در مقررات عمومی شرح داده شده انتخاب آن با مکتابه صورت

خواهد گرفت.

۳- رئیس کمیته مدیریت قائم مقام سازمان می باشد.

ماده ۱۱ - طرز صلیات سازمان بایستی مشروحاً در مقررات عمومی و مقررات مالی که ضمیمه این کنوانسیون می باشد مشخص گردد.

ماده ۱۲ - زبانهای رسمی سازمان انگلیسی و فرانسه می باشد.

ماده ۱۳ - سازمان دارای شخصیت‌های قضایی نیز خواهد بود که در کشور هر یک از اعضاء مشروط به موافقت دولت مربوط عضو از امتیازات و مصونیت‌هایی که از نقطه نظر اجرای کارها و انجام مقاصدشان لازم می باشد برخوردار می شوند.

ماده ۱۴ - مخارج ضروری سازمان از منابع ذیل تأمین می گردد:

الف - از سهمیه عادی سالیانه دولتهای عضو طبق صورتی که بر اساس تناز شناورهای آنها داده می شود.

ب - با تصویب کمیته مالی از محل عطایا و هدایای ها و کمکهای نقدی و سایر منابع.
ماده ۱۵ - هر کشور عضو که در پرداخت سهام خود دو سال تأخیر داشته باشد به موجب کنوانسیون و مقررات آن تازمانی که مبلغ سهام پرداخت نشود از کلیه حقوق و منافع که به دولتهای عضو تعلق می گیرد محروم خواهد بود.

ماده ۱۶ - بودجه سازمان توسط کمیته مدیریت تهیه گردیده و به وسیله کمیسیون مالی بررسی و مورد تأیید کنفرانس قرار گرفته است.

ماده ۱۷ - هر نوع اختلاف نظر در مورد تفسیر یا به کار بستن کنوانسیون که از راه مذاکره یا میانجی‌گری رئیس کمیته حل نشود بنا به تقاضای یکی از طرفین اختلاف به حکمیتی که از طرف رئیس دیوان دادگستری بین‌المللی تعیین می شود رجوع می گردد.

ماده ۱۸ - ۱ - کنوانسیون مزبور از تاریخ سوم مه ۱۹۶۷ در موناکو سپس در سفارت کشور شاهزاده موناکو در پاریس از تاریخ اول جون الی ۳۱ دسامبر ۱۹۶۷ جهت امضاء دولتهایی که مایل به شرکت در کار دفتر باشند مفتوح خواهد بود.

۲ - دولتهایی که در بند ۱ بالا اشاره شد می توانند به طریق ذیل در این کنوانسیون شرکت

نمایند:

الف - با امضای بدون قید و شرط تأیید یا تصویب یا.

ب - امضاء مقید و مشروط به تأیید و تصویب پس از واگذار شدن اسناد تأیید و یا تصویبی دیگر.

۳- اسناد تأیید یا تصویب تسلیم سفارت کشور شاهزاده موناکو در پاریس خواهد شد تا در آرشیو آن ضبط گردد.

۴- دولت حکومت شاهزاده موناکو دولتهای فوق‌الذکر و رئیس کمیته مدیریت را از هر امضاء و ضبط اسناد تأیید یا تصویب شده مطلع خواهد نمود.

ماده ۱۹- ۱- کنوانسیون مزبور سه ماه پس از این که بیست و هشت دولت طبق شرایط ماده ۱۸ بند ۲ در کنوانسیون شرکت نمودند به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

۲- دولت حکومت شاهزاده موناکو کلیه دولتهای امضاء کننده و رئیس کمیته مدیریت را از تاریخ مزبور مطلع می‌نماید.

ماده ۲۰- کنوانسیون مزبور پس از به موقع اجرا درآمدن در اختیار کلیه ممالک دریایی که پذیرش آنها با اکثریت دو سوم آراء دولتهای عضو تصویب گردیده و از دولت حکومت شاهزاده موناکو تقاضای تعیین تناژ شناورهای خود را نموده‌اند گذارده خواهد شد. این قبیل مصوبات از طرف حکومت شاهزاده موناکو به دولتهای مربوطه اطلاع داده می‌شود کنوانسیون از تاریخی که مدرک الحاق برای اطلاع دولتهای عضو و رئیس کمیته مدیریت تحویل حکومت شاهزاده موناکو گردد در مورد آن دولت قابل اجرا است.

ماده ۲۱- ۱- هر یک از شرکت کنندگان در کنوانسیون می‌توانند نسبت به کنوانسیون اصلاحاتی را پیشنهاد نمایند.

۲- پیشنهادات اصلاحی مورد رسیدگی کنفرانس قرار می‌گیرد و با اکثریت دو سوم آراء دولتها عضو حاضر در کنفرانس در مورد آنها تصمیم گرفته می‌شود.

هنگامی که اصلاح پیشنهاد شده‌ای از طرف کمیسیون تصویب گردید رئیس کمیته مدیریت از حکومت شاهزاده موناکو تقاضا می‌نماید به کلیه شرکت کنندگان در کنوانسیون اعلام گردد.

۳- اصلاح سه ماه پس از این که حکومت شاهزاده موناکو اعلامیه تصویب با اکثریت

آراء دو سوم شرکت کنندگان در کنوانسیون را دریافت نمود در مورد کلیه شرکت کنندگان قابل اجرا خواهد بود و حکومت مزبور کلیه شرکت کنندگان کنوانسیون و رئیس کمیته مدیریت را از جریان امر مطلع و تاریخ به موقع اجرا درآمدن اصلاح را تعیین می نماید.

ماده ۲۲ - ۱ - پس از گذشت پنج سال از تاریخ اجرای کنوانسیون هر یک از دولت‌های شرکت کننده می تواند با دادن اطلاعیه ای حداقل یک سال قبل به حکومت شاهزاده موناکو مستعفی گردد. این نسخ که متضمن صرف نظر نمودن از هر نوع حقوق و منافع عضویت سازمان می باشد از اولین ژانویه پس از تاریخ انقضای اعلامیه عملی خواهد شد.

۲ - دولت حکومت شاهزاده موناکو اعلامیه های نسخ را به اطلاع شرکت کنندگان کنوانسیون و رئیس کمیته مدیریت می رساند.

ماده ۲۳ - پس از این که کنوانسیون مزبور به موقع اجرا درآمد توسط حکومت شاهزاده موناکو به موجب ماده ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد در دبیرخانه سازمان ملل به ثبت خواهد رسید. بنا به مراتب فوق امضاء کنندگان مختار زیر کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

روز سوم ماه مه ۱۹۶۷ در موناکو در یک نسخه واحد به زبانهای انگلیسی و فرانسه منعقد گردید.

هر یک از متنها متساویاً معتبر و در آرشیو حکومت شاهزاده موناکو ضبط و نسخ گواهی شده آنها جهت کلیه امضاء کنندگان و دولت‌هایی که به آنها ملحق شده اند همچنین رئیس کمیته مدیریت ارسال خواهد شد.

از طرف دولت جمهوری آلمان فدرال.

از طرف دولت ایالات آمریکا.

از طرف دولت جمهوری اتحاد عربی.

از طرف دولت جمهوری آرژانتین.

از طرف دولت جمهوری استرالیا (مشروط به تأیید).

از طرف دولت اتحادیه برمه (مشروط به تأیید).

از طرف دولت برزیل.

- از طرف دولت کانادا (مشروطه به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری شیلی (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری کره (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری چین.
- از طرف دولت جمهوری کوبا.
- از طرف دولت پادشاهی دانمارک (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری دومینیکن.
- از طرف دولت اسپانیا.
- از طرف دولت فنلاند (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری فرانسه.
- از طرف دولت پادشاهی بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی.
- از طرف دولت پادشاهی یونان.
- از طرف دولت جمهوری گواتمالا.
- از طرف دولت هند.
- از طرف دولت اندونزی.
- از طرف دولت ایران.
- از طرف دولت ایسلند (مشروط به تصریح).
- از طرف دولت جمهوری ایتالیا (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت ژاپن.
- از طرف دولت حکومت شاهزاده موناکو.
- از طرف دولت پادشاهی نروژ.
- از طرف دولت زلاند جدید.
- از طرف دولت پاکستان.
- از طرف دولت جمهوری پاراگوئه.
- از طرف دولت پادشاهی هلند (مشروط به تأیید).

- از طرف دولت جمهوری جزایر فیلیپین (با اختیار تام مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری توده‌ای لهستان.
- از طرف دولت پرتغال (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت جمهوری آفریقای جنوبی (مشروط به تأیید).
- از طرف دولت سوئد.
- از طرف دولت تایلند.
- از طرف دولت جمهوری ترکیه.
- از طرف دولت جمهوری ونزوئلا.
- از طرف دولت جمهوری توده‌ای یوگسلاوی.

مقررات عمومی

- ماده ۱ - سازمان یک مؤسسه مشورتی است و هیچ‌گونه دخالتی در دفاتر هیدروگرافی دولتهای شرکت‌کننده کنوانسیون ندارد.
- ماده ۲ - فعالیتهای سازمان علمی یا فنی است و در مسائل مربوط به سیاست بین‌المللی مداخله نمی‌نماید.

کنفرانس هیدروگرافی بین‌المللی

- ماده ۳ - کنفرانس هیدروگرافی بین‌المللی هر پنج سال یک بار طی جلسات عادی در محل سازمان و در تاریخی که در پایان جلسه قبل تعیین شده تشکیل می‌گردد.
- ماده ۴ - تدارک و تشکیل کنفرانس هیدروگرافی بین‌المللی بعهده دفتر می‌باشد.
- ماده ۵ - هر دولت عضو می‌تواند توسط یک نفر نماینده یا بیشتر که احتمالاً یک نفر از آنها بایستی رئیس دفتر هیدروگرافی باشد در کنفرانس شرکت نماید.
- هزینه مسافرت و اقامت نمایندگان به عهده دولتهای مربوطه می‌باشد.
- ماده ۶ - کمیته مدیریت برای دعوت ناظرین مجاز می‌باشد:
- الف - از دولتهای که در کنوانسیون شرکت ندارند: یک یا دو نفر از هر یک در صورتی که

از طرف دولتی عضو یا رئیس کمیته پیشنهاد شوند و مشروط به تصویب دو سوم دولتهای عضو.

ب - سازمانهای بین‌المللی که فعالیت آنها با فعالتهای دفتر بستگی دارند، یک یا استثنائاً دو نفر از هر یک، فهرست اسامی این قبیل سازمانها بایستی قبلاً توسط کمیته مدیریت در اختیار دولتهای عضو گذارده شود تا بتوانند نسبت به آنها اعتراض یا مؤسسات دیگری را اضافه نمایند.

ج - سازمانهای ملی دولتهای عضو که قبلاً با دفتر همکاری داشته‌اند یا امکان همکاری آنها در آینده هست طبق شرایطی که در قسمت قبلی ذکر گردید.

ماده ۷ - زبان معمول کنفرانس انگلیسی - فرانسه و اسپانیایی خواهد بود.

ماده ۸ - الف - کنفرانس گزارشات دفتر را در مورد کارهای آن در کنفرانس قبلی رسیدگی می‌نماید. این گزارشات از طرف دفتر مزبور حداقل دو ماه قبل از کنفرانس جهت دولتهای عضو ارسال می‌گردد.

ب - کمیته‌هایی برای رسیدگی به گزارشات تعیین می‌شوند و تایید کار آنها تسلیم جلسه مقدماتی کنفرانس می‌شود.

ماده ۹ - الف - دوازده ماه قبل از گشایش کنفرانس دفتر از نمایندگان دولتهای عضو برای تسلیم پیشنهاداتی که مایلند در کنفرانس مطرح شود دعوت به عمل می‌آورد.

حداقل هشت ماه قبل از کنفرانس پیشنهادات مزبور همچنین پیشنهادات دفتر به دولتهای عضو اطلاع داده می‌شود.

ب - پیشنهاداتی که پس از این تاریخ برسد فقط در صورتی پذیرفته می‌شود که از طرف نمایندگان حداقل سه دولت عضو امضاء شده باشد.

ج - پیشنهادات را می‌توان طی کنفرانس نیز ارائه نمود. پیشنهادات مزبور بایستی به امضاء سه نفر از نمایندگان رسیده تسلیم رئیس کنفرانس گردد و زودتر از بیست و چهار ساعت پس از اعلام رسمی آنها مورد مذاکره قرار نخواهد گرفت.

ماده ۱۰ - الف - تصمیم ثانوی کنفرانس عادی هیدروگرافی بین‌المللی قوانین فوق‌الذکر بایستی در جلسات عادی رعایت گردد.

ب - انتخاب نمایندگان دولتها برای شرکت در جلسات عادی بایستی حتی المقدور به مناسبت سئوالاتی باشد که برای رسیدگی ارائه شده.

کمیته مالی

ماده ۱۱ - الف - کمیته مالی می تواند بنا به تقاضای سه دولت یا رئیس کمیته در فاصله کنفرانسها طی جلساتی فوق العاده تشکیل گردد. همچنین ممکن است کمیته مدیریت از طریق مکاتبه با کمیته مالی مشورت نماید.

ب - تاریخ جلسات کمیته مالی از طرف رئیس آن و با نظر کمیته مدیریت تعیین می شود.

ج - رئیس کمیته مالی برای مدت پنج سال از طرف کنفرانس انتخاب می شود.

ماده ۱۲ - طی جلسه عادی کمیته بایستی:

به حسابهای اداری مدت مالی قبل رسیدگی و آنها را تأیید نماید.

بودجه مدت مالی آینده را رسیدگی و تسلیم کنفرانس نماید.

ماده ۱۳ - کمیته تصمیمات را با اکثریت دو سوم آراء اعضای حاضر اتخاذ می نماید و هر نماینده ای حق یک رأی دارد.

ماده ۱۴ - ممیزی سالیانه حسابها بایستی از طرف ممیزی که از طرف کمیته از خارج تعیین می شود انجام گیرد.

دفتر بین المللی هیدروگرافی

ماده ۱۵ - به موجب شرایط ماده ۸ کنوانسیون مسئولیت فعالیتهای فنی و علمی که برای انجام وظایف سازمان ضروری است به عهده دفتر می باشد.

ماده ۱۶ - از نظر ارتباط با دفتر هر دولت عضو بایستی نماینده ای رسمی که حتی المقدور رئیس دفتر هیدروگرافی باشد تعیین نماید.

ماده ۱۷ - دفتر - رابطه مکاتباتی نزدیکی را با دفاتر هیدروگرافی دولتهای عضو برقرار می نماید با سازمانهای علمی آنها نیز می تواند ارتباط مکاتباتی برقرار نماید مشروط بر این که به نماینده رسمی دولت مربوطه اطلاع داده شود (ماده ۱۶) علاوه بر آن با هیاتهای سایر دولتها

و سازمانهای بین‌المللی نیز می‌توانند مکاتبه داشته باشند.

ماده ۱۸ - دفتر هر نوع کار مربوط به امور هیدروگرافی را که صورت بین‌المللی داشته باشد و مسائلی که منفعت عمومی دارد و می‌تواند از نظر مطالعه یا به کار بستن مفید واقع شود به اطلاع دفاتر هیدروگرافی یا سایر دفاتر دولتهای عضو می‌رساند.
در این مورد با تقاضای تشریک مساعی از دولتهای عضو کوشش به حل مشکلات و یا انجام چنین کارهایی خواهد شد.

ماده ۱۹ - از نظر این که دفتر بتواند مقاصد خود را عملی نماید دفاتر هیدروگرافی دولتهای عضو بایستی نسخ جدید انتشارات و چاپ نقشه‌های جدید خود همچنین نسخ کارها یا مدارکی که توسط آنها یا سایر دفاتر کشورشان منتشر شده و ممکن است مفید واقع شوند ارسال دارند.

ماده ۲۰ - دفتر بایستی حتی الامکان موجبات رضایت خاطر نمایندگان کشورها را در مورد کلیه سؤالاتشان از نظر اطلاعات یا مشاوره فراهم آورد موضوعاتی که می‌تواند مستقیماً بین دو دفتر هیدروگرافی ملی مبادله و حل گردد قاعداً بایستی به دفتر رجوع گردد.
ماده ۲۱ - دفتر نشریاتی را که در ماده ۳۲ تا ۳۵ به آنها اشاره شده و سایر مدارکی را که از طرف کنفرانس تقاضا شده صادر و توزیع می‌نماید.

ماده ۲۲ - برای مکاتبه با دفتر نمایندگان دولتهای عضو می‌توانند از زبانهای غیر از زبانهای رسمی سازمان استفاده نمایند ولی دفتر مسئول تأخیر یا نتیجه تفسیر غلط آنها نخواهد بود.

کمیته مدیریت

ماده ۲۳ - الف - کمیته مدیریت دفتر را طبق شرایط و مقررات کنوانسیون و دستورات کنفرانس اداره می‌نماید.

ب - مسئول انجام وظایف فنی و علمی است که به دفتر محول گردیده.

ماده ۲۴ - در فاصله بین دو کنفرانس که هیچ نوع شرایط مخصوصی نمی‌تواند در کنوانسیون یا مقررات گنجانده شود کمیته هرگونه تصمیمات اداری یا فنی مورد لزوم را با قید این که در

کنفرانس آینده مطرح خواهد شد اتخاذ می نماید.

ماده ۲۵- الف- در صورتی که کمیته تشخیص دهد برای حل مسئله ای باید به دولتهای عضو رجوع شود به موجب ماده (۶) کنوانسیون بخشنامه ای برای نمایندگان آنها ارسال می دارد و ضمن آن خواستار اعلام نظر دولت متبوع آنها می گردد.

ب- چنانچه آراء مخالف و موافق متساوی باشند مسئله تا کنفرانس بعدی معوق می ماند.
ماده ۲۶- در صورتی که موقعیت ایجاب ننماید که روش مشروطه در مقررات رعایت گردد کمیته در این مورد تصمیم لازم اتخاذ و فوراً دولتهای عضو را از آن مطلع می نماید.

ماده ۲۷- الف- انتخاب مدیران به موجب ماده ۳۶ تا ۴۷ برای مدت پنج سال می باشد.
ب- مدیران می توانند مجدداً برای پنج سال دوم نیز انتخاب گردند.

ج- سن کاندید در بدو انتخاب یا انتخاب مجدد نیاستی از شصت و شش سال متجاوز باشد.

د- در صورتی که مدیری برای گذراندن تعطیل بین دو کنفرانس انتخاب گردد تاریخ خاتمه کار او از تاریخ خاتمه کار جانشین او خواهد بود البته چنانچه شخص اخیر در مسند کاری باشد.

ماده ۲۸- وظایف کمیته مدیریت در آخرین روز سومین ماه از تاریخ انتخاب کمیته جدید به پایان می رسد.

ماده ۲۹- مدیری که به مدت شش ماه متوالی یا مجموعاً ۱۲ ماه متناوب قادر به انجام وظایف محوله نشود در پایین مدت معینه به خودی خود از مدیریت برکنار خواهد بود.

ماده ۳۰- هر مدیری به خصوص مسئول یک یا دو شعبه از کار دفتر می باشد. ولی کمیته در کلیه مشکلات مهم مورد شور قرار می گیرد چنانچه در جلسه کمیته ای فقط دو نفر مدیر حاضر باشند و تا تکمیل جلسه امکان به تعویق انداختن تصمیم مقدر نباشد نظریه رئیس یا کفیل او صائب است.

ماده ۳۱- کارکنان دفتری متشکل از معاونین فنی و اداری و کارمندان که در صورت احتیاج توسط کمیته گمارده می شوند تحت کنترل کمیته مدیریت می باشند.

انتشارات

ماده ۳۲ - در آغاز هر سال دفتر نشریه‌ای در مورد گزارش فعالیت‌های خود منتشر می‌نماید.

ماده ۳۳ - الف - دفتر سالنامه‌ای حاوی کلیه اطلاعات مربوط به دفاتر هیدروگرافی دولتهای عضو و حتی الامکان در مورد اطلاعات مربوط به سایر دولتها نیز صادر می‌نماید.

ب - سالنامه شامل آدرس نمایندگان رسمی که به موجب ماده ۱۶ تعیین شده همچنین اطلاعات ذیل می‌باشد:

۱ - صورت اسامی دولتهایی که از بدو ایجاد و از تاریخ به اجرا درآمدن کنوانسیون در کار دفتر شرکت داشته‌اند.

۲ - صورت اسامی دولتهای عضو.

۳ - فهرست اسامی دولتهایی که به موجب ماده ۲۲ از شرکت در کنوانسیون استعفا نموده‌اند.

۴ - جدول تناژ کشتیهای دولتهای عضو.

۵ - صورتی حاوی صورت بهای سهام و حق‌الشرکه و تعداد آراه دولتهای عضو.

ماده ۳۴ - الف - دفتر در دو نوبت دو نشریه منتشر می‌نماید مجله هیدروگرافی بین‌المللی و جزوه هیدروگرافی بین‌المللی.

ب - مجله هیدروگرافی بین‌المللی حاوی مواد هیدروگرافی و علوم و فنون وابسته به آن و سایر موضوعات عمومی مورد نظر سازمان و دفاتر مختلفه هیدروگرافی می‌باشد.

ج - جزوه هیدروگرافی بین‌المللی زود به زود منتشر می‌شود و حاوی موضوعات زمان موقت یا ضروری می‌باشد. نشریه مزبور شامل اطلاعات مربوط به کارهای انجام شده و نیز پیش‌بینی که از طرف اعضاء شده می‌باشد.

ماده ۳۵ - دفتر نشریات مخصوصی درباره موضوعات فنی مورد علاقه دفاتر هیدروگرافی نیز منتشر می‌نماید.

انتخابات

ماده ۳۶- مدیران طبق شرایط ماده ۵ (ب) ۶ (۴) و ۱۰ و (۲) کنوانسیون به وسیله کنفرانس برگزیده می شوند انتخاب در پایان کنفرانس با رأی مخفی انجام می گیرد.

ماده ۳۷- الف- برای انتخاب مدیران هر دولت عضو دور رأی می دهد دولت‌هایی که ظرفیت کشتی‌هایشان ۱۰۰۰۰۰ تن یا بیشتر باشد می توانند آراء اضافی طبق جدول داشته باشند.

ظرفیت خالص	آراء اضافی
۱	۴۹۹۹۹۹ - ۱۰۰۰۰۰۰
۲	۱۹۹۹۹۹۹ - ۵۰۰۰۰۰۰
۳	۷۹۹۹۹۹۹ - ۲۰۰۰۰۰۰۰
۴	۸۰۰۰۰۰۰۰ - به بالا

ب- تخمین تناژ طبق ماده ۵ مقررات مالی صورت می گیرد.

ماده ۳۸- هر دولت عضو می تواند یک یا دو نفر نماینده از هر یک از کشورهای شرکت کننده کنوانسیون معرفی نماید. در صورت امکان بایستی اسامی نمایندگان معرفی شده حداقل سه ماه قبل از افتتاح کنفرانس به دفتر واصل گردد. صورت اسامی کاندیدها ده روز از گشایش کنفرانس بسته خواهد شد.

ماده ۳۹- هر کاندیدی بایستی دارای تجربه ممتد دریایی و معلومات وسیعی در عملیات هیدروگرافی و دریانوردی باشد در انتخابات صوماً صلاحیت اداری و فنی نامزدهای انتخاباتی در نظر گرفته می شود و رتبه یا مقام آنها مورد نظر نیست.

ماده ۴۰- هر معرفی نام‌های منضم به یادداشتی حاوی خصوصیات و شرایط کاندید می باشد.

از نظر سهولت تطبیق نامزدهای انتخاباتی بایستی اظهارات آنها به صورت واحدی به طریق ذیل گردآوری گردد.

کلیات

۱- نام

۲- ملیت

۳- تاریخ ولادت

۴- عناوین و القاب

تحصیلات و ارتقائات

۵- تحصیلات (مدت - شامل دوره تخصص - دوره ویژه)

۶- زبانها (معلومات خواندن و نوشتن)

۷- ارتقائات

خدمت

۸- خدمت هیدروگرافی

الف - خدمت دریایی (مدت و مشاغل)

ب - خدمت در ساحل (مدت و مشاغل)

۹- خدمت غیرهیدروگرافی

الف - خدمت دریایی (مدت و مشاغل)

ب - خدمت در ساحل (مدت و مشاغل)

فعالتهای علمی

۱۰- انتشارات

۱۱- کار تحقیقاتی و پاداش‌ها

۱۲- مجامع علمی (عضو در حال حاضر یا گذشته)

اطلاعات اضافی

(امضاء نامزد انتخاباتی و مقام پیشنهاد دهنده او)

ماده ۴۱- الف- اسامی کاندیدها همراه با اظهارات مربوطه آنها به مجرد وصول توسط کمیته مدیریت منتشر می‌شود.

ب- در بدو افتتاح کنفرانس فهرست اسامی کاندیدها همراه با اظهارات مربوطه شان رسیدگی و تقدیم هر یک از نمایندگان می‌گردد.

ماده ۴۲- الف- به منظور ثبت آراء برای انتخاب اعضاء کمیته مدیریت نمایندگان به تعداد

آراء مجاز نام سه تن کاندید مورد نظر خود را که مایل به انتخاب آنها هستند بر روی برگه‌های انتخاباتی می‌نویسند.

ب - سه نفر کاندیدی که نام آنها بر روی برگه‌های انتخاباتی نوشته شده بایستی از کشورهای مختلف باشد.

ج - برگه‌های انتخاباتی که کاملاً طبق بندهای (الف) و (ب) تکمیل نشده باشد بلااثر خواهد ماند.

ماده ۴۳ - الف - هر یک از سه نفر کاندید کشورهای مختلف که آراء بیشتری به دست آورد انتخاب شده تلقی می‌گردد.

ب - در صورتی که دو یا سه کاندید آراء مساوی به دست آورند به موجب شرایط مشروحه در بند قبل چون اشتغال هر سه نفر در یک پست مقدور نمی‌باشد لذا برای تعیین وضعیت پستها فقط در مورد سه نفری که آراء برابر داشته‌اند رأی مخفی گرفته می‌شود. ماده ۴۴ - الف - پس از این که سه نفر کاندید مورد بحث برگزیده شدند رأی مخفی دیگری نیز برای انتخاب یکی از آنها به عنوان رئیس کمیته رهبری اخذ می‌گردد.

برای این منظور نمایندگان در اوراق انتخاباتی مجاز خود بایستی نام مدیری را که مایلند به سمت ریاست برگزیده شود مرقوم دارند.

ب - تعداد آرایبی که توسط هر مدیر به دست می‌آید کار تعیین نمودن رئیس را معلوم می‌نماید.

ج - در صورت تساوی آراء رأی مخفی دیگری نیز برای تعیین وضع مدیرانی که آراء برابر به دست آورده‌اند گرفته می‌شود.

ماده ۴۵ - پس از پایان یافتن انتخابات در اولین روز چهارمین ماه از تاریخ انتخابات رئیس کنفرانس از مدیران جدیدالانتخاب دعوت می‌نماید تا به انجام وظایف محوله خود مشغول شوند.

ماده ۴۶ - الف - چنانچه در فاصله کنفرانسها پست مدیریتی خالی شود و تا وعده تشکیل کنفرانس آینده بیش از دو سال باقی باشد کمیته مدیریت برای تصدی محل خالی از طریق مکاتبه و رأی غیابی انتخاب به عمل می‌آورد.

ب- در این صورت دفتر از دولتهای عضو دعوت می‌نماید صورت‌کандیده‌های خود را طبق مواد ۳۸ تا ۴۰ ارسال دارند. به مجرد دریافت صورتهای مزبور انتخاب با رعایت مقررات قید شده در ماده ۴۱ تا ۴۳ انجام می‌گیرد.

ج- در پایان اقدام فوق‌الذکر کمیته مدیریت بلافاصله دولتهای عضو را از نتیجه رأی مخفی مطلع و از مدیر منتخب برای به عهده گرفتن وظایفش دعوت می‌نماید.
ماده ۴۷- مدیری که برای تصدی پست خالی انتخاب شده در میان مدیران در ردیف سوم قرار می‌گیرد.

مقررات مالی

ماده ۱- اداره امور مالی دفتر طبق شرایط ماده ۵-۷-۱۴ و ۱۶ کنوانسیون و مواد ۱۱ تا ۱۴ مقررات عمومی صورت می‌گیرد.

بودجه عادی

ماده ۲- الف- بودجه برای پنج سال و براساس فرانک طلا که مورد قبول قرارداد پولی بین‌المللی سال ۱۸۸۵ می‌باشد محاسبه می‌گردد بدین معنی. یک فرانک طلا ۲۹۰۳۲۲۵۸/۰۰۰ گرم یا ۰/۰۰۹۳۳۴۰۸۶۵ اونس سنگ تروی طلای خالص.

ب- سال مالی دفتر منطبق با تقویم سال گریگورین می‌باشد.

ماده ۳- نشان دادن میزان درآمد و مخارج در بودجه ممنوع می‌باشد.

ماده ۴- سهام سالانه دولتهای شرکت‌کننده کنوانسیون که براساس استاندارد فرانک طلا می‌باشد به طوری که در ماده ۲ شرح داده شد به حسابهای بانکی دفتر واریز می‌شود.

این قبیل سهام به موجب قوانین ذیل تعیین شده‌اند:

الف- هر دولت عضو بایستی تمهید پرداخت دو سهم که هر ماه معادل ۲۰۰۰ فرانک طلا باشد بنماید.

ب- دولتهای که ظرفیت کشتی‌هاشان معادل ۱۰۰۰۰۰ تن یا بیشتر باشد می‌توانند سهم حق‌الشرکه اضافی معادل همین میزان طبق صورت ذیل داشته باشند.

سهم حق‌الشرکه اضافی (۲۰۰۰ فرانک طلا مریک)	ظرفیت خالص	
۱	۲۴۹۹۹۹	۱۰۰۰۰۰
۲	۴۵۴۹۹۹	۲۵۰۰۰۰
۳	۷۱۹۹۹۹	۴۵۵۰۰
۴	۱۰۴۹۹۹۹	۷۲۰۰۰۰
۵	۱۴۳۹۹۹۹	۱۰۵۰۰۰۰
۶	۱۹۲۴۹۹۹	۱۴۵۰۰۰۰
۷	۲۴۷۹۹۹۹	۱۹۲۵۰۰۰
۸	۳۱۱۹۹۹۹	۲۴۸۰۰۰۰
۹	۳۸۴۹۹۹۹	۳۱۲۰۰۰۰
۱۰	۴۶۷۴۹۹۹	۳۸۵۰۰۰۰
۱۱	۵۵۹۹۹۹۹	۴۶۷۵۰۰۰
۱۲	۶۶۲۹۹۹۹	۵۶۰۰۰۰۰
۱۳	۷۷۶۹۹۹۹	۶۶۳۰۰۰۰
۱۴	۹۰۲۴۹۹۹	۷۷۷۰۰۰۰
۱۵	۱۰۳۹۹۹۹۹	۹۰۲۵۰۰۰۰
۱۶	۱۱۸۹۹۹۹۹	۱۰۴۰۰۰۰۰
۱۷	۱۳۵۲۹۹۹۹	۱۱۹۰۰۰۰۰
۱۸	۱۵۲۹۴۹۹۹	۱۳۵۳۰۰۰۰
۱۹	۱۷۱۹۹۹۹۹	۱۵۲۹۵۰۰۰
۲۰	۱۹۲۴۹۹۹۹	۱۷۲۰۰۰۰۰
۲۱	۲۱۴۴۹۹۹۹	۱۹۲۵۰۰۰۰
۲۲	۲۳۸۰۴۹۹۹	۲۱۴۵۰۰۰۰
۲۳	۲۶۳۱۹۹۹۹	۲۳۸۰۵۰۰۰
۲۴	۲۸۹۹۹۹۹۹	۲۶۳۲۰۰۰۰
۲۵	به بالا	۲۹۰۰۰۰۰۰

ماده ۵- در اجرای کنوانسیون و مقررات آن ارقام تناژ دولتهای عضو با اضافه نمودن ظرفیت خالص کشتیهایی که از ۱۰۰ تن متجاوز می‌باشند به ۶/۷ وزن کشتی‌های جنگی به دست می‌آید.

ماده ۶- الف- صورت تناژها که سهام دولتها نسبت به آن تعیین می‌شود بایستی قبل از هر جلسه عادی کنفرانس از طرف کمیته مدیریت با آخرین تاریخ روز منطبق گردد.

دوازده ماه قبل از کنفرانس دفتر از دولتها تقاضا می‌نماید تا ارقام تناژ خود را از تاریخ اول ژانویه سال قبل تا کنون ارسال دارند. شش ماه قبل از کنفرانس دفتر صورت تناژهای وصولی را بین دولتها توزیع می‌نماید.

ب- صورت تناژ- حق‌الشرکه- سهام و آراء برای تصویب تقدیم کنفرانس می‌گردد و از اولین روز ژانویه بعد از کنفرانس به موقع اجرا گذارده می‌شود. به استثنای آنچه ذیلا در بندهای (ج) و (د) گفته شده این صورتهای تا ۳۱ دسامبر یعنی تا کنفرانس بعدی به قوت خود باقی خواهد بود.

ج- چنانچه دولتی مایل باشد به کنوانسیون ملحق گردد بایستی مقدار تناژ کشتیهای خود را اعلام نماید و به مجردی که الحاق عملی گردیده کمیته مدیریت این مقدار را وارد صورت تناژها می‌نماید.

د- در صورتی که دولتی بخواهد رقم تناژ خود را که در صورت تناژها مشاهده می‌شود اصلاح نماید بایستی حداقل ۶ ماه قبل از شروع سال مالی آینده تناژ اصلاح شده را اعلام نماید.

ماده ۷- حکومت شاهزاده موناکو از نحوه بخصوصی برخوردار می‌شود. بدین معنی که در عضویت دفتر شرکت دارد سهمیه‌ای نمی‌پردازد ولی دارای حق رأی می‌باشد.

ماده ۸- کمیته مدیریت بودجه برآورد شده را آماده و حداقل سه ماه جلوتر از تشکیل جلسه کمیته مالی برای رسیدگی کمیته مزبور برای دولتهای عضو ارسال می‌دارد.

ماده ۹- کمیته مدیریت بودجه را به مرحله اجرا می‌گذارد. به موجب شرایط ماده ۱۱ کمیته مدیریت بایستی اطمینان حاصل نماید که مخارج و تعهدات خرج با شرایط بودجه‌ای تطبیق نماید.

ماده ۱۰ - انتقال حسابها از قسمتی به قسمت دیگر مستلزم کسب مجوز از کمیته مالی می باشد.

ماده ۱۱ - پس از پایان مدت مالی برده چه هیچ نوع تعهد مالی دیگری قابل پرداخت نخواهد بود و تعهدات پرداخت شده می تواند طی یک سه ماهه متمم پرداخت گردد.

خزانه داری - سرمایه اولیه

ماده ۱۲ - کلیه موجودی دفتر تحت کنترل کمیته مدیریت می باشد هیچ نوع مخارجی که متجاوز از ۱۰۰۰۰ فرانک طلا باشد بدون تصویب قبلی یکی از اعضای کمیته مدیریت قابل پرداخت نیست و پرداختهایی که از ۱۰۰۰۰۰ فرانک طلا متجاوز باشد مستلزم تصویب قبلی کلیه اعضای کمیته می باشد.

ماده ۱۳ - الف - سهام سالانه برده عادی به طوری که در ماده ۴ شرح داده شده از اول ژانویه سال مالی محاسبه می شود پرداختها بایستی به موقع انجام گیرد.

ب - نرخ تبدیل ارز همان خواهد بود که در تاریخ ارسال سهم بوده تاریخ مزبور بایستی به فوریت به دفتر اطلاع داده شود.

ماده ۱۴ - در صورتی که دولتی مایل باشد قبل از اول جولای به کنوانسیون ملحق شود بایستی قادر به پرداخت سهمیه سالانه خود باشد و چنانچه الحاق او در این تاریخ یا پس از آن انجام گیرد فقط بایستی نصف سهم سالانه خود را پردازد.

ماده ۱۵ - سهمیه های پرداخت نشده بایستی ضمن صورتی که ضمیمه گزارش امور مالی که از طرف کمیته مدیریت به کمیته مالی داده می شود می باشد مشخص گردد.

ماده ۱۶ - محروم شدن دولتی از حقوق عضویت به موجب ماده پانزده کنوانسیون بایستی از طرف کمیته مدیریت در تاریخ اول جولای سالی که موعد پرداخت سومین سهمیه سالانه می باشد یا پس از آن به دولت مربوطه اطلاع داده شود. لذا هر دولت عضو که از حقوق عضویت خود محروم می گردد در تاریخ تعلیق مجبور به پرداخت سهمیه دو سال به دفتر می باشد.

ماده ۱۷ - الف - هر دولت عضو که فقط قسمتی از سهمیه خود را می پردازد از تاریخ اولین

اعلامیه دفتر تا دو سال به او مهلت داده می‌شود که طی این مدت کسری بدهی خود را ادا نماید. در انقضای این مدت حقوق و منافع عضویت او تا تصفیه حساب دیون موقتاً موقوف می‌گردد.

ب- تعلیق حقوق به موجب مفاد بند (الف) فوق از تاریخ اول جولای سالی که پایان مدت دو سال می‌باشد اجرا می‌گردد.

ماده ۱۸ - به منظور اطمینان از تعادل مالی دفتر و اجتناب از هرگونه اشکالات خزانه‌داری سرمایه اولیه‌ای در اختیار دفتر گذارده می‌شود که مقدار آن در آغاز هر سال معادل حداقل نصف سهام سالیانه دولتهای عضو می‌باشد.

موجودی ذخیره

ماده ۱۹ - دفتر موجودی ذخیره‌ای نیز در اختیار دارد که مقدار آن از طرف کنفرانس تعیین می‌شود این موجودی صرفاً برای تأمین مخارج غیر عادی سازمان می‌باشد و بایستی فقط در مواقع استثنایی مورد استفاده قرار گیرد.

بازرسی

ماده ۲۰ - کمیته مدیریت هر ساله گزارشی در مورد امور مالی سال گذشته همچنین اطلاعاتی در مورد اموال منقول و غیر منقول سازمان تقدیم دولتهای عضو می‌نماید.
ماده ۲۱ - شخص ممیزی که به موجب ماده ۱۴ مقررات عمومی از خارج تعیین می‌شود بایستی اطمینان حاصل نماید که مخارج صحیح و بارهای دستوراتی که از طرف کنفرانس داده شده انجام گرفته و به طور صحیح وارد دفتر گردیده انجام این ممیزی در هر موقع امکان دارد.

فسخ

ماده ۲۲ - در صورت فسخ کنوانسیون تراز حسابهای سازمان در روز فسخ میان دولتهایی که هنوز در کنوانسیون شرکت دارند تقسیم می‌شود. هرگونه بدهی دیگر نسبت به کل مبلغ سهام آنها از سال ۱۹۲۱ تاکنون میان دولتهای مزبور تقسیم می‌گردد.
هر نوع بستانکاری نیز نسبت به آخرین سهمیه سالیانه بین این دولتها تقسیم می‌شود.

قانون اجازه الحاق دولت ایران به موافقتنامه گمرکی مربوط به وسایل رفاه مختص دریانوردان مصوب ۱۳۴۸/۹/۱۰

ماده واحده - به دولت اجازه داده می شود الحاق رسمی دولت ایران را به موافقتنامه گمرکی رفاه حال دریانوردان *Convention douaniere relative au material de Bienêtre destiné aux gens de mer* که در تاریخ یکم دسامبر ۱۹۶۴ در بروکسل منعقد شده و مشتمل بر یک مقدمه و ۱۹ ماده و یک ضمیمه می باشد به شورای همکاری گمرکی بروکسل اعلام و تشریفات لازم را انجام دهد.

وزارتین امور خارجه و دارایی مأمور اجرای این قانون می باشند.

موافقتنامه گمرکی مربوط به وسایل رفاه مختص دریانوردان

مقدمه

کشورهای متعاهد این موافقتنامه که تحت توجهات شورای همکاری گمرکی و به ابتکار و با مشاوره با سازمان بین المللی کار تدوین گردیده است.

با علاقه به توسعه وسایل رفاه دریانوردان کشتیهایی که برای آمد و شد دریایی بین المللی به کار می رود و با اعتقاد به این که قبول مقررات گمرکی متحدالشکل که عمل انتقال وسایل رفاه دریانوردان را از آنها تسهیل می کند می تواند به آن منظور کمک نماید نسبت به مواد زیر موافقت نمودند:

فصل اول: تعاریف

ماده اول - به منظور اجرای قرارداد

الف- وسایل رفاه یعنی وسائلی که برای کارهای حرفه‌ای فرهنگی- آموزشی- تفریحی- مذهبی- ورزشی دریانوردان باشد مخصوصاً کتاب و نشریات وسایل سمعی و بصری و لوازم ورزشی و سرگرمیها و همچنین اشیاء مذهبی بعلاوه لباسهای رسمی مذهبی به شرح مندرج در فهرست ضمیمه این قرارداد بدون آن که ایجاد محدودیت نماید.

ب- دریانورد یعنی تمام اشخاص سوار در کشتی که متصدی کارهای مربوط به حرکت کشتی یا خدمت در آن در دریا باشند.

ج- اماکن رفاه (که جنبه فرهنگی یا اجتماعی دارند) یعنی مهمانسراها، باشگاهها و مراکز تفریح دریانوردان که بوسیله سازمانهای رسمی و یا مذهبی و یا مؤسسات غیر انتفاعی اداره شوند و همچنین عبادتگاههایی که مراسم مذهبی به طور مرتب برای دریانوردان در آن انجام می‌شوند.

د- حقوق و عوارض ورودی یعنی حقوق گمرکی و عوارض مربوطه و کسارمزدها و همچنین وصولی‌های دیگر که در موقع ورود کالا یا به مناسبت ورود کالا دریافت می‌گردد به استثنای کارمزدها و هزینه‌هایی که مبلغ آن محدود به ارزش خدمات انجام شده می‌باشد.

ه- تصویب یعنی تصویب و تأیید و قبول.

و- شوری یعنی سازمانی که طبق قرارداد تأسیس شواری همکاری گمرکی منعقد در ۱۵ دسامبر ۱۹۵۰ در بروکسل بوجود آمده است.

ماده دوم- این قرارداد شامل ورود لوازم رفاه است به قلمرو یک طرف متعاقد برای مصرف دریانوردانی که در کشتیهای بیگانه در قسمت عبور و مرور دریایی بین‌المللی کار می‌کنند.

فصل دوم: تسهیلات برای وسایل رفاه که در کشتی به کار برده می‌شود و
یا هدف از آنها به کار بردن در کشتی است

ماده سوم - ۱- کشورهای متعاقد تعهد می‌کنند که نسبت به کالاهایی که طبق شرایط مندرجه در ماده چهارم این قرارداد وارد می‌شود و مشروط بر آنکه دوباره خارج شود:

الف - از پرداخت حقوق و عوارض ورودی.

ب - از اجرای کلیه ممنوعیتها و محدودیتهای ورودی به استثنای آنچه ناشی از اجرای مقررات مربوط به مسائل مربوطه به اخلاق و امنیت عمومی بهداشت عمومی دامپزشکی و آسیب شناسی گیاهی می باشد.

۲ - به طور مشروط معاف نمایند.

۳ - به منظور اعطای این تسهیلات کشورهای متعاقد روشی به کار می برند که واجد حداقل تشریفات و حداقل تأخیر باشد.

۴ - اجرای مقررات مربوط به محدودیتها یا ممنوعیتهایی که برای حفظ اخلاق عمومی وضع شده نباید موجب بطور انتقال وسایل رفاه که در بند الف و ب ماده چهارم ذکر شده است گردد.

ماده چهارم - تسهیلات مندرج در ماده سوم این قرارداد نسبت به وسایل رفاهی اجرا خواهد شد که:

الف - به منظور تحویل به کشتی و استفاده از آن در داخل کشتی بیگانه که به عبور و مرور بین المللی دریایی اشتغال داشته و در بندری یکی از کشورهای متعاقد پهلو گرفته باشد بدان کشور وارد شود.

ب - به منظور تحویل به کشتی و استفاده از آن در داخل کشتی بیگانه که به عبور و مرور بین المللی دریایی اشتغال داشته و در همان بندر یا بندر دیگری از قلمرو همان کشور متعاقد پهلو گرفته از کشتی دیگر پیاده شده باشد.

ج - به منظور دوباره خروج از کشتی پیاده شده باشد.

د - به منظور تعمیر باشد.

ه - به منظور اجرای بعدی یکی از بندهای الف و ب و ج این ماده باشند.

و - به منظور استفاده در یانوردان برای مدتی که بیش از مدت توقف کشتی در بندر نباشد از کشتی پیاده شده باشد.

فصل سوم: تسهیلات مربوط به لوازم رفاه برای استفاده در اماکن رفاه (که جنبه فرهنگی یا اجتماعی دارد)

ماده پنجم - تسهیلات مندرج در ماده سوم این قرارداد نسبت به وسایل رفاه به‌طور موقت برای استفاده در اماکن رفاه برای مدتی که از ۶ ماه تجاوز نکند وارد شده باشد تعمیم داده می‌شود مشروط بر این که حداقل تشریفات لازم برای نظارت در نظر گرفته شود.

فصل چهارم: مقررات مختلفه

ماده ششم - در مقررات قرارداد حاضر حداقل تسهیلات در نظر گرفته شده است و مانع این که کشورهای متعاقد تسهیلات بیشتری اعطا نمایند و یا در آینده با قراردادهای دو جانبه یا چند جانبه تسهیلات بیشتری در این مورد اعطا نمایند نخواهد بود.

ماده هفتم - به منظور اجرای قرارداد حاضر سرزمینهای یک کشور متعاقد که یک واحد گمرکی یا اقتصادی را تشکیل می‌دهند یک واحد گمرکی تلقی خواهند شد.

ماده هشتم - هرگونه تقلب یا اظهار خلاف واقع یا هر عملی که سبب شود از تسهیلاتی که به موجب این قرارداد پیش‌بینی می‌شود بناحق استفاده شود متخلف طبق قوانین کشوری که تخلف در آن انجام شده مشمول جریمه و کیفر خواهد بود و همچنین مشمول پرداخت کلیه حقوق و عوارض مربوطه می‌باشد.

ماده نهم - ضمیمه قرارداد حاضر به عنوان جزء لاینجزای این قرارداد تلقی می‌گردد.

فصل پنجم: مقررات نهایی

ماده دهم - ۱ - کشورهای متعاقد برای نحوه اجرای این قرارداد و بخصوص برای اتخاذ روشی که موجب هماهنگی در تفسیر و اجرای این قرارداد باشد تشکیل جلسه خواهند داد.

۲- جلسات کشورهای متعاقد به وسیله دبیرکل شوروی طبق تقاضای هر یک از اعضا تشکیل می‌گردد و جز در صورتی که نظر متعاهدین غیر از این باشد جلسات در مقر شوروی تشکیل خواهد شد.

۳- کشورهای متعاقد برای جلسات خود آیین‌نامه داخلی را تدوین می‌نمایند تصمیمات متخذه به اکثریت آراء که کمتر از دو سوم شرکت‌کنندگان در جلسه که در رأی شرکت می‌کنند نباشند تصویب می‌گردد.

۴- کشورهای متعاقد نمی‌توانند درباره موضوعی رأی بدهند مگر آن که بیش از نصف اعضا حاضر باشند.

ماده یازدهم - ۱- هرگونه اختلاف بین کشورهای متعاقد ناشی از تفسیر یا اجرای قرارداد حاضر باید حتی الامکان از طریق مذاکره مستقیم حل و فصل شود.

۲- هرگاه اختلاف نظر حاصله از طریق مذاکره مستقیم حل نگردد اصحاب دعوی باید مسئله را به جلسه متعاهدین که طبق ماده دهم این قرارداد تشکیل می‌گردد ارجاع نمایند. در این جلسات مسئله مورد اختلاف بررسی و نسبت به حل آن توصیه خواهد شد.

۳- اصحاب دعوی می‌توانند نسبت به قبول توصیه کشورهای متعاقد قبلاً توافق نمایند.

ماده دوازدهم - ۱- هر یک از کشورهای عضو شوروی و همچنین هر یک از کشورهای عضو سازمان ملل متحد و یا هر کشور وابسته به نمایندگیهای ویژه سازمان ملل متحد می‌تواند با انجام دادن یکی از امور زیر متعاقد این قرارداد بشود:

الف - امضاء قرارداد بدون قید تصویب یا؛

ب - سپردن سند تصویبی پس از امضاء قرارداد به قید تصویب یا؛

ج - الحاق بدان.

۲- این قرارداد تا تاریخ ۳۰ سپتامبر ۱۹۶۵ در بروکسل برای امضاء به شرح بند (۱) این ماده مفتوح خواهد بود و بعد از آن نیز برای الحاق مفتوح است.

۳- هر کشوری که عضو سازمانهای مندرجه در بند (۱) نباشد طبق پیشنهاد متعاهدین با دعوت دبیرکل بدین منظور می‌تواند پس از این که این قرارداد لازم‌الاجرا شده به آن پیوندد.

۴- اسناد تصویبی یا الحاقی به دبیرکل شوروی سپرده می‌شود.

ماده سیزدهم - ۱ - سه ماه پس از آن که پنج کشور عضو این قرارداد را به شرح مندرج در بند (۱) ماده دوازدهم بدون قید تصویب امضاء نمایند و یا اسناد تصویبی و یا الحاقی خود را سپرده باشند قرارداد لازم‌الاجرا می‌شود.

۲ - پس از آن که پنج کشور عضو اولیه این قرارداد را بدون قید تصویب امضاء نموده یا آن را تصویب نموده و یا بدان ملحق شده باشند در مورد هر کشور که آن را امضاء یا تصویب کند یا بدان پیوندد این قرارداد سه ماه پس از امضاء یا سپردن سند تصویب یا الحاقی لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده چهاردهم - ۱ - مدت این قرارداد نامحدود است ولی هر کشور که طبق ماده سیزدهم متعاقد این قرارداد شود در هر هنگام می‌تواند آن را فسخ کند.

۲ - فسخ قرارداد عضویت باید کتیباً به دبیرکل شوری سپرده شود.

۳ - به خروج از قرارداد ۶ ماه پس از تسلیم تقاضای فسخ به دبیرکل شوری ترتیب اثر داده می‌شود.

ماده پانزدهم - ۱ - کشورهای متعاقد که طبق ماده دهم فوق تشکیل جلسه داده باشند می‌توانند اصلاحاتی نسبت به این قرارداد پیشنهاد نمایند.

۲ - متن اصلاح که به شرح فوق تهیه می‌شود توسط دبیرکل شوری جهت تمام کشورهای عضو و کشورهای امضاءکننده و دبیرکل سازمان ملل متحد و همچنین به دبیرکل دفتر بین‌المللی کار ارسال خواهد شد.

۳ - تا ۶ ماه پس از ارسال این اصلاحات هر کشور عضو می‌تواند به اطلاع دبیرکل شوری برساند که:

الف - در چه مواردی به متن اصلاح ایراد دارند.

ب - حاضر به پذیرش متن اصلاح می‌باشد ولی به علت نقد شرایط قبول آن در کشور خود فعلاً از پذیرش آن معذور است.

۴ - چنانچه یکی از کشورهای عضو نظر خود را طبق قسمت ب از بند (۳) این ماده به اطلاع دبیرکل شوری برساند اگر اعتراض نسبت به اصلاح داشته و قبولی خود را هنوز اعلام نکرده باشد می‌تواند تا ۹ ماه پس از ۶ ماه مندرجه در بند (۳) این ماده دبیرکل را از اعتراض

خورد آگاه سازد.

۵- در صورتی که اعتراض نسبت به اصلاح پیشنهادی طبق مفاد بند ۳ و ۴ این ماده تسلیم گردد اصلاح مزبور غیر قابل قبول تلقی شده و بدان ترتیب اثر داده نخواهد شد.
۶- چنانچه اعتراضی به شرح مندرجه در بند ۳ و ۴ این ماده به اصلاح پیشنهادی نرسد آن اصلاح از تاریخهای ذیل پذیرفته شده تلقی می‌گردد:

الف- در صورتی که هیچ یک از طرفهای متعاقد در اجرای قسمت (ب) از بند (۳) این ماده برای دبیرکل اطلاعیه‌ای ارسال نداشته باشد از تاریخ خاتمه ۶ ماه مندرجه در بند (۳) این ماده.

ب- در صورتی که یکی از کشورهای متعاقد یا عده‌ای از ایشان اطلاعیه‌ای به شرح قسمت (ب) از بند (۳) این ماده برای دبیرکل ارسال داشته باشند هر یک از دو تاریخ ذیل که مقدم باشد:

اول- تاریخی که در آن تمام کشورهای متعاقد که این اطلاعیه‌ها را برای دبیرکل ارسال می‌دارند اطلاعیه‌های خود را مبنی بر قبول آن اصلاح پیشنهادی تسلیم دبیرکل کرده باشند و اگر تمام اطلاعیه‌ها در تاریخی پس از ۶ ماه مندرجه در بند (۳) تسلیم شده باشد همان تاریخ انقضای مدت ۶ ماه تلقی می‌گردد.

دوم- تاریخ خاتمه مدت ۹ ماه مندرج در بند (۴) این ماده.

۷- هر اصلاح که پذیرفته تلقی شود از ۶ ماه پس از تاریخ پذیرش آن لازم‌الاجرا خواهد بود.

۸- دبیرکل شوری در اولین فرصت کشورهای متعاقد و کشورهای امضاءکننده قرارداد را از اعتراضاتی که طبق قسمت الف بند (۳) و یا از اطلاعیه‌هایی که طبق قسمت ب بند (۳) رسیده باشد آگاه خواهد کرد و بعداً نیز به اطلاع طرفهای متعاقد و کشورهای امضاءکننده خواهد رسانید که عضوی که اطلاعیه‌ها را به شرح ب از بند (۳) ارسال داشته است به اصلاح پیشنهادی اعتراض نموده است یا خیر.

۹- چنین تلقی می‌گردد که هر کشوری که قرارداد موجود را تصویب نموده یا بدان ملحق می‌گردد تمام اصلاحات پیشنهادی را نسبت به قرارداد که تا تاریخ پیوستن آن کشور

لازم‌الاجرا شده باشد پذیرفته است.

ماده شانزدهم - ۱ - هر کشور خواه هنگام امضای قرارداد حاضر بدون قید تصویب یا هنگام تصویب و پیوستن به قرارداد خواه بعداً می‌تواند کتباً به اطلاع دبیرکل شورای برساند که قرارداد را به تمام یا قسمتی از سرزمینهایی که آن کشور مسؤول روابط بین‌المللی آنها می‌باشد تسری دهد. این اطلاعیه سه ماه پس از تسلیم آن به دبیرکل ارزش اجرایی خواهد داشت مشروط به این که قرارداد نسبت به سرزمینهای نامبرده در اختیاریه پیش از لازم‌الاجرا شدن قرارداد برای کشور مزبور قابل اجرا نشود.

۲ - هر کشوری که این قرارداد را به سرزمینهایی که مسؤول روابط بین‌المللی آن است به شرح بند (۱) این ماده تسری دهد می‌تواند به شرح ماده ۱۴ این قرارداد یا تسلیم اطلاعیه به دبیرکل شورای سرزمین مزبور را از اجرای قرارداد معاف کند.

ماده هفدهم - ۱ - هر کشور در هنگام امضاء و یا تصویب قرارداد و یا هنگام پیوستن بدان یا پس از آن که طرف متعاقد شد می‌تواند کتباً به اطلاع دبیرکل شورای برساند که خود را مکلف به اجرای مفاد ماده پنجم این قرارداد نمی‌داند این اطلاعیه سه ماه پس از تسلیم به دبیرکل ارزش اجرایی خواهد یافت.

۲ - هر طرف متعاقد که استثناء مندرج در بند (۱) این ماده را برای خود محفوظ داشته می‌تواند با تسلیم اطلاع کتبی به دبیرکل شورای از حقوق خود صرف نظر نماید.

۳ - هیچ‌گونه استثناء دیگری نسبت به این قرارداد پذیرفته نخواهد بود.

ماده هیجدهم - دبیرکل شورای مسائل زیر را:

الف - امضاءها و تصویب و پیوستنهای پیش‌بینی شده در ماده دوازدهم این قرارداد.

ب - تاریخ اجرای این قرارداد را طبق ماده سیزدهم.

ج - خروج از قرارداد را طبق ماده چهاردهم.

د - هر اصلاحیه که مورد قبول واقع شده باشد و تاریخ اجرای آن را.

ه - اعلامیه‌ها و اطلاعیه‌هایی که طبق ماده هفدهم و اصل می‌شود و تاریخ اجرای

استثناءها و تاریخ صرف نظر کردن از استثناء را به اطلاع طرفهای متعاقد و کشورهای امضاء کننده و به اطلاع دبیرکل سازمان ملل متحد و مدیرکل دفتر بین‌المللی کار خواهد رسانید.

ماده نوزدهم - طبق ماده ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد قرارداد حاضر باید طبق درخواست دبیرکل شورای در دبیرخانه سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

نظر به مراتب فوق امضاء کنندگان ذیل که مجاز به امضاء این قرارداد بوده اند با اطلاع کامل از مفاد قرارداد آن را امضاء نمودند.

این قرارداد در روز اول دسامبر ۱۹۶۴ در بروکسل به دوزبان فرانسه و انگلیسی که هر دو متن متساویاً معتبر می باشند تهیه و به تمام کشورهای مذکور در بند (۱) ماده دوازده قرارداد حاضر ارسال دارند.

از طرف:

افغانستان - جمهوری افریقای جنوبی - آلبانی - الجزایر - جمهوری فدرال آلمان - آرژانتین - استرالیا - اطریش - بلژیک - روسیه سفید - برمه - بولیوی - برزیل - بلغارستان - برونودی - کامرون - کانادا - سیلان - شیلی - جمهوری چین - قبرس - کلمبیا - کنگو (برازویل) - کنگو (کین شارا) - کستاریکا - ساحل عاج - کوبا - داهومه - دانمارک - اکواتور - اسپانیا - ممالک متحده امریکای شمالی - اتیوپی - فنلاند - فرانسه - گابون - گانا - یونان - گواتمالا - گینه - هائیتی - ولتای هلیا - هندوراس - مجارستان - هند - اندونزی - ایران - عراق - ایرلاند - ایسلاند - اسرائیل - ایتالیا - جامائیکا - ژاپن - اردن - کنیا - کویت - لائوس - لبنان - لیبیا - لیبی - لوکزامبورگ - ماداگاسکار - مالزی - مالی - مراکش - موریتانی - مکزیک - نیگاراگوا - نیجر - نیجریا - نروژ - زلاند جدید - اوگاندا - پاکستان - پاناما - پاراگوئه - هلند - پرو - فیلیپین - لهستان - پرتغال - جمهوری عربی سوریه - جمهوری متحد عربی - جمهوری آفریقای مرکزی - جمهوری دومینیکن - جمهوری متحد تانگانیکا و زنگبار - رومانی - بریتانیا و ایرلند شمالی - رواندا - سالوادر - سنگال - سیرالئون - سومالی - سودان - سوئد - سوئیس - چاد - چکسلواکی - تایلند - توگو - ترنیته و توباگو - تونس - ترکیه - اوکراین - اتحاد جماهیر شوروی - اوروگوئه - ونزوئلا - جمهوری ویتنام - یوگسلاوی - زامبیا

(ضمیمه) فهرست مشروح لوازم رفاه کارکنان کشتیها:

الف - لوازم مطالعه مثل:

کتاب

دوره‌های تحصیل مکاتباتی

روزنامه - مجله

نشریات برای تسهیل رفاه در بنادر

ب - لوازم سمعی و بصری مثل:

لوازم پخش صدا

ضبط صوت

دستگاه‌های رادیو و تلویزیون

سینماتوگرافی و سایر پروژکتورها

صفحه ضبط شده روی نوار یا صفحه (دوره درس زبان - برنامه‌های رادیو -

سرگرمیها موسیقی و نمایش)

فیلمهای ظاهر شده و یا چاپ شده فیلم اسلاید

ج - لوازم ورزشی مثل:

ملبوس ورزشی

انواع توپ

راکت و تورها

لوازم تفریحی در کشتی

لوازم ورزش‌های قهرمانی

لوازم ژیمناستیک

د - لوازم سرگرمی مثل:

بازیهای خانگی

آلات موسیقی

لوازم بازیکنان غیرحرفه‌ای تئاتر

لوازم برای نقاشی - مجسمه‌سازی - منبت‌کاری - فلزکاری و غیره

قالیافی

ه - لوازم برای فعالیتهای مذهبی (به انضمام لباسهای رسمی)

و - قسمت‌ها و قطعات برای لوازم رفاه کارکنان

دبیرکل شوری همکاری گمرکی گواهی می‌نماید که نسخه موجود با نسخه‌ای که در بایگانی شورای همکاری گمرکی به ودیعه گذاشته شده و نسخه اصلی است کاملاً مطابقت دارد.

بروکسل ۱۹۶۴

قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین‌المللی خطوط بارگیری کشتی (۱۹۶۶) ^۱ مصوب ۱۳۵۲/۵/۸

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود الحاق خود را به کنوانسیون بین‌المللی خطوط بارگیری کشتی (۱۹۶۶) به سازمان مشورتی دریانوردی بین دول اعلام نماید. قواعد و مقررات فنی مربوط به این کنوانسیون به پیشنهاد سازمان بنادر و کشتیرانی و تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی قابل اجراء خواهد بود.

کنوانسیون بین‌المللی مربوط به خطوط بارگیری کشتی ^۲ مصوب سال ۱۹۶۶

نظر باینکه دولت‌های متعاقد تمایل به استقرار اصول و مقررات یکسان راجع به حدودی که کشتی‌ها در مسافرت‌های بین‌المللی می‌توانند بارگیری نمایند می‌باشند و توجه به حفظ جان و اموال در دریا را دارند.

نظر باینکه این منظور را بنحو احسن می‌توان با عقد یک کنوانسیون تأمین نمود بشرح

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۸۳۲۹ مورخ ۱۳۵۲/۵/۳۱ - صفحه ۱۹۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۲

۲ - متن کنوانسیون از جزوه تهیه شده توسط اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی، نقل شده است.

زیر موافقت نمودند.

ماده ۱ - تعهدات کلی به موجب کنوانسیون: ۱ - دولت‌های متعاهد تعهد می‌نمایند که مقررات کنوانسیون حاضر و ضمائم آن را که جزء لاینفک این کنوانسیون می‌باشند به موقع اجرا گذارند و هرگونه اشاره به این کنوانسیون در عین حال به منزله اشاره به ضمائم آن نیز خواهد بود.

۲- دولت‌های متعاهد باید کلیه تدابیری را که ممکن است برای اجرای مفاد این کنوانسیون ضرورت داشته باشد اتخاذ نمایند.

ماده ۲ - تعریفات: از لحاظ کنوانسیون حاضر مگر در مواردی که خلاف آن صریحاً ذکر شده باشد:

۱ - مقررات عبارتند از مقررات پیوست به این کنوانسیون.

۲ - اداره کل عبارتست از دولت کشوری که پرچم آن را یک کشتی برمی‌افرازد.

۳ - مصوب عبارتست از تصویب شده توسط اداره کل.

۴ - مسافرت بین‌المللی عبارتست از مسافرت دریایی از کشوری که مشمول این کنوانسیون می‌باشد به بندری خارج از کشور مزبور و یا بالعکس.

در این مورد هر سرزمینی که روابط بین‌المللی آن بوسیله یکی از دول متعاهد اعمال می‌شود یا اداره آن سرزمین را سازمان ملل متحد بعهده دارد به منزله کشور جداگانه تلقی خواهد شد.

۵ - کشتی ماهیگیری عبارتست از یک کشتی که برای گرفتن ماهی و نهنگ و خوک آبی (فک) و شیرماهی یا هرگونه مخلوقات زنده دریایی دیگری مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۶ - کشتی نوساز عبارتست از یک کشتی که تیر حمال آن به هنگام لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون در سرزمین هر یک از دول متعاهد یا متعاقباً نصب شده و یا نصب آن در شرف اتمام باشد.

۷ - کشتی‌های موجود عبارتند از کشتی‌هایی که تازه‌ساز نباشند.

۸ - طول عبارتست از ۹۶ درصد جمع کل طول خط آبخورد در ۸۶ درصد حداقل ارتفاع بدنه که از قسمت رأس تیر حمال یا از حیث طول از قسمت مقدم جلو کشتی تا محور مکان

کشتی روی خط آبخور و در صورتیکه بزرگتر باشد اندازه گیری می شود. در کشتی هایی که طرح آن با انحراف تیرحمال ریخته شده خط آبخوری که از روی آن طول اندازه گیری می شود باید به موازات خط آبخور باشد که طوح ریزی شده است.

ماده ۳ - مقررات عمومی: ۱ - هیچ یک از کشتی هایی که مشمول مقررات این کنوانسیون می شوند نباید بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون حاضر به مسافرت دریایی مبادرت نمایند مگر آنکه مورد بازبینی قرار گرفته و علامت گذاری شده و گواهینامه خط بارگیری بین المللی (مصوب سال ۱۹۶۶) برای آن صادر شده باشد و لدی الاقتضاء گواهینامه معافیت از خط بارگیری بین المللی طبق مقررات این کنوانسیون درباره آن صادر شود.

۲ - مقررات مندرج در این کنوانسیون مانع آن نخواهد بود که اداره کل عرشه آزاد بزرگتری از حداقل عرشه آزاد تعیین شده در ضمیمه ۱ مقرر نماید.

ماده ۴ - قلمرو اجرای کنوانسیون: ۱ - این کنوانسیون مشمول کشتی های زیر می شود:
الف - کشتی های به ثبت رسیده در کشورهای که دولت آنها از جمله دول متعاقد می باشند.

ب - کشتی های به ثبت رسیده در سرزمین هایی که به موجب ماده ۳۲ مشمول کنوانسیون حاضر می باشند.

ج - کشتی های به ثبت نرسیده ای که پرچم کشوری را بر می افزایند که دولت آن از جمله دولت های متعاقد می باشد.

۲ - این کنوانسیون شامل کشتی هایی خواهد بود که به مسافرت های دریایی بین المللی مبادرت می نمایند.

۳ - مقررات مندرج در ضمیمه شماره ۱ بالاخص شامل کشتی های تازه ساز می شود.

۴ - کشتی های موجود که کاملاً منطبق با مفاد مقررات مندرج در ضمیمه شماره ۱ یا قسمتی از آن نمی باشند باید لااقل حائز شرایط مربوطه کمتری باشند که اداره کل آنها را شامل کشتی هایی می داند که قبل از لازم الاجرا شدن کنوانسیون حاضر همده دار مسافرت های بین المللی بوده و به هیچ وجه نباید از اینگونه کشتی ها خواسته شود که به عرشه آزاد خود بیفزایند. برای آنکه بتوان از کاهش فاصله از عرشه تا خط آب نسبت به آنچه که قبلاً قائل شده

بود استفاده نمود کشتی‌های موجود باید کلیه مفاد این کنوانسیون را رعایت نمایند.

۵- مقررات مندرج در ضمیمه شماره ۲ شامل کشتی‌های تازه‌ساز و کشتی‌های موجودی می‌شوند که مشمول کنوانسیون حاضر می‌باشند.

ماده ۵ - مستثنیات: ۱ - این کنوانسیون شامل موارد زیر نمی‌گردد:

الف - کشتی‌های جنگی.

ب - کشتی‌های تازه‌سازی که طول آنها کمتر از ۲۴ متر (۷۹ فوت) باشد.

ج - کشتی‌های موجود که ظرفیت ناویژه آنها کمتر از ۱۵۰ تن است.

د - کشتی‌های تفریحی که به امر بازرگانی مبادرت نمی‌کنند.

ه - کشتی‌های ماهیگیری.

۲- مقررات این کنوانسیون شامل کشتی‌هایی که در نقاط زیر به امر دریانوردی مبادرت می‌کنند نمی‌گردد:

الف - گریت لیکز امریکای شمالی ورودخانه سن لورنس تا آخر حد شرقی خط منحنی طولی که از «کاپ در وزیر» تا «وست پرینت» و جزیره اتی کومستی و از سمت شمال جزیره ماتسی کومستی خط نصف‌النهار طولی ۶۳ درجه غربی کشیده شده است.

ب - دریای خزر.

ج - رودخانه‌های پلیت و پارانا و اروگوئه تا حد شرقی که خط منحنی طولی بین پوتتا نوتر در آرژانتین و پوتادل استه در اوروگوئه کشیده شده است.

ماده ۶ - معافیت‌ها: ۱ - در مواردی که کشتی‌ها بین بنادر نزدیک دو یا چند کشور به مسافرت‌های بین‌المللی می‌پردازند اداره کل می‌تواند کشتی‌های مزبور را از مشمول مقررات کنوانسیون حاضر معاف نماید مشروط بر آنکه کشتی‌های فوق صرفاً به انجام این نوع مسافرت‌ها اکتفا کنند و دولت‌هایی که بنادر در سرزمین آنها واقع شده است تشخیص دهند که از نظر حفاظت و شرایط عبور و مرور بین بنادر مزبور اجرای مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به کشتی‌هایی که به چنین مسافرت‌هایی می‌پردازند قابل توجیه نبوده و یا غیرممکن است.

۲- اداره کل می‌تواند هر کشتی را که متضمن خصوصیات نوینی باشد از مشمول مقررات

این کنوانسیون که ممکن است جداً مانع انجام تحقیقاتی به منظور بهبود این خصوصیات و گنجاندن آنها در کشتی‌هایی گردد که به انجام مسافرت‌های بین‌المللی می‌پردازند آنها را از مقررات این کنوانسیون معاف بدارد. به هر حال هر یک از کشتی‌های مزبور باید بنا به تشخیص اداره کل برای خدمتی که در نظر گرفته شده متناسب بوده و واجد وسایل تأمین امنیت کلی کشتی که ضمناً مورد قبول دولتهایی است که کشتی مزبور از آنها عبور می‌کند باشد.

۳- اداره کل که اجازه معافیت را بر طبق مقررات بند (۱) و (۲) این ماده صادر می‌نماید باید جزئیات و هلیل آن را به سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدول (که من بعد سازمان نامیده می‌شود) اطلاع داده و سازمان نیز باید مراتب را برای اطلاع دول متعاقد بطور بخشنامه اعلام دارد.

۴- اداره کل می‌تواند یک کشتی را که معمولاً مسافرت‌های بین‌المللی انجام نمی‌دهد ولی در کیفیات استثنائی ایجاب می‌کند که برای یک مرتبه عهده‌دار مسافرت بین‌المللی گردد از شمول هر یک از مقررات این کنوانسیون معاف دارد مشروط بر اینکه مقررات حفظ جان و امنیت را که بنا به عقیده و نظر اداره کل برای مسافرتی که کشتی مزبور باید انجام دهد ضروری است رعایت نماید.

ماده ۷- فورس ماژور (موارد اضطراری): ۱- یک کشتی که در موقع عزیمت برای هر یک از مسافرت‌های دریایی خود تابع مقررات این کنوانسیون نباشد در صورتیکه به علت نامساعد بودن شرایط جوی یا هلیل اضطراری از مسیر اولیه خود منحرف شود ملزم به رعایت مقررات مزبور نخواهد بود.

۲- به منظور اجرای مقررات کنوانسیون حاضر دول متعاقد باید جهات مربوط به هر گمرانه انحوائف از مسیر اصلی یا تأخیری را که هر یک از کشتی‌ها به علت نامساعد بودن شرایط جوی یا هر یک از هلیل اضطراری دیگری که دچار آن شده‌اند مورد نظر قرار داده و رعایت نماید.

ماده ۸- معیارهای برابری: ۱- اداره کل می‌تواند نصب تجهیزات و مصالح و دستگاه یا ماشین‌ها و یا استفاده از دستگاه‌های مخصوصی را که با آنچه در کنوانسیون حاضر مقرر

گردیده است متفاوت می‌باشد مجاز نماید مشروط بر اینکه از طریق آزمایش و یا بنحو دیگری اطمینان حاصل شده باشد که تجهیزات، مصالح، دستگاهها و ماشین‌های مزبور لااقل با آنچه در این کنوانسیون مقرر گردیده است معادل می‌باشد.

۲- اداره کلی که بنحو فوق نصب تجهیزات و مصالح و دستگاه یا ماشین و یا استفاده از دستگاههای مخصوصی را که با آنچه در کنوانسیون حاضر مقرر گردیده متفاوت می‌باشد مجاز نموده است خصوصیات آنها را ضمن گزارشی با ذکر آزمایشات انجام شده جهت اطلاع دولتهای متعاقد به اداره محل ارسال خواهد داشت.

ماده ۹- موافقت برای مقاصد آزمایشی: ۱- مقررات مندرج در کنوانسیون مانع از صدور موافقت‌نامه‌های خاص از طرف اداره کل برای منظورهای آزمایشی در مورد یک کشتی که مشمول این کنوانسیون می‌باشد نمی‌گردد.

۲- اداره کلی که موافقت‌نامه مزبور را صادر می‌کند باید مراتب را به سازمان برای اعلام جزئیات آن به کلیه دولتهای متعاقد اطلاع دهد.

ماده ۱۰- تعمیرات، اصلاحات و تغییرات: ۱- در مورد یک کشتی که در آن تعمیرات و اصلاحات و تغییراتی انجام شده و همچنین نسبت به تغییرات ناشی از عملیات مزبور تا حداقل مقرراتی که قبلاً در مورد آن کشتی اعمال می‌شده قابل اجراست.

در اینگونه موارد یک کشتی موجود نباید معمولاً از مقرراتی که در مورد یک کشتی نوساز قابل اجراست و قبلاً آن مقررات را مراعات می‌نمود تخلفی نماید.

ماده ۱۱- مناطق و نواحی: ۱- یک کشتی که مشمول مقررات این کنوانسیون می‌باشد باید رعایت مقرراتی را بنماید که در مورد آن کشتی در مناطق و نواحی مصرح در پیوست شماره ۲ اجراء می‌گردد.

۲- بندری را که در حدفاصل دو منطقه یا حوزه‌های مجاور قرار گرفته است باید به منزله داخل منطقه یا حوزه‌ای دانست که کشتی بدانجا وارد شده و یا به مقصد آن حرکت می‌نماید.

ماده ۱۲- خط آب‌خورد: ۱- بجز در موردی که در بندهای (۲) و (۳) این ماده پیش‌بینی شده است خطوط بارگیری متناسب در دو طرف کشتی که منطبق با فصل سال و مناطق و حوزه‌هایی می‌شود که کشتی ممکن است از آن مناطق یا حوزه‌ها باشد نباید در هر موقعی که

کشتی در خلال مسافرت یا حین رسیدن به مقصد بیش از حد معمول در آب فرورود.
 ۲- هر موقعی که کشتی در آب شیرین که غلظت آن برابر با واحد باشد حرکت می کند خط بارگیری مربوطه ممکن است به میزان آب شیرین مجاز که در گواهینامه خط بارگیری بین المللی (مصوب سال ۱۹۶۶) مجاز شناخته شده است در آب فرورود در هر موقعی که غلظت آب بیش از واحد مقرر باشد میزان مجاز را باید متناسب با تفاوت بین واحد ۱/۰۲۵ و غلظت واقعی دانست.

۳- هر موقعی که کشتی از بندری عزیمت می کند که در رودخانه یا آبهای داخلی قرار گرفته است خط بارگیری عمیق تری را که منطبق با وزن سوخت و مواد دیگری را که برای مصرف بین نقطه عزیمت و دریا ضرورت دارد باید مجاز دانست.

ماده ۱۳- بازیابی و بازرسی و علامت گذاری: بازیابی و علامت گذاری کشتی ها از لحاظ اجراء مقررات این کنوانسیون و اعطاء معافیت از آن باید توسط مأمورین اداره کل انجام گیرد. به هر صورت اداره کل می تواند بازیابی و بازرسی و علامت گذاری را یا به مأمورینی محول نماید که برای این منظور انتخاب شده اند و یا به سازمانهایی که از طرف آن به رسمیت شناخته شده اند و در هر صورت اداره کل ذی صلاحیت از تمام جهات اجرای کامل و مؤثر بازیابی و بازرسی و علامت گذاریها را تضمین خواهد نمود.

ماده ۱۴- بازیابی ها و بازرسی های اولیه و متناوب: ۱- یک کشتی باید در معرض بازیابی ها و بازرسی های مشروحه در زیر قرار گیرد:

الف- یک مرحله بازیابی قبل از آنکه کشتی به خدمت گمارده شود و باید شامل یک مرحله بازرسی کامل از حیث ساختمان و تجهیزات تا حدودی باشد که کشتی مشمول مقررات این کنوانسیون می باشد. این بازیابی برای حصول اطمینان از این است که تجهیزات و مصالح و ابعاد کشتی کاملاً منطبق با مقررات این کنوانسیون باشد.

ب- یک بازیابی متناوب در فواصل مصرحه از طرف اداره کل که لااقل هر پنج سال یک بار انجام خواهد شد باید بنحوی اجرا شود که موجب جلب اطمینان گردد که ساختمان و تجهیزات و ترتیبات و مصالح و ابعاد کشتی کلاً منطبق با مقررات این کنوانسیون می باشند.
 ج- یک بازرسی متناوب سالانه در ظرف سه ماه قبل یا بعد از تاریخ که گواهینامه صادر

شده تا آنکه اطمینان حاصل شود که تغییری در بدنه یا ساختمانهای روی عرشه که ممکن است مؤثر در محاسبه‌های مربوط به تعیین وضع خط بارگیری باشد داده نشده و موجب حصول اطمینان نسبت به نگاهداری لوازم و وسایل به نحو مؤثری در موارد زیر گردد:

۱- حفاظت دهانه‌ها.

۲- نرده‌های حفاظتی.

۳- مجاری آب روها.

۴- وسایل ورود به مسکن ملوانان.

۲- بازرسی‌های متناوب مذکور در بند (ج) در فقره (۱) این ماده در پشت گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (سال ۱۹۶۶) یا گواهینامه معافیت خط بارگیری بین‌المللی که در مورد هر کشتی که بر طبق مقررات بند (۲) ماده ۶ این کنوانسیون معاف شده است صادر می‌شود قید خواهد شد.

ماده ۱۵- نگاهداری وضع موجود پس از بازبینی: پس از آنکه بازبینی یک کشتی بر طبق ماده ۱۴ به پایان رسید هیچ‌گونه تغییری نباید در وضع ساختمان و تجهیزات و تریبات و مصالح یا ابعاد آن که مورد بازبینی قرار گرفته‌اند بدون جلب موافقت اداره کل داده شود. ماده ۱۶- صدور گواهینامه: ۱- یک گواهینامه مربوط به خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) برای هر کشتی که مورد بازبینی قرار گرفته و طبق این کنوانسیون علامت‌گذاری شده است صادر می‌شود.

۲- گواهینامه معافیت خط بارگیری بین‌المللی باید در مورد هر کشتی صادر شود که معافیت آن بر طبق مقررات فقره (۲) یا (۳) ماده ۶ و مطابق آن صادر شده است.

۳- گواهینامه مزبور باید توسط اداره کل یا هر شخص یا سازمانی صادر شود که از طرف اداره کل مجاز شناخته شده است. در هر صورت اداره کل مسئولیت کلی گواهینامه را بعهده می‌گیرد.

۴- علی‌رغم مقررات دیگر این کنوانسیون هرگونه گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی که به هنگام لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون نسبت به دولتی که کشتی پرچم آن را برافراشته است اعتبار دارد باید در ظرف مدت دو سال یا تا انقضای آن مدت هر کدام که از حیث مدت

کمتر باشد به اعتبار خود باقی بماند و پس از آن تاریخ گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (سال ۱۹۶۶) قابل مطالبه خواهد بود.

ماده ۱۷ - صدور گواهینامه توسط هر دولت دیگر: ۱ - یک دولت متعاقد می‌تواند بنا به درخواست دولت متعاقد دیگری دستور بازبینی یک کشتی را داده و چنانچه قانع شود که مقررات این کنوانسیون رعایت شده است باید گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) بنام کشتی را بر طبق مقررات این کنوانسیون صادر نموده یا آنکه دستور صدور آن را بدهد. ۲ - یک نسخه گواهینامه و یک نسخه گزارش بازبینی را که برای احتساب فاصله از عرشه تا خط آب حساب شده و یک نسخه از محاسبات هر چه زودتر برای دولت درخواست‌کننده ارسال گردد.

۳ - گواهینامه‌ای که بدین طریق صادر می‌شود باید متضمن اظهاریه‌ای بدین مضمون باشد که گواهینامه مزبور بنا به درخواست حکومت دولتی صادر شده است که کشتی پرچم آن را برافراشته یا آنکه خواهد برافراشت و باید همان اعتبار و همان رسمیت گواهینامه‌ای را داشته باشد که بر طبق مفاد ماده (۱۶) صادر شده است.

۴ - هیچ‌گونه گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) نباید برای یک کشتی صادر شود که پرچم حکومت دولتی را برمی‌افرازد که جزو دولتهای متعاقد نمی‌باشد. ماده ۱۸ - نمونه گواهینامه: ۱ - گواهینامه‌ها باید به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادرکننده تنظیم گردد. هرگاه زبانی که مورد استفاده قرار می‌گیرد انگلیسی یا فرانسه نباشد متن آن باید متضمن ترجمه به یکی از دو زبان مزبور بوده باشد.

۲ - فرم گواهینامه باید مطابق مدلهایی باشد که در پیوست شماره ۳ داده شده است. وضع قسمت چاپی هر مدل گواهینامه باید عیناً در هر گواهینامه صادر شده و در هر یک از نسخ اضافی آن نقل گردد.

ماده ۱۹ - مدت اعتبار گواهینامه: ۱ - گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) برای مدتی که از طرف اداره کل مقرر گردیده و نباید از پنج سال از تاریخ صدور آن تجاوز کند صادر شود.

۲ - هرگاه بعد از بازبینی متناوب که در فقره (ب) بند (۱) ماده ۱۴ ذکر گردیده گواهینامه

جدیدی را قبل از انقضاء مدت گواهینامه‌ای که بدو صادر گردیده است تران برای یک کشتی صادر نمود شخص یا سازمانی که موظف به بازبینی می‌باشد می‌تواند مدت اعتبار گواهینامه اولیه را برای مدتی که نباید از پنج ماه تجاوز کند صادر نماید. تمدید مدت باید در لیست گواهینامه قید گردد و بشرطی می‌توان آن را صادر نمود که هیچگونه تغییری در وضع ساختمان و تجهیزات و ترتیبات و مصالح یا ابعاد که در فاصله از عرشه تا خط بارگیری مؤثر باشد داده نشده باشد.

۳- موقعی اداره کل باید گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) را باطل کند که یکی از کیفیات زیر وجود داشته باشد:

الف- چنانچه تغییرات اصولی در بدنه یا ساختمانهای روی عرشه کشتی بنحوی داده شده باشد که مستلزم قائل شدن حداقل اضافی از عرشه تا خط آب باشد.

ب- چنانچه لوازم و وسایل مذکور در فقره (ج) از بند (۱) ماده ۱۴ تحت شرایط مؤثری نگاهداری نشده باشند.

ج- چنانچه در گواهینامه قید نشده باشد که کشتی تحت بازرسی پیش‌بینی شده در فقره ج بند اول ماده ۱۴ قرار گرفته است.

د- چنانچه استحکام ساختمانی کشتی تا حدی ضعیف شود که کشتی فاقد شرایط ایمنی گردد.

۴- الف- مدت اعتبار گواهینامه معافیت از خط بارگیری بین‌المللی که از طرف اداره کل طبق بند ۲ ماده ۶ برای یک کشتی صادر شده است نباید بیش از مدت پنج سال از تاریخ صدور آن تجاوز کند. گواهینامه باید تابع مقررات مربوط به تمدید ظهرنویسی و ابطال نظیر موردی باشد که برای گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) بر طبق مقررات این ماده پیش‌بینی شده است.

ب- مدت گواهینامه معافیت خط بارگیری بین‌المللی که برای یک کشتی بر طبق مقررات بند (۴) ماده ۶ صادر شده است باید محدود به سفری باشد که برای آن سفر گواهینامه مزبور صادر شده است.

۵- گواهینامه صادره به نام یک کشتی توسط اداره کل باید به محض انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر ملغی گردد.

ماده ۲۰ - قبول کردن گواهینامه: گواهینامه‌هایی که بنابر اجازه دولت متعاقد طبق این کنوانسیون صادر می‌شود باید مورد قبول سایر دول متعاقد قرار گرفته و باید برای کلیه مقاصدی که در این کنوانسیون قید گردیده است دارای همان اعتباری باشد که از طرف آن دولت‌های متعاقد صادر می‌شود.

ماده ۲۱ - نظارت: ۱- کشتی‌هایی که دارای گواهینامه صادره بر طبق مقررات ماده ۱۶ یا ماده ۱۷ می‌باشند مرقمی که در بنادر سایر دولت‌های متعاقد می‌باشند تابع نظارت مأمورین مجاز آن دولت می‌باشند. دولت‌های متعاقد باید اطمینان حاصل کنند که نظارت مزبور تا حدودی متناسب و عملی است که به منظور رسیدگی به این امر بعمل می‌آید که کشتی دارای گواهینامه معتبری بر طبق مقررات این کنوانسیون می‌باشد. هرگاه گواهینامه خط بارگیری بین‌المللی (۱۹۶۶) هنوز باهتیار خود باقی باشد نظارت مزبور باید محدود به تعیین منظورهای زیر باشد:

الف - بارگیری کشتی بیش از آنچه در گواهینامه نوشته شده است نباشد.

ب - اینکه خط بارگیری کشتی مطابق با گواهینامه می‌باشد.

ج - با توجه به مندرجات الف و ب بند ۳ ماده ۱۹ در کشتی تغییرات فاحشی که برای مسافرین و خدمه طی مسافرت دریایی خطری در بر داشته باشد وارد نیامده است. هرگاه گواهینامه معافیت خط بارگیری بین‌المللی در روی عرشه کشتی موجود باشد نظارت مزبور باید محدود به تحقیق این منظور باشد که شرایط مندرج در گواهینامه کاملاً رعایت شده است.

۲- هرگاه نظارت بر وفق فقره (ج) از بند (۱) این ماده بعمل آمده باشد نظارت مزبور فقط باید تا حدودی بعمل آید که ممکن است برای حصول اطمینان از این امر ضرورت داشته باشد که کشتی نباید عزیمت کند مگر اینکه مسلم شود که مسافرت دریایی برای مسافرین و ملوانان خطری ندارد.

۳- در صورتیکه اعمال نظارتی که در این ماده پیش‌بینی شده است موجب هرگونه مداخلاتی گردد مأموری که عمل نظارت را انجام می‌دهد باید بلافاصله به کنسول یا نماینده سیاسی کشوری که کشتی پرچم آن را برافراشته است تصمیم خود و اوضاع و احوالی که

مداخله را ایجاب نموده است کتباً اطلاع دهد.

ماده ۲۲- مزایا؛ مزایای این کنوانسیون را نمی‌توان در مورد هر کشتی مطالبه نمود مگر آنکه دارای گواهینامه‌ای صادره بر طبق مقررات این کنوانسیون باشد.

ماده ۲۳- ۱- هر اداره کلی متعهد است درباره وقوع هرگونه ضایعات که نسبت به کشتی مشمول این کنوانسیون وارد آمده تحقیقاتی معمول دارد مشروط بر اینکه اداره کل تشخیص دهد که این تحقیقات از این نظر که چه تغییری در این کنوانسیون ممکن است مطلوب باشد کمک نماید.

۲- هر دولت متعهد موظف است که اطلاعات مربوطه را جمع به نتایج تحقیقات مزبور را برای سازمان ارسال دارد. هیچگونه گزارش یا توصیه‌های سازمان که مبتنی بر اطلاعات مزبور باشد نباید هریت یا ملیت کشتی مربوطه را افشاء کرده یا آنکه به هر نحوی مسئولیتی را متوجه یک کشتی یا یک شخص ثابت کرده یا آنکه بطور ضمنی آن را ابراز دارد.

ماده ۲۴- معاهدات و کنوانسیون‌های قبلی: ۱- کلیه عهدنامه‌ها و کنوانسیونها و موافقت‌نامه‌های دیگر مربوط به خط بازرگاری که در حال حاضر بین دولت‌های طرف این کنوانسیون نافذ است باید در خلال مدت اعتبار نسبت به موارد ذیل نیز اعتبار و اثر کامل داشته باشد:

الف- کشتی‌هایی که مقررات این کنوانسیون شامل آنها نمی‌شود.

ب- در مورد کشتی‌های مشمول مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به موضوعاتی که صراحتاً در کنوانسیون پیش‌بینی نشده است.

۲- ولی در هر صورت تا حدودی که عهدنامه‌ها و کنوانسیونها و موافقت‌نامه‌های مزبور با مقررات این کنوانسیون مغایرت داشته باشد مقررات این کنوانسیون نافذ خواهد بود.

ماده ۲۵- قواعد مخصوص ناشی از موافقت‌نامه‌ها: هرگاه بر طبق مفاد این کنوانسیون قواعدی خاص ضمن موافقت‌نامه‌های بین‌کلیه یا عده‌ای از دول متعهد تنظیم شده باشد قواعد مزبور باید برای اطلاع به کلیه دول متعهد به سازمان ارسال گردد.

ماده ۲۶- مبادله اطلاعات: ۱- دول متعهد متعهد می‌شوند اطلاعات زیر را برای بایگانی به سازمان ارسال دارند:

الف - تعداد کافی از نمونه گواهینامه‌های صادره طبق مقررات کنوانسیون حاضر برای بخش کردن بین دول متعاقد.

ب - متن قوانین و تصویب‌نامه‌ها و دستورات آیین‌نامه‌ها و سایر اسناد ارجاع به مسائلی که در حوزه اجرایی کنوانسیون حاضر می‌باشند.

ج - فهرست سازمان‌های غیردولتی که جهت اقدام بنام خودشان نسبت به مسائل مربوط به خط بازرگاری و اطلاع به دولت‌های متعاقد اهلیت دارند.

۲ - هر دولت متعاقد متعهد است در صورت درخواست معیارهای مقاومتی را که مورد استفاده قرار می‌دهد برای دول متعاقد دیگر ارسال دارد.

ماده ۲۷ - امضاء و پذیرش و الحاق: ۱ - این کنوانسیون به مدت سه ماه از تاریخ ۵ آوریل ۱۹۶۶ (برای امضاء و از آن تاریخ به بعد برای الحاق) مفتوح خواهد بود. حکومت‌های عضو سازمان ملل متحد یا سازمان‌های تخصصی یا آژانس نیروی اتمی بین‌المللی یا دولت‌های عضو اسامنامه دیوان داورى بین‌المللی ممکن است در موارد زیر طرف این کنوانسیون گردند:

الف - امضاء بدون شرط پذیرش.

ب - امضاء مشروط به پذیرش بعدی.

ج - الحاق.

۲ - پذیرش یا الحاق باید با سپردن سند پذیرش یا الحاق به سازمان انجام گیرد و سازمان باید هرگونه پذیرش یا الحاق جدید و تاریخ سپردن سند پذیرش را به کلیه دولت‌هایی که کنوانسیون را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند اطلاع دهد.

ماده ۲۸ - تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون: ۱ - این کنوانسیون دوازده ماه بعد از تاریخی که حداقل پانزده دولت از کشورهای که شامل هفت کشوری می‌شود که هر یک از آنها مجموعاً کمتر از یک میلیون تن ظرفیت ناویژه کشتی نداشته باشند بدون شرط پذیرش آن را امضاء نموده و یا طبق مقررات ماده ۲۷ اسناد پذیرش یا الحاق را سپرده‌اند لازم‌الاجرا خواهد شد.

سازمان باید تاریخی را که این کنوانسیون لازم‌الاجرا می‌شود به کلیه دولت‌هایی که این

کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند اطلاع دهد.

۲- دولت‌هایی که اسناد پذیرش یا الحاق به این کنوانسیون را در ظرف مدت ۱۲ ماه مذکور در بند (۱) این ماده سپرده‌اند پذیرش یا الحاق باید از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون یا سه ماه بعد از تاریخ سپردن سند پذیرش یا الحاق هر کدام از حیث تاریخ مؤخر باشد به موقع اجراء گذارده می‌شود.

۳- نسبت به دولت‌هایی که سند پذیرش این کنوانسیون یا الحاق به آن را بعد از تاریخی که این کنوانسیون لازم‌الاجرا می‌شود سپرده‌اند کنوانسیون سه ماه بعد از تاریخ سپردن سند مزبور لازم‌الاجرا می‌شود.

۴- بعد از تاریخی که کلیه تدابیر لازم برای لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌های این کنوانسیون اتخاذ گردید یا پس از تاریخی که کلیه پذیرش‌های لازم به موجب شق ب بند ۲ ماده ۲۹ در مورد یک اصلاحیه به اتفاق آراء به تصویب رسیده است به عنوان پذیرفته شده تلقی شده‌اند هر یک از اسناد تصویب یا الحاق سپرده شده درباره کنوانسیون و اصلاحیه آن قابل اجرا می‌باشد.

ماده ۲۹- اصلاحات: ۱- این کنوانسیون را می‌توان بنا بر پیشنهاد یک دولت متعاقد به یکی از طرق مصرحه در این ماده اصلاح نمود.

۲- اصلاح به وسیله پذیرش به اتفاق آراء:

الف- بنا بر درخواست یک دولت متعاقد هر پیشنهاد اصلاحی که توسط آن دولت نسبت به این کنوانسیون به عمل آید باید توسط سازمان برای کلیه دول متعاقد برای ملاحظه و پذیرش به اتفاق آراء ارسال شود.

ب- هرگونه اصلاحیه که به نحو مذکور تسلیم می‌شود باید دوازده ماه بعد از تاریخ پذیرش آن توسط دول متعاقد به موقع اجرا گذارده شود مگر آنکه تاریخ مقدمی مورد موافقت قرار گرفته باشد دولت متعهده‌ای که پذیرش یا رد اصلاحیه را در ظرف مدت سه سال از تاریخ تسلیم توسط سازمان به سازمان ارسال ندارد به منزله آن است که اصلاحیه را قبول نموده است.

ج- هرگونه اصلاحیه پیشنهادی را موقعی باید مردود دانست که طبق فقره (ب) این بند در

ظرف مدت سه سال بعد از آن که به کلیه دولت‌های متعاقد توسط سازمان ارسال گردید مورد قبول قرار نگیرد.

۳- اصلاح بعد از مطالعه در سازمان:

الف- بنا بر درخواست یک دولت متعاقد هرگونه اصلاحاتی که توسط آن نسبت به این کنوانسیون به عمل آید در سازمان مورد مطالعه قرار خواهد گرفت. در صورتی که مورد قبول اکثریت دو سوم کشورهایایی که در کمیته امنیت دریایی سازمان حضور داشته و بدان رأی دهند اصلاحیه مزبور باید برای کلیه اعضاء سازمان و کلیه دول متعاقد لااقل شش ماه قبل از آن که در مجمع سازمان مورد مطالعه قرار گیرد ارسال شود.

ب- در صورتی که مورد قبول اکثریت دو سوم اعضایی که در مجمع حضور داشته و رأی دهند قرار گیرد اصلاحیه مزبور باید توسط سازمان برای پذیرش آن به کلیه دول متعاقد ارسال شود.

ج- اصلاحیه مزبور باید دوازده ماه بعد از تاریخی که مورد قبول دول متعاقد قرار گرفت به موقع اجراء گذارده شود. اصلاحیه باید نسبت به کلیه دول متعاقد به موقع اجراء گذارده شود به جز در مورد دولی که قبل از اجراء آن اعلام داشته‌اند که اصلاحیه مزبور را نمی‌پذیرند. د- مجمع عمومی به وسیله دو ثلث اکثریت نمایندگان حاضر و رأی دهنده که شامل دو سوم دولت‌هایی که در کمیته امنیت دریایی نماینده دارند و در مجمع عمومی حضور داشته و رأی می‌دهند ممکن است تصمیمی را در موقعی که اتخاذ می‌شود بدین نحو پیشنهاد کنند که چون اصلاحیه حائز اهمیت زیادی می‌باشد هر دولتی که طبق مفاد بند (ج) اعلام داشت که اصلاحیه مزبور را در ظرف مدت دوازده ماه بعد از تاریخ تنفیذ آن قبول نماید باید پس از انقضای مدت مزبور از عضویت و طرف متعاقد بودن این کنوانسیون برکنار شود.

تصمیم مزبور باید منوط به پذیرش قبلی دو سوم دول متعاقد این کنوانسیون باشد. ه- هیچیک از مقررات این بند مانع آن نخواهد بود که دولت متعاقدی که درباره اصلاح کنوانسیون حاضر طبق ترتیبات پیش‌بینی شده در بند مزبور عمل نموده است در هر موقع ترتیبات دیگری را که طبق بند ۲ یا بند ۴ ماده حاضر مقتضی بداند اتخاذ نماید.

۴- اصلاحیه به وسیله کنفرانس:

الف- بنا بر درخواست یک دولت متعاقد که مورد تأیید لاقبل یک ثلث دول متعاقد قرار گرفته باشد کنفرانسی از دول توسط سازمان برای مطالعه اصلاحیه‌هایی که نسبت به این کنوانسیون به عمل می‌آید دعوت شود.

ب- هرگونه اصلاحیه‌ای که مورد قبول دو سوم اکثریت کسانی که حضور داشته و جزو دولت‌های متعاقد باشند قرار گیرد باید توسط سازمان برای اطلاع کلیه دولت‌های متعاقد و تصویب آنها از سال گردد.

ج- اصلاحیه مزبور باید دوازده ماه پس از تاریخی که مورد قبول دو سوم دولتهای متعاقد قرار گیرد به موقع اجراء گذارده شود مگر نسبت به دولت‌هایی که قبل از اجراء آن اعلام داشته باشند که اصلاحیه مزبور را مورد قبول قرار نمی‌دهند.

د- با تصمیم دو ثلث اکثریت نمایندگانی که در کنفرانس طبق مفاد فقره (الف) حضور داشته و رأی می‌دهند ممکن است در موقع قبولی آن اعلام دارند اصلاحیه مزبور از حیث کیفیت به حدی اهمیت دارد که دولت متعهده‌ی که طبق مفاد فقره (ج) اعلام داشته و اصلاحیه مزبور را در ظرف مدت ۱۲ ماه بعد از تنفیذ آن قبول ننماید باید از عضویت این کنوانسیون پس از انقضاء مدت مزبور برکنار شود.

ه- هرگونه اصلاحیه‌ای که نسبت به این کنوانسیون بر طبق مفاد این ماده به عمل آید و مربوط به ساختمان کشتی باشد باید فقط ناظر بر کشتی‌هایی باشد که تیر حمال آنها نصب گردیده یا آنکه در مرحله‌ای از ساختمان نظیر آن باشد و در تاریخی که این اصلاحیه به موقع اجراء گذارده می‌شود یا بعد از آن ساخته شود.

۶- سازمان باید هرگونه اصلاحیه‌ای را که به موقع اجراء گذارده می‌شود و همچنین تاریخی را که اصلاحیه مزبور به موقع اجراء گذارده می‌شود به کلیه دول متعاقد اطلاع دهد.

۷- هرگونه قبولی یا اعلامیه‌ای که طبق مفاد این اعلامیه به عمل آید باید به وسیله تذکاریه کتبی به سازمان ارسال گردد و باید وصول قبولی یا اعلامیه را به کلیه دول متعاقد اطلاع دهد.

ماده ۳۰- فسخ: ۱- این کنوانسیون ممکن است توسط هر یک از دول متعاقد در هر موقعی بعد از انقضاء مدت پنج سال از تاریخی که این کنوانسیون در مورد دولت مزبور به موقع اجراء گذارده می‌شود فسخ گردد.

۲- فسخ آن باید به وسیله تذکاریه کتبی به عنوان سازمان انجام گرفته و باید تذکاریه‌ای را که بدین طریق واصل گردیده و تاریخ وصول آن را به کلیه دول متعاقد اطلاع دهد.

۳- فسخ مزبور در ظرف مدت یک سال بعد از وصول آن توسط سازمان یا هر مدت بیشتری که ممکن است در تذکاریه قید شده باشد به موقع اجراء گذارده شود.

ماده ۳۱- تعلیق: ۱- در موارد جنگ یا اوضاع و احوال استثنائی که به منافع حیاتی دولتی خلل وارد می‌آورد و آن دولت یکی از دول متعاقد باشد دولت مزبور می‌تواند اثر اجرایی کلیه یا هر قسمتی از این کنوانسیون را معلق نماید. دولتی که از این حق استفاده می‌نماید بلافاصله اخطاریه‌ای دایر بر تعلیق آن به سازمان ارسال خواهد داشت.

۲- چنین تصمیمی سایر دولت‌های متعاقد را از حق نظارتی که به موجب مفاد کنوانسیون حاضر بر کشتیهای دولتی که از این حق استفاده کرده‌اند محروم نخواهد نمود.

در صورتی که کشتیها در بندر این دولت لنگر انداخته باشند.

۳- دولتی که این کنوانسیون را به حالت تعلیق در آورده است می‌تواند در هر موقعی به این تعلیق پایان دهد و مراتب را بلافاصله به اطلاع سازمان برساند.

۴- سازمان باید تعلیق یا پایان یافتن تعلیق را طبق این ماده به کلیه دول متعاقد اعلام دارد.

ماده ۳۲- سرزمین‌ها: ۱- الف- در مواردی که سازمان ملل متحد مقام صلاحیتدار برای اداره امور سرزمینی بوده یا هر دولت متعهده‌ای که مسؤول روابط بین‌المللی سرزمین مزبور باشد باید هرچه زودتر ممکن کوشش کند که با سرزمین مزبور از لحاظ تسری این کنوانسیون به سرزمین مزبور مذاکره کرده و در هر موقعی به وسیله اخطاریه کتبی می‌تواند به سازمان اعلام دارد که این کنوانسیون باید شامل سرزمین مزبور گردد.

ب- این کنوانسیون از تاریخ وصول اخطاریه یا از هر تاریخ دیگری که ممکن است در اخطاریه قید شده باشد شامل سرزمین مذکور می‌گردد.

۲- الف- سازمان ملل متحد یا هر دولت متعهده‌ای که بر طبق فقره الف بند (۱) این ماده اعلامیه داده است در هر موقعی پس از انقضاء مدت پنج سال از تاریخی که این کنوانسیون شامل آن سرزمین گردیده است می‌تواند به وسیله اخطاریه کتبی به سازمان اعلام دارد که این کنوانسیون از تاریخی که در اعلامیه ذکر شده است دیگر شامل این سرزمین نخواهد بود.
ب- این کنوانسیون باید یک سال پس از تاریخ وصول اعلامیه به سازمان یا هر مدت

بیشتری که ممکن است در آن اعلامیه قید شده باشد دیگر شامل سرزمین مذکور در اعلامیه نگردد.

۳- سازمان باید شعول این کنوانسیون را نسبت به هر سرزمینی که طبق بند (۱) این ماده به کلیه دول متعاقد اطلاع داده و همچنین پایان دادن به گسترش آن طبق مفاد بند ۲ را اطلاع داده و در هر موردی تاریخی که این کنوانسیون لازم‌الاجرا شده و یا ملغی گردیده است به دول مزبور اطلاع دهد.

ماده ۳۳ - ثبت: ۱- این کنوانسیون به سازمان سپرده خواهد شد و دبیرکل سازمان باید رونوشت گواهی شده آن را برای کلیه دول امضاءکننده و دولت‌هایی که به این کنوانسیون ملحق می‌شوند ارسال دارد.

۲- به محض لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون سازمان باید آن را طبق ماده ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد به ثبت برساند.

ماده ۳۴- این کنوانسیون در یک نسخه به زبانهای انگلیسی و فرانسه تنظیم گردیده و هر دو نسخه متساویاً معتبر می‌باشند. ترجمه رسمی آن به زبانهای روسی و اسپانیولی باید تهیه شده و با اصل نسخه امضاء شده نزد سازمان سپرده شود.

بنابه مراتب فوق امضاءکنندگان زیر که از طرف دولت‌های متبوعه خود برای این منظور مجاز شناخته شده‌اند این کنوانسیون را امضاء نمودند.
لندن به تاریخ پنجم آوریل ۱۹۶۶ صادر گردید.

قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری

ظرفیت کشتیها امصوب ۱۳۵۲/۹/۵

ماده واحده - دولت ایران مجاز است الحاق خود را به کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری

ظرفیت کشتیها مصوب ۱۹۶۹ که مشتمل بر ۲۲ ماده و دو ضمیمه و یک فرم گواهینامه است به سازمان مشورتی دریانوردی بین دول اعلام نماید.

کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹)^۱

دول متعاقد:

با تمایل به ایجاد اصول و قوانین واحد برای تعیین ظرفیت کشتیهایی که سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند،

با توجه به این که انجام این امر با انعقاد یک کنوانسیون بهتر صورت خواهد گرفت، به شرح ذیل توافق نمودند:

ماده ۱ - تعهدات کلی ناشی از کنوانسیون: دول متعاقد تعهد می‌نمایند مقررات کنوانسیون حاضر و ضmann آن را که جزء لاینجزای آن می‌باشد به موقع اجرا نمایند. هر گونه اشاره به کنوانسیون حاضر در عین حال متضمن اشاره به ضmann آن نیز خواهد بود.

ماده ۲ - تعاریف: از لحاظ این کنوانسیون مگر آن که به نوع دیگری تصریح شده باشد:

۱ - عبارت «قواعد» - به معنای قواعد ضمیمه این کنوانسیون است.

۲ - عبارت «سازمان اداری» - به معنای دولتی است که کشتی پرچم آن را برافراشته است.

۳ - عبارت «سفر بین‌المللی» - به معنای یک سفر دریایی از کشوری که مشمول کنوانسیون حاضر است به بندری خارج از آن کشور یا بالعکس می‌باشد. بدین منظور هر سرزمینی که مسئولیت روابط بین‌المللی آن را دولت متعاهدی عهده‌دار باشد و یا سازمان ملل متحد عهده‌دار امور آن باشد به عنوان یک کشور مجزا تلقی می‌شود.

۴ - اصطلاح «ظرفیت ناویژه» - ابعاد کل کشتی است که طبق مقررات این کنوانسیون تعیین شده است.

۵ - اصطلاح «ظرفیت ویژه» - به معنی گنجایش مورد لزوم کشتی است که طبق مقررات

۱ - متن کنوانسیون از جزوه تهیه شده توسط اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی، نقل شده است.

این کنوانسیون تعیین شده است.

۶- اصطلاح «کشتی جدید» - به کشتی اطلاق می‌گردد که تیر حمال آن هنگام اجرای این کنوانسیون یا پس از آن کار گذارده شده باشد یا در چنین مرحله ساختمانی باشد.

۷- اصطلاح «کشتی موجود» - به معنای کشتی است که کشتی جدید نباشد.

۸- اصطلاح «طول» - یعنی طولی معادل ۹۶ درصد طول کلی تقسیم بر خط آب‌خور واقع در ۸۵ درصد از اندازه حداکثر عمق کشتی (Moulded depth) که از بالای تیر حمال تا لبه عرشه کشتی اندازه‌گیری می‌شود یا در صورتی که از این میزان بیشتر باشد طولی است از سمت جلوی سینه کشتی و محور پایه سکان تا خط آب‌خور. در کشتی‌هایی که دارای تیر حمال خمیده هستند، خط آب‌خور که برحسب آن طول مزبور اندازه‌گیری می‌شود باید به موازات خط آب‌خور پیش‌بینی شده در موقع بازگیری باشد.

۹- «سازمان» - یعنی سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدول.

ماده ۳- قلمرو اجرا: ۱- این کنوانسیون در مورد کشتی‌های ذیل که سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند قابل اجراست:

الف - کشتی‌های به ثبت رسیده در کشورهایی که دولت‌های آنها طرف معاهد این کنوانسیون می‌باشند.

ب - کشتی‌های ثبت شده در سرزمین‌هایی که به موجب ماده ۲۰ مشمول این کنوانسیون می‌باشند.

ج - کشتی‌های ثبت نشده که پرچم یکی از دول معاهد را برافراشته‌اند.

۲- این کنوانسیون در مورد کشتی‌هایی که ذیل اشاره می‌شود قابل اجرا است:
الف - کشتی‌های جدید.

ب - کشتی‌های موجود که اصلاحات یا تغییراتی در ساختمان آنها داده می‌شود که به نظر سازمان اداری تغییر مهمی در ظرفیت ناویزه آنها تلقی گردد.

ج - کشتی‌های موجود بر حسب تقاضای مالک.

د - کلیه کشتی‌های موجود دوازده سال پس از تاریخ اجرای این کنوانسیون. معذرا این کشتیها، به استثنای کشتی‌هایی که در بندهای فرعی (ب) و (ج) این بند به آنها اشاره شده

است، ظرفیتهای قبلی خود را به منظور اجرای مقررات مربوط به سایر کنوانسیونهای بین‌المللی موجود حفظ خواهند کرد.

۳- در مورد کشتی‌های موجودی که طبق مقررات بند فرعی ج بند ۲ ماده حاضر مشمول این کنوانسیون می‌شوند ظرفیت آنها را نمی‌توان طبق مقرراتی که سازمان اداری قبل از لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون نسبت به کشتی‌هایی که سفرهای بین‌المللی دریایی انجام می‌دهند اجرا می‌نمود، تعیین کرد.

ماده ۴ - موارد استثنایی: ۱- این کنوانسیون در مورد کشتی‌های ذیل قابل‌اجراء نیست:
الف - کشتی‌های جنگی.

ب - کشتی‌هایی که طول آنها کمتر از ۲۴ متر (۷۹ فوت) باشد.

۲ - هیچیک از مقررات این کنوانسیون در مورد کشتی‌هایی که منحصرأ در نقاط ذیل دریانوردی می‌نمایند قابل‌اجراء نیست:

الف - دریاچه گریت لیکس امریکای شمالی و رودخانه سنت لورنس که به صورت خطی منحنی از دماغه در روزیه به سمت وست پوینت جزیره آنتی کوستی و در سمت شمال جزیره آنتی کوستی محاذی نصف‌النهار طولی ۶۳ درجه غربی به سمت شرق کشیده شده‌اند.
ب - بحر خزر.

ج - رودخانه‌های پلیت - پارانا و اورگوئه که به صورت خطی منحنی بین پوتارازا (کابوسان آنتونیو) آرژانتین تا پونتادل‌ایست - اروگوئه کشیده شده است.

ماده ۵ - فورس ماژور: ۱- هر کشتی که هنگام عزیمت به مسافرت مشمول مقررات این کنوانسیون نباشد در صورت انحراف مسیر به سبب بدی هوا یا به هر علت اضطراری دیگر نیز مشمول مقررات این کنوانسیون نخواهد بود.

۲- در اجرای مقررات این کنوانسیون دول متعاقد هرگونه انحراف مسیر یا تأخیر ورود کشتی‌ها را که ناشی از بدی هوا یا علل اضطراری دیگر باشد مورد توجه قرار خواهند داد.

ماده ۶ - تعیین ظرفیتهای: تعیین ظرفیتهای ویژه و ناویژه توسط سازمان اداری یا افراد و سازمانهای مجاز شناخته شده از طرف او انجام خواهد گرفت. در هر صورت مشرلیت کامل تعیین ظرفیتهای ویژه و ناویژه به عهده سازمان اداری مربوطه خواهد بود.

ماده ۷ - صدور گواهینامه: ۱ - گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) برای هر کشتی که ظرفیت ویژه و ناویژه آن طبق این کنوانسیون تعیین شده باشد صادر می‌گردد.

۲ - گواهینامه مزبور توسط سازمان اداری یا افراد و سازمانهای مجاز شناخته شده از طرف او صادر می‌شود ولی در هر صورت مسئولیت کامل گواهینامه با سازمان اداری مزبور خواهد بود.

ماده ۸ - صدور گواهینامه توسط دولت دیگر: ۱ - هر دولت متعاقد به درخواست دولت متعاقد دیگر می‌تواند ظرفیت ویژه و ناویژه کشتی را تعیین و گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) را طبق مقررات این کنوانسیون صادر و یا اجازه صدور آن را بدهد.

۲ - یک نسخه از گواهینامه و رونوشتی از محاسبات ظرفیتها هرچه زودتر برای دولت درخواست کننده ارسال خواهد شد.

۳ - گواهینامه‌ای که به این ترتیب صادر می‌شود باید حاوی توضیحی باشد مبنی بر این که گواهینامه مذکور بنا به تقاضای دولتی که پرچم آن بر فراز کشتی برافراشته شده یا خواهد شد صادر گردیده و دارای همان اعتبار و رسمیت گواهینامه‌ای خواهد بود که به موجب ماده ۷ صادر شده باشد.

۴ - گواهینامه‌های بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) برای کشتی‌های متعلق به دولتهایی که طرف متعاقد این کنوانسیون نیستند صادر نمی‌شود.

ماده ۹ - نمونه گواهینامه: ۱ - گواهینامه فوق به زبان یا به زبانهای رسمی کشور صادر کننده تنظیم خواهد شد. هرگاه زبان مورد استفاده زبانی غیر از فرانسه یا انگلیسی باشد گواهینامه مزبور باید منضم به متن ترجمه شده آن به یکی از دو زبان مزبور باشد.

۲ - نمونه گواهینامه باید طبق متنی باشد که در ضمیمه ۲ این کنوانسیون ذکر شده است.

ماده ۱۰ - ابطال گواهینامه: ۱ - با رعایت مستثنیات مقرر در قواعد منضم به این کنوانسیون هرگاه تغییری در ترتیب ساختمان - گنجایش نحوه استفاده از محوطه‌ها - ظرفیت حمل مسافر که در گواهینامه سفر قید گردیده - خط بار تعیین شده یا آب‌خور مجاز کشتی در صورتی که افزایش ظرفیت ویژه یا ناویژه آن را ایجاب نماید بوجود آید گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) صادره از درجه اعتبار ساقط و توسط سازمان اداری باطل خواهد شد.

۲- به جز در مواردی که در بند ۳ این ماده ذکر گردیده است - گواهینامه‌ای که توسط سازمان اداری برای یک کشتی صادر شده در صورتی که کشتی زیر پرچم کشور دیگری درآید از درجه اعتبار ساقط خواهد شد.

۳- با انتقال کشتی به دولت دیگری که به این کنوانسیون ملحق گردیده گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) به مدت سه ماه یا تا تاریخ صدور مجدد گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) یا موقعی که سازمان اداری بخواهد گواهینامه بعدی را جانشین گواهینامه قبلی نماید در صورتی که زمان آن نزدیک‌تر باشد به قوت خود باقی خواهد ماند.

دولت متعاهدی که کشتی قبلاً متعلق به او بوده باید هرچه زودتر پس از تغییر تابعیت کشتی یک نسخه از گواهینامه‌ای را که هنگام انتقال در اختیار کشتی بوده همراه با رونوشت محاسبات مربوط به ظرفیت آن جهت سازمان اداری ارسال دارد.

ماده ۱۱- پذیرش گواهینامه: گواهینامه‌ای که با مسئولیت یک دولت متعاهد طبق مقررات این کنوانسیون صادر گردیده باشد مورد قبول دول متعاهد دیگر بوده و در کلیه موارد مندرج در این کنوانسیون دارای همان اعتبار گواهینامه صادر شده توسط آنها می‌باشد.

ماده ۱۲- بازرسی: ۱- هر کشتی که دارای پرچم یکی از دول متعاهد است ممکن است در بنادر سایر دولت‌هایی که به کنوانسیون ملحق گردیده‌اند مورد بازرسی مأمورین مجاز آن دولت‌ها واقع شود. این بازرسی فقط به منظور حصول اطمینان از موارد ذیل صورت می‌گیرد:

الف- که کشتی دارای گواهینامه معتبر بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) باشد.

ب- که مشخصات اصلی کشتی با مشخصاتی که در گواهینامه مربوطه قید شده منطبق باشد.

۲- این بازرسی نباید در هیچ مورد کوچکترین تأخیری برای کشتی بوجود بیاورد.

۳- در صورتی که در بازرسی معلوم شود که مشخصات اصلی کشتی یا آنچه در گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) ذکر شده مغایر می‌باشد و ایجاب می‌نماید ظرفیت ویژه یا ناویژه آن افزایش یابد باید بلادرنگ به دولتی که کشتی متعلق به اوست اطلاع داده شود.

ماده ۱۳- مزایای کنوانسیون: هیچ کشتی نمی‌تواند از مزایای این کنوانسیون برخوردار گردد

مگر با در دست داشتن گواهینامه معتبری که به موجب این کنوانسیون صادر شده باشد. ماده ۱۴ - معاهدات و کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های قبلی: ۱ - کلیه معاهدات دیگر و کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های مربوط به ظرفیت که در حال حاضر بین دول متعاقد لازم‌الاجرا است برای مدتی که در آنها تعیین شده به قوت خود باقی می‌ماند و در مورد کشتی‌های ذیل به تمام و کمال اجرا خواهد شد.

الف - کشتی‌هایی که کنوانسیون حاضر درباره آنها اجرا نمی‌شود.

ب - کشتی‌هایی که نسبت به آنها کنوانسیون حاضر درباره مسائلی که صریحاً راه‌حلی برای آنها پیش‌بینی نشده باشد قابل اجرا است.

۲ - در صورتی که معاهدات - کنوانسیون‌ها یا موافقت‌نامه‌های مزبور با مقررات این کنوانسیون مغایر باشند مقررات کنوانسیون حاضر باید رعایت گردد.

ماده ۱۵ - ارسال اطلاعات: دول متعاقد تعهد می‌نمایند اطلاعات ذیل را در اختیار سازمان قرار دهند:

الف - تعداد کافی از نمونه گواهینامه‌هایی که به موجب مقررات کنوانسیون حاضر صادر نموده‌اند جهت ارسال به سایر دول متعاقد.

ب - متن قوانین - احکام - تصویب‌نامه‌ها - مقررات و سایر اسناد لازم‌الاجرای مربوط به موضوعات مختلف که مشمول کنوانسیون حاضر می‌باشند.

ج - فهرست مؤسسات خیردولتی که مجازند از جانب آنها در مورد موضوعات مربوط به ظرفیتهای مختلف اقدام نمایند جهت ارسال به سایر دول متعاقد.

ماده ۱۶ - امضاء - تصویب و الحاق: ۱ - کنوانسیون به مدت شش ماه از تاریخ ۲۳ ژوئن ۱۹۶۹ جهت امضاء و از آن پس به منظور الحاق مفتوح خواهد بود. دول عضو سازمان ملل متحد یا هر یک از مؤسسات تخصصی بین‌المللی انرژی اتمی یا طرف‌های اساسنامه دادگاه دادگستری بین‌المللی می‌توانند با رعایت یکی از ترتیبات ذیل طرف این کنوانسیون گردند:

الف - امضاء بدون قید تصویب.

ب - امضاء مشروط به تصویب با اعلام بعدی تصویب.

ج - الحاق.

۲ - تصویب یا الحاق با تسلیم سند تصویب یا سند الحاق به سازمان تحقق می‌یابد و

سازمان باید کلیه دولت‌هایی را که کنوانسیون حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند از تصویب‌های جدید و الحاق‌ها و تاریخ تسلیم سند آنها مطلع نماید. سازمان همچنین هرگونه امضایی را که طی شش ماه از ۲۳ ژوئن ۱۹۶۹ نسبت به کنوانسیون انجام شده باشد به اطلاع دولت‌هایی که قبلاً کنوانسیون را امضاء نموده‌اند خواهد رسانید.

ماده ۱۷ - لازم‌الاجرا شدن: ۱ - این کنوانسیون ۲۴ ماه پس از تاریخی که بیش از ۲۴ دولت که جمعاً ظرفیت ناوگان بازرگانی آنها کمتر از ۶۵ درصد ظرفیت ناویزه ناوگان بازرگانی جهانی نباشد و طبق ماده ۱۶ بدون قید تصویب یا الحاق آن را امضاء نموده باشند به موقع اجرا در خواهد آمد.

سازمان تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون را به اطلاع کلیه دولی که کنوانسیون را امضاء نموده و یا به آن ملحق شده‌اند خواهد رساند.

۲ - در مورد دولی که سند تصویب کنوانسیون یا الحاق به آن را طی ۲۴ ماه اشاره شده در بند ۱ این ماده در اختیار سازمان گذارده باشند تصویب یا الحاق آنها از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون یا سه ماه پس از تاریخ تسلیم سند آن، هر یک که مؤخر باشد، به موقع اجرا در خواهد آمد.

۳ - تاریخ اجرای این کنوانسیون نسبت به دولت‌هایی که سند تصویب یا الحاق خود را پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن در اختیار سازمان بگذارند سه ماه پس از تاریخی خواهد بود که سند تصویب یا الحاق را ارسال نموده‌اند.

۴ - پس از تاریخی که طی آن کلیه اقداماتی که برای اصلاح این کنوانسیون لازم بوده معمول گردیده یا کلیه تصویب‌های لازم به موجب بند فرعی ب از بند ۲ ماده ۱۸ به اتفاق آراء اخذ شد تسلیم هرگونه سند تصویب یا الحاق نسبت به اصلاحیه نیز قابل اجرا خواهد بود. ماده ۱۸ - اصلاحات: ۱ - این کنوانسیون می‌تواند بنا به پیشنهاد هر یک از دول متعاقد طبق یکی از ترتیبات مشروحه در این ماده اصلاح گردد:

۲ - اصلاح از طریق پذیرش به اتفاق آراء:

الف - هرگونه اصلاحی که بنا به تقاضای یکی از دول متعاقد نسبت به این کنوانسیون لازم باشد باید توسط سازمان جهت رسیدگی و پذیرش به اتفاق آراء به دول متعاقد دیگر ابلاغ گردد.

ب- هرگونه اصلاح مشابه دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش آن از طرف کلیه دول متعاقد به موقع اجرا درخواهد آمد مگر این که تاریخ نزدیکی مورد توافق قرار گیرد.
دولت متعاهدی که پذیرش یا رد اصلاحیه را طی ۲۴ ماه از تاریخ اولیه اطلاعیه اعلام ننماید اصلاح مزبور از طرف او پذیرفته شده تلقی خواهد شد.
۳- اصلاح پس از رسیدگی در سازمان:

الف- بنا به تقاضای یکی از دول متعاقد هرگونه پیشنهاد اصلاحی نسبت به این کنوانسیون در سازمان مورد رسیدگی قرار می‌گیرد و در صورتی که با اکثریت دو سوم آراء اعضای حاضر در کمیته ایمنی دریاوردی سازمان تصویب شد حداقل شش ماه قبل از این که مورد رسیدگی مجمع عمومی سازمان قرار گیرد به کلیه دول متعاقد ابلاغ می‌شود.

ب- هرگاه اصلاحیه‌ای با اکثریت دو سوم آراء اعضای حاضر و رأی دهنده در مجمع به تصویب برسد سازمان اصلاح مزبور را جهت پذیرش به کلیه دول متعاقد اطلاع می‌دهد.
ج- چنین اصلاحی دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش آن از طرف دو سوم دول متعاقد به موقع اجرا درخواهد آمد. اصلاح مزبور در مورد کلیه دول متعاقد اجرا خواهد شد مگر در مورد دولی که قبل از به اجرا درآمدن، عدم پذیرش اصلاح را اعلام نمایند.

د- مجمع می‌تواند با اکثریت دو سوم آراء حاضر و رأی دهنده در جلسه‌ای که دو سوم آراء نمایندگان دولی که در کمیته ایمنی دریاوردی شرکت دارند برای دادن رأی در آن حضور داشته باشند اتخاذ تصمیم نماید که اصلاح دارای چنان اهمیتی است که دولت متعاهدی که اعلامیه موضوع بند فرعی ج این بند را صادر کرده و طی دوازده ماه پس از به اجرا درآمدن اطلاعیه، پذیرش خود را نسبت به آن اعلام ننموده در انقضای مدت باید از عضویت این کنوانسیون محروم گردد. این تصمیم منوط به پذیرش قبلی از طرف دو سوم دول متعاقد است.

ه- هیچ یک از مندرجات این بند مانع آن نیست که یکی از دول پس از دادن یک نوبت پیشنهاد اصلاح به موجب این بند بتواند بار دیگر نسبت به پیشنهاد اقدامی که به موجب بند ۲ یا ۴ این ماده مناسب به نظر برسد اقدام نماید.

۴- اصلاح به وسیله یک کنفرانس:

الف- بنا به تقاضای یک دولت متعاقد که مورد موافقت حداقل یک سوم دول متعاقد

دیگر قرار گرفته باشد سازمان به منظور رسیدگی به اصلاحات مربوط به این کنوانسیون از دول متعاقد جهت تشکیل کنفرانسی دعوت به عمل می‌آورد.

ب- سازمان هرگونه اصلاحی را که با اکثریت دو سوم آراء دول حاضر و رأی دهنده در چنین کنفرانسی به تصویب می‌رسد جهت اعلام موافقت سایر دول متعاقد ابلاغ می‌نماید.
ج- اصلاح مزبور دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش آن از طرف دو سوم دول متعاقد به موقع اجراء در خواهد آمد. چنین اصلاحیه‌ای در مورد کلیه دول متعاقد لازم الاجراست مگر دولی که قبل از لازم الاجرا شدن آن اعلام عدم پذیرش اصلاحات را بنمایند.

د- کنفرانسی که به موجب بند فرعی الف این بند با اکثریت دو سوم آراء حاضرین در جلسه تشکیل می‌گردد می‌تواند هنگام تصویب اصلاحیه چنین اتخاذ تصمیم نماید که اصلاحیه دارای چنین اهمیتی است که هر یک از دول متعاقد که به موجب بند فرعی ج این بند عدم پذیرش اصلاحیه را طی مدت دوازده ماه پس از به اجراء درآمدن آن اعلام نماید در انقضای مدت از عضویت این کنوانسیون محروم گردد.

۵- سازمان باید اصلاحاتی را که به موجب این ماده به موقع اجراء در می‌آید با تعیین تاریخ لازم الاجرا شدن آنها به کلیه دول متعاقد اطلاع دهد.

۶- هرگونه پذیرش یا اعلامیه‌ای که موضوع این ماده واقع شود باید کتبا به سازمان اعلام گردد تا وصول آن را به اطلاع تمام دول متعاقد برساند.

ماده ۱۹ - فسخ: ۱- کنوانسیون حاضر را می‌توان پس از انقضای مدت پنج سال از تاریخ لازم الاجرا شدن آن نسبت به هر دولتی که چنین تقاضایی را داشته باشد منسخ تلقی کرد.
۲- فسخ کنوانسیون باید طی سندی به سازمان اعلام گردد تا همراه با تاریخ وصول آن به اطلاع کلیه دول متعاقد برسد.

۳- اعلام مذکور یک سال پس از وصول آن توسط سازمان یا مدت زمان بیشتری که ممکن است در اعلامیه قید شده باشد دارای اثر اجرایی خواهد بود.

ماده ۲۰- سرزمینها: ۱- الف- سازمان ملل متحد در مواردی که مسئولیت اداره سرزمین را به عهده دارد یا هر دولت متعهده‌ای که مسئولیت اداره روابط بین‌المللی یک سرزمین را تقبل نموده باید هرچه زودتر با مقامات سرزمین مربوط به خود در مورد شمول این کنوانسیون نسبت به آن سرزمین مشاوره نموده و به این منظور تدابیر شایسته‌ای را اتخاذ کند و ممکن

است در هر موقع با اعلام کتبی نظر خود را در این باره به سازمان ابلاغ نماید.

۱- ب- این کنوانسیون از تاریخ وصول اعلامیه یا تاریخ دیگری که در اعلامیه قید شده باشد در سرزمین مورد نظر قابل اجرا است.

۲- الف- سازمان ملل متحد یا هر دولت متعاقد که به موجب بند فرعی الف از بند «۱» این ماده اعلامیه‌ای صادر کرده باشد هر موقع پس از انقضای مدت پنج سال از تاریخ شمول کنوانسیون می‌تواند طی اعلام کتبی دیگری به سازمان اطلاع دهد که از شمول کنوانسیون نسبت به سرزمینی که ضمن اعلامیه تعیین شده است خودداری گردد.

۲- ب- شمول کنوانسیون نسبت به سرزمینی که در اعلامیه تعیین می‌گردد با انقضای یک سال از تاریخ وصول آن به سازمان یا مدت زمان بیشتری که در آن ذکر شده باشد متوقف می‌شود.

۳- سازمان کلیه دول متعاقد را از شمول آن نسبت به هر یک از سرزمینهای موضوع بند ۱ این ماده و عدم شمول آن نسبت به هر یک از سرزمینهای موضوع بند ۲ با ذکر تاریخی که شمول یا عدم شمول مذکور به موقع اجرا گذارده شده است مطلع می‌نماید.

ماده ۲۱- سپردن و ثبت کنوانسیون: ۱- این کنوانسیون نزد سازمان سپرده خواهد شد و دبیرکل سازمان نسخ گراهی شده آن را به تمام دول امضاء کننده و کلیه دولی که با اعلام موافقت خود بدان ملحق شده‌اند ارسال خواهد داشت.

۲- به مجرد این که کنوانسیون به موقع اجرا گذارده شود متن آن توسط دبیرکل سازمان به دبیرخانه ملل متحد ارسال می‌گردد تا طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ثبت و منتشر گردد. ماده ۲۲- زبانها: این کنوانسیون در یک نسخه به زبانهای انگلیسی و فرانسه تنظیم شده و هر دو متن متساویاً معتبر می‌باشند.

ترجمه‌های رسمی به زبانهای روسی و اسپانیایی تهیه و ضمیمه اصل امضاء شده آن به سازمان سپرده خواهد شد.

بنا به مراتب امضاء کنندگان ذیل که دارای اختیارات لازم دولت‌های خود به این منظور می‌باشند کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

لندن بیست و سوم ژوئن ۱۹۶۹

ضمیمه ۱ - قواعد برای محاسبه ظرفیت ویژه و ناویژه کشتیها

قاعده ۱ - کلیات

- ۱ - ظرفیت کشتی شامل ظرفیت ویژه و ناویژه آن است.
 - ۲ - ظرفیت ناویژه و ظرفیت ویژه باید طبق شرایط این مقررات تعیین گردد.
 - ۳ - ظرفیت ناخالص و ظرفیت خالص انواع کرجیهای جدیدی که شکل ساختمانی آنها طوری است که مانع اجراء یا مغایر مقررات این قواعد می باشد باید توسط «سازمان اداری» تعیین گردد.
- شرح روشهایی که برای این نوع تعیین ظرفیت به کار رفته است باید توسط «سازمان اداری» به سازمان اطلاع داده شود تا در اختیار دول متعاقد قرار گیرد.

قاعده ۲ - تعریف اصطلاحاتی که در ضمائم به کار برده شده است

۱ - عرشه فوقانی

عرشه فوقانی بالاترین و کاملترین عرشه واقع در معرض تحولات جوی و دریاست و برای بستن کلیه دریچههایی که در معرض تحولات جوی قرار دارند همچنین دریچههای جانبی کشتی که در قسمت زیرین آن قرار گرفته اند مجهز به وسایل و درپوشهای غیرقابل نفوذ دائمی است در کشتی که برای دسترسی به عرشه فوقانی آن از پله استفاده می شود پایینترین حدفاصل عرشه مجاور ادامه آن در موازات قسمت فوقانی عرشه به منزله عرشه فوقانی تلقی می گردد.

۲ - اندازه حدفاصل عمقی کشتی از تیرحمال

الف - اندازه حدفاصل عمقی کشتی فاصله عمودی است که از روی تیرحمال کشتی تا زیر عرشه فوقانی اندازه گیری می شود. در کشتیهای چوبی و آهنی این فاصله از لبه پایین بریدگی تیرحمال کشتی اندازه گیری می شود. در صورتی که شکل قسمت پایین قسمت وسط کشتی گرد یا دارای حاشیههای چوبی یا آهنی ضخیم باشد این فاصله از نقطه ای که سطح مسطح کف به طرف داخل ادامه پیدا کرده و بهلوی تیرحمال کشتی را قطع می کند اندازه گیری می شود.

بدر کشتی‌هایی که دارای لبه‌های مدور می‌باشند اندازه حدفاصل عمقی کشتی از نقطه تقاطع عمقی کشتی باید از آنجا اندازه‌گیری شود. عمق مزبور باید از خط علامت قسمت پایین عرشه که در موازات قسمت برآمده امتداد دارد اندازه‌گیری شود.

۳- عرض

عرض حداکثر پهناي کشتی است که در کشتی‌هایی که پوشش بدنه آنها فلزی است از وسط کشتی تا خط اندازه حدفاصل عمق کشتی و در کشتی‌هایی که پوشش غیر فلزی دارند تا سطح خارجی بدنه آنها اندازه‌گیری شده است.

۴- فضاهای بسته

فضاهای بسته تمام فضاهای محدود بوسیله بدنه کشتی - دیواره‌های تیغه‌ای یا دیواره‌های ثابت یا قابل حمل و نقل و پلها یا پوششهای غیر دائمی یا سایبانهای قابل حمل می‌باشند هیچگونه بریدگی در روی پل یا فضای خالی در بدنه کشتی یا در عرشه یا در پوشش سقف محوطه یا در دیواره‌های تیغه‌ای یا دیواره‌های ثابت محوطه و یا عدم وجود دیواره‌های تیغه‌ای یا دیواره‌های ثابت مانع از آن نیست که فضایی جزء فضای بسته محسوب گردد.

۵- فضاهای مستثنی

علیرغم شرایط بند (۴) این مقررات فضاهایی که در بند فرعی الف تا هاین بند به آنها اشاره شده فضاهای مستثنی نامیده می‌شوند و جزو فضاهای بسته منظور نمی‌گردند. معذالک فضاهایی که حداقل یکی از شرایط ذیل در آنها رعایت شده باشد به منزله فضای بسته تلقی خواهند شد.

فضای مجهز به طبقه‌بندی یا سایر وسایل ایمنی کالا یا انبار باشد.

در و پنجره‌ها مجهز به وسایل انسداد باشند.

در ساختمان امکانات بسته شدن این قبیل در و پنجره‌ها پیش‌بینی شده باشد.

الف- ۱- فضای واقع در داخل ساختمان مقابل آخرین دریچه‌ای که از عرشه‌ای به عرشه دیگر ادامه دارد مگر محوطه محصور که ارتفاع آن بیش از ۲۵ میلی متر (۱ اینچ) از ارتفاع تیرهای عرشه مجاور آن بلندتر نیست دارای عرضی معادل یا بیشتر از ۹۰ درصد عرض

عرشه در جهت دهانه فضای خالی می باشد. این شرط باید طوری عملی گردد که از فضاهای بسته تنها بین فضای خالی تحتانی مذکور در قسمت بالا از خطی که در موازات خط بالای فضای خالی است فاصله ای برابر نصف وسعت عرشه در مسیر ادامه فضای خالی مستثنی شود. (تصویر ۱ در ضمیمه ۱)

الف - ۲ - چنانچه وسعت قضا به علت ترتیبانی به غیر از تقارب پوشش خارجی کمتر از ۹۰ درصد عرض عرشه باشد باید تنها محوطه بین خط فضای خالی و خطی در موازات نقطه ای که عرض عرشه برابر یا کمتر از ۹۰ درصد می شود از کلیه فضاهای بسته مستثنی گردد. (تصویر ۲ و ۳ و ۴ در ضمیمه ۱)

الف - ۳ - صرف نظر از دیواره ها یا نرده ها و قفسه های کاملاً باز و دو محوطه را که مستثنی شدن یک یا هر دوی آنها به موجب بند فرعی (الف - ۱) یا (الف - ۲) مجاز گردیده از یکدیگر جدا می کند در صورتی که خط مرز بین این دو محوطه کمتر از نصف عرض عرشه باشد مستثنی کردن آنها نباید صورت گیرد. (تصویر ۵ و ۶ در ضمیمه ۱)

ب - فضاهای واقع در زیر عرشه یا سقفهای سرپناه رو به دریا یا در معرض هوا که جز حائل های نگهداری هیچگونه بستگی دیگری با قسمت های مجاور بدنه کشتی ندارند در چنین فضاهایی می توان از نرده یا دیواره یا نصب حائلهایی درکناره کشتی استفاده نمود مشروط بر اینکه فاصله بین بالای نرده ها یا دیواره کمتر از 0.75 متر ($2/5$ فوت) یا یک سوم ارتفاع سطح (هر یک که بیشتر است) نباشد. (تصویر ۷ در صفحه ۱)

ج - فضاهای ممتد از سمتی به سمت دیگر ساختمان که مستقیماً در مسیر سطوح خالی سمت مقابل قرار دارند و ارتفاع آنها نباید کمتر از 0.75 متر ($2/5$ فوت) یا یک سوم ارتفاع ساختمان (هر یک که بیشتر است) باشد. در صورتی که سطح مزبور طوری است که فقط در یک سمت دارای ساختمان است فضایی که باید مستثنی گردد باید در داخل و از سطح خالی تا نصف بیشتر عرض عرشه در جهت محوطه خالی محدود شود. (تصویر ۸ در ضمیمه ۱)

د - فضاهای واقع در ساختمانی که مستقیماً زیر یک فضای سر باز در روی عرشه قرار دارد. مشروط بر این که چنین فضایی در مجاورت هوا باشد و فضای مستثنی شده از فضای بسته منحصر به فضای خالی باشد. (تصویر ۹ در ضمیمه ۱)

ه- گودی حاشیه دیواره ساختمان واقع در مجاورت هوا که دهانه آن بدون هیچگونه وسیله انسداد از عرشه‌ای تا عرشه دیگر امتداد دارد. مشروط بر این که وسعت داخلی آن بیشتر از وسعت دهانه ورودی آن نبوده و امتدادش داخل ساختمان بیش از دو برابر عرض دهانه ورودی آن نباشد. (تصویر ۱۰ در ضمیمه ۱)

۶- مسافر

مسافر به کسانی غیر از افراد ذیل اطلاق می‌گردد:

الف- فرمانده و کارکنان کشتی یا افراد دیگری که تحت هر عنوان برای انجام امور کشتی استخدام یا اجیر شده‌اند.

ب- اطفال کمتر از یک سال.

۷- فضاهای مخصوص کالا

فضاهای مخصوص کالا که باید در محاسبه ظرفیت خالص منظور گردد فضاهای بسته‌ای هستند برای کالاهایی که از کشتی تخلیه می‌شوند مشروط بر این که فضاهای مزبور در ظرفیت ناویژه منظور شده باشد. این فضاها باید با علامت ثابت حرف CC (قسمت کالا) مشخص شوند و حروف مزبور طوری قرار داده شوند که بلندی آنها از ۱۰۰ میلی‌متر (۴ اینچ) کمتر نبوده و به خوبی قابل رویت باشند.

۸- غیر قابل نفوذ بودن در برابر شرایط جوی

غیر قابل نفوذ بودن بدین معنی است که در کلیه شوایط جوی در دریا آب به داخل کشتی نفوذ ننماید.

قاعده ۳- ظرفیت ناویژه

ظرفیت ناویژه (GT) کشتی به وسیله فرمول ذیل تعیین می‌گردد.

$$GT = K_1 V$$

در صورتی که: $V =$ بعد کلی تمام محوطه‌های بسته کشتی به متر مکعب باشد.

$$K_1 = 0.2 + 0.02 \cdot 10^V$$

یا طبق جدول ضمیمه

قاعده ۴ - ظرفیت ویژه

۱ - ظرفیت ویژه (NT) کشتی از طریق فرمول ذیل به دست می آید:
که در آن:

$$NT = K_2 V_C \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right)$$

الف - عامل $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ نباید بزرگتر از واحد گرفته شود.

ب - عبارت ریاضی $K_2 V_C \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ نباید کمتر از ۰/۲۵ GT / گرفته شود.

ج - NT نباید کمتر از ۰/۳۰ GT / گرفته شود.
و در آن:

V_C = حجم کلی فضاهای کالا به مترمکعب.

$$K_2 = V_C 10g_{10} 0.02 + 0.2 \text{ (یا طبق جدول ضمیمه ۲)}$$

$$K_3 = \frac{1}{25} \frac{GT + 10000}{10000}$$

D = اندازه حدفاصل عمق وسط کشتی به متر به طوری که در قاعده ۲ (۲) شرح داده شد.

d = اندازه حدفاصل آبخور وسط کشتی به متر به طوری که در بند (۲) این قاعده شرح داده شد.

N_1 = تعداد مسافرین کابین‌هایی که بیش از ۸ تختخواب ندارند.

N_2 = تعداد سایر مسافرین.

$N_1 + N_2$ = مجموع ظرفیت حمل مسافر کشتی طبق آنچه در گواهی‌نامه کشتی اشاره شد

چنانچه $N_1 + N_2$ کمتر از ۱۳ نفر باشد N_1 و N_2 باید صفر گرفته شود.

ظرفیت غیر خالص آنچه به موجب مقررات قاعده (۳) تعیین شده.

۲ - اندازه حدفاصل آبخور (d) که در بند (۱) این قاعده به آن اشاره شد باید یکی از

آبخورهای مشروح ذیل باشد:

الف - برای کشتی‌هایی که اجرای کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین اجباری است طبق

همین کنوانسیون آبخور مربوط به خط شاهین تابستانی (غیر از خط شاهین الوار) تعیین شده.

ب - جهت کشتی‌های مسافری آبخور مربوط به بلندترین خط بار تعیین شده طبق

کنوانسیون بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا که در دست اجراست یا سایر

موافقت‌نامه‌های بین‌المللی.

ج- جهت کشتی‌هایی که کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین در مورد آنها قابل اجرا نیست ولی برای آنها خط باری طبق شرایط ملی تعیین شده آبخور مربوط به خط بار تابستانی که برای آن تعیین شده.

د- برای کشتی‌هایی که خط بار برای آنها تعیین نشده ولی آبخور آنها طبق شرایط ملی محدود می‌باشد حداکثر آبخور مجاز.

ه- برای سایر کشتیها ۷۵ درصد اندازه حد فاصل عمقی وسط کشتی به طوری که در قاعده ۲ (۲) شرح داده شده.

قاعده ۵- تغییر ظرفیت ویژه

۱- وقتی مشخصات کشتی از قبیل $V - V_c - d - N_1$ یا N_2 به طوری که در قاعده ۳ و ۴ شرح داده شد تغییر می‌نماید و این تغییر موجب می‌گردد ظرفیتی که طبق شرایط قاعده ۴ تعیین شده افزایش یابد ظرفیت ویژه کشتی باید برحسب مشخصات جدید تعیین و بلادرنگ مورد عمل قرار گیرد.

۲- کشتی که برای آن خط باری که در تبصره (۲) (الف) و (۲) (ب) قاعده ۴ به آن اشاره شد تعیین می‌شود طبق مقررات قاعده (۴) فقط یک ظرفیت ویژه باید برای آن تعیین شود و ظرفیت مزبور متناسب و قابل اجرا برای خط باری که برای کار کشتی تعیین شده باشد.

۳- وقتی مشخصات کشتی از قبیل $V - V_c - d - N_1$ یا N_2 که در قاعده (۳) و (۴) شرح داده شد تغییر می‌نماید یا هنگامی که خط بار تعیین شده در بند (۲) این قاعده به علت تغییر کار کشتی تغییر می‌نماید و این تغییر موجب تقلیل ظرفیت که طبق مقررات قاعده ۴ تعیین شده تا دوازده ماه پس از تاریخ گواهینامه فعلی گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) دیگری که حاوی ظرفیت ویژه جدید باشد صادر نخواهد شد مشروط بر این که مشمول شرایط ذیل نباشد:

الف- چنانچه کشتی به پرچم دولت دیگری منتقل شده باشد یا

ب- اگر کشتی در دست تغییرات یا اصلاحاتی قرار گیرد که از نظر دستگاه اداری دارای خواص مهمی باشد از قبیل برداشتن بنایی از قسمت فوقانی کشتی و این عمل ۱۴ ایجاب نماید خط بار تعیین شده کشتی تغییر نماید یا

ج - برای کشتیهای مسافربری که به کار حمل تعداد زیادی مسافر بدون اطاق گمارده می شود از قبیل حمل زوار.

قاعده ۶ - محاسبه حجم ها

۱ - کلیه اندازه های منظور شده در محاسبه ظرفیت ویژه و ناویژه باید بدون در نظر گرفتن توازن یا انبارها و نظیر آنها تا سمت داخل بدنه یا پوشش حاشیه بدنه در کشتیهای فلزی و تا سطح خارجی لبه یا تا سمت داخل سطوح حاشیه لبه در کشتیهایی از جنس دیگر اندازه گیری شود.

۲ - اندازه زائده ها در حجم کلی باید منظور گردد.

۳ - اندازه محوطه های رو به دریا را می توان از حجم کلی مجزا نمود.

قاعده ۷ - اندازه گیری و محاسبه

۱ - کلیه اندازه هایی که در محاسبه حجم ها به کار برده می شود باید تا قریب ترین سانتیمتر یا یک پانزدهم فوت اندازه گرفته شود.

۲ - حجم ها باید بر حسب روشهایی که معمولاً برای محوطه مربوطه مورد قبول می باشد و با دقتی مورد تأیید سازمان اداری قرار گیرد محاسبه گردد.

۳ - محاسبه باید به قدر کافی مشروح و بررسی آن آسان باشد.

ضمیمه شماره ۱

ازلامی که در قاعده ۲ (۵) به آنها اشاره شده است.

در ارقام زیر: $O =$ فضای مستثنی

$C =$ فضای بسته

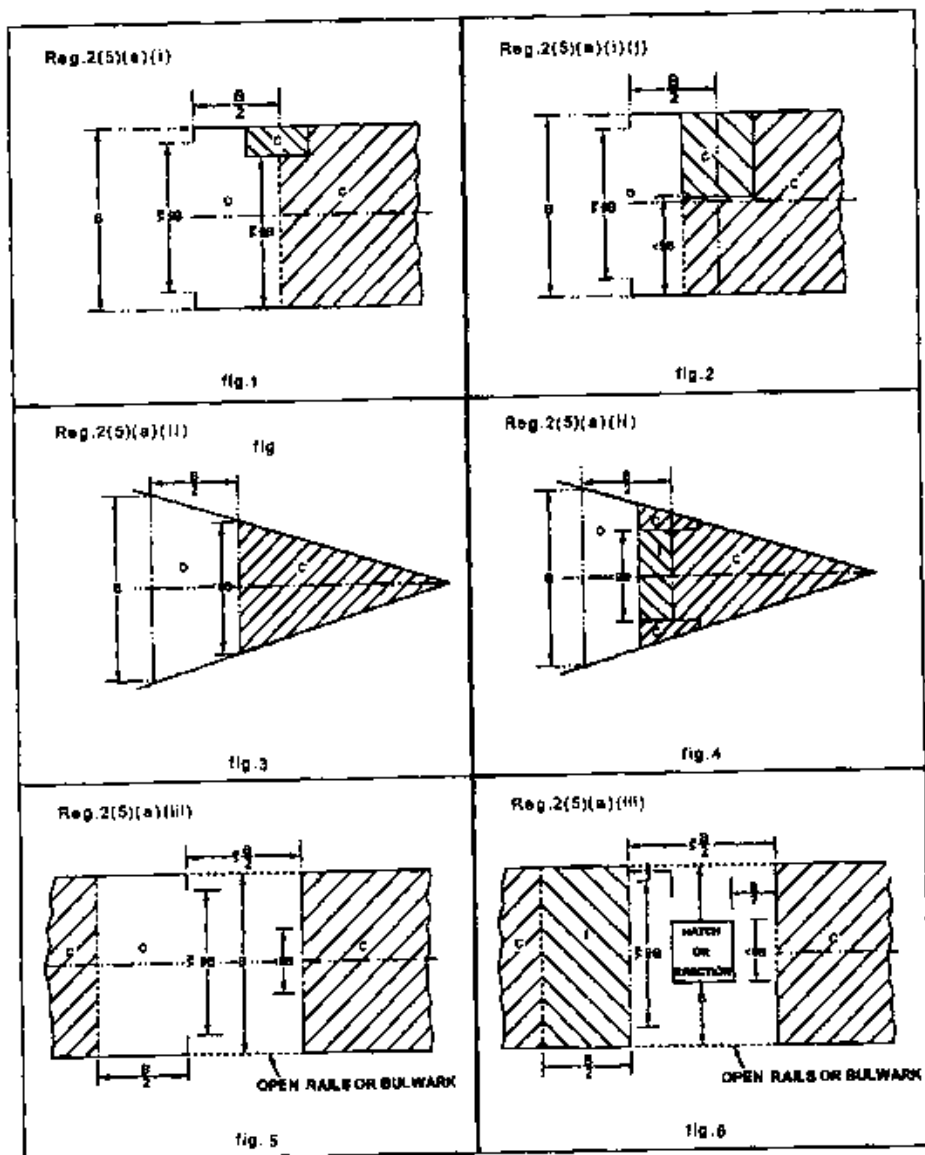
$I =$ فضایی که باید به عنوان بسته تلقی گردد.

قسمتهای هاشورزده مشمول فضای بسته خواهد بود.

$B =$ عرض عرشه در محل دریچه پل فوقانی.

در کشتی هایی که لبه بالایی دیوار آنها گرد باشد عرض کشتی به ترتیبی که در شماره ۱۱

نشان داده شده است محاسبه می گردد.



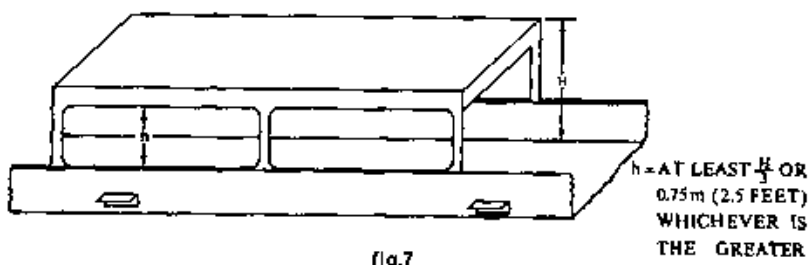


fig.7

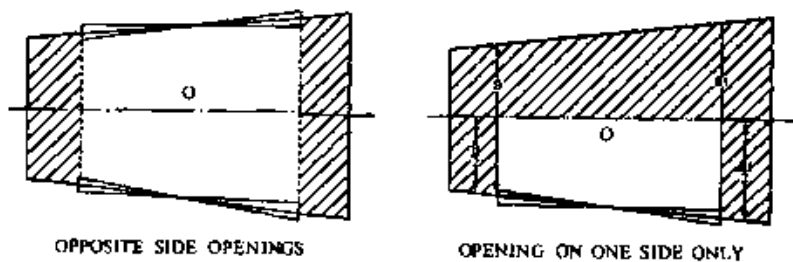
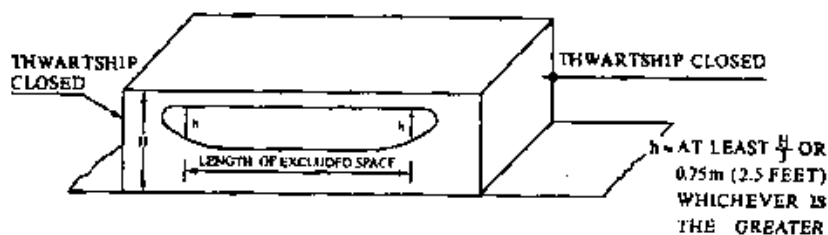


fig.8

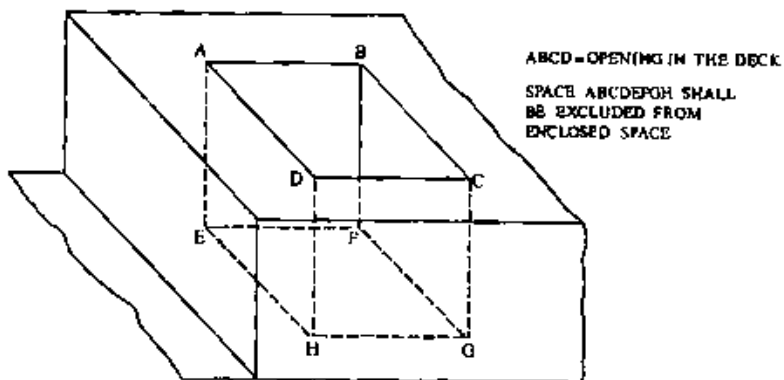


fig.9

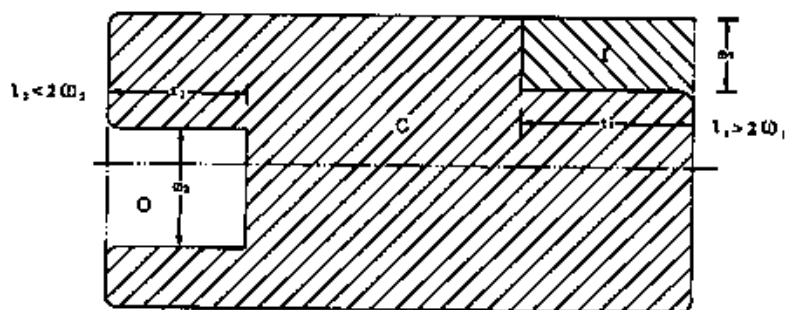


fig. 10

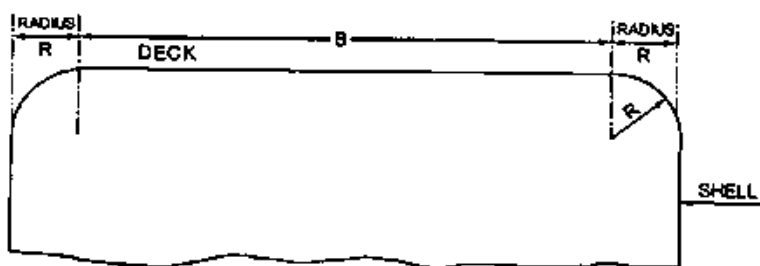


fig. 11

ضمیمه شماره ۲

ضرایب K_1 و K_2 که در قواعد ۳ و ۴ (۱) به آنها اشاره شده است.

V یا $V_0 =$ گنجایش به حسب متر مکعب

V or V_0	K_1 or K_2	V or V_0	K_1 or K_2	V or V_0	K_1 or K_2	V or V_0	K_1 or K_2
10	0.2200	45000	0.2931	330000	0.3104	670000	0.3165
20	0.2260	50000	0.2940	340000	0.3106	680000	0.3166
30	0.2295	55000	0.2948	350000	0.3109	690000	0.3168
40	0.2320	60000	0.2956	360000	0.3111	700000	0.3169
50	0.2340	65000	0.2963	370000	0.3114	710000	0.3170
60	0.2356	70000	0.2969	380000	0.3116	720000	0.3171
70	0.2369	75000	0.2975	390000	0.3118	730000	0.3173
80	0.2381	80000	0.2981	400000	0.3120	740000	0.3174
90	0.2391	85000	0.2986	410000	0.3123	750000	0.3175
100	0.2400	90000	0.2991	420000	0.3125	760000	0.3176
200	0.2460	95000	0.2996	430000	0.3127	770000	0.3177
300	0.2495	100000	0.3000	440000	0.3129	780000	0.3178
400	0.2520	110000	0.3008	450000	0.3131	790000	0.3180
500	0.2540	120000	0.3016	460000	0.3133	800000	0.3181
600	0.2556	130000	0.3023	470000	0.3134	810000	0.3182
700	0.2569	140000	0.3029	480000	0.3136	820000	0.3183
800	0.2581	150000	0.3035	490000	0.3138	830000	0.3184
900	0.2591	160000	0.3041	500000	0.3140	840000	0.3185
1000	0.2600	170000	0.3046	510000	0.3142	850000	0.3186
2000	0.2660	180000	0.3051	520000	0.3143	860000	0.3187
3000	0.2695	190000	0.3056	530000	0.3145	870000	0.3188
4000	0.2720	200000	0.3060	540000	0.3146	880000	0.3189
5000	0.2740	210000	0.3064	550000	0.3148	890000	0.3190
6000	0.2756	220000	0.3068	560000	0.3150	900000	0.3191
7000	0.2769	230000	0.3072	570000	0.3151	910000	0.3192
8000	0.2781	240000	0.3076	580000	0.3153	920000	0.3193
9000	0.2791	250000	0.3080	590000	0.3154	930000	0.3194
10000	0.2800	260000	0.3083	600000	0.3156	940000	0.3195
15000	0.2835	270000	0.3086	610000	0.3157	950000	0.3196
20000	0.2860	280000	0.3089	620000	0.3158	960000	0.3196
25000	0.2880	290000	0.3092	630000	0.3160	970000	0.3197
30000	0.2895	300000	0.3095	640000	0.3161	980000	0.3198
35000	0.2909	310000	0.3098	650000	0.3163	990000	0.3199
40000	0.2920	320000	0.3101	660000	0.3164	1000000	0.3200

ضرایب مربوط به K_1 یا K_2 به ارزشهای متوسط V یا K_0 بوسیله فرمولهای طرفین

وسطینی تعیین خواهد گردید.

گواهینامه

گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹)

محل مهر رسمی

این گواهینامه براساس مقررات بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹) باکسب

اجازه از طرف دولت

(مشخصات کامل کشور مربوطه)

که قرارداد از تاریخ در آن رسماً به موقع اجرا گذارده شده است به وسیله

(مشخصات کامل شخص یا سازمان صلاحیتداری که به موجب

مقررات کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹) معین شده باشد).

نام کشتی	علائم مشخصه شماره با حروف	بندری که کشتی در آن ثبت شده	تاریخ*

* به اقتضای مورد تاریخی که تیر حمل (Keel) نصب شده یا تاریخی که کشتی در

مرحله‌ای نظیر آن از مراحل ساخت باشد (ماده ۲ (۶) یا تاریخی که در کشتی در آن تاریخ

تغییراتی داده شده یا تجدید ساخت گردیده (ماده ۳ (۲) (ب)).

ابعاد اصلی

طول (ماده ۲ (۸))	عرض (قاعده ۲ (۳))	اندازه حد فاصل عمق کشتی از تیر حمل (قاعده ۲ (۲))

ظرفیتهای کشتی عبارتند از:

ظرفیت ناویژه

ظرفیت ویژه

گواهی می شود که ظرفیتهای این کشتی براساس مقررات کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹) تعیین گردیده است.

در تاریخ
 (محل صدور گواهینامه) (تاریخ صدور)
 (امضای مقام صادرکننده گواهینامه)
 و / یا
 (مهر سازمان صادرکننده)

پس از امضا عبارت زیر باید اضافه شود:

امضاء کننده زیر اعلام می دارد که از طرف دولت مذکور مجاز در صدور این گواهینامه می باشد.

فضاهایی که در متن ظرفیت منظور شده است					
ظرفیت ویژه			ظرفیت ناویژه		
طول	محل	نام فضا	طول	محل	نام فضا
					زیر عرشه
		تعداد مسافران (قاعده ۴ (۱)) تعداد مسافران در اطاقهای مسافری که بیش از هشت تختخواب نداشته باشند تعداد سایر مسافران			
		اندازه حد فاصل آبخور (قاعده ۴ (۲))			فضاهای مستثنی (قاعده ۲ (۵)) در مقابل ارقام فضاهای مذکور باید علامت (*) اضافه شود که مشخص کننده فضاهای مستثنی و فضاهای بسته خواهد بود
تاریخ و محل اندازه‌گیری اصلی					
تاریخ و محل آخرین اندازه‌گیری قبلی					
ملاحظات:					

قانون اجازه تصویب قواعد و مقررات فنی کنوانسیونهای بین‌المللی دریایی امصوب ۱۴/۲/۱۳۵۵

ماده واحده - هیأت وزیران می‌تواند بنا به پیشنهاد سازمان بنادر و کشتیرانی و تأیید وزارت امور خارجه توصیه‌نامه‌ها و قطعنامه‌ها و تصمیمات و جداول و قواعد و مقررات فنی و اصلاحیه‌ها و الحاقیه‌های مربوط به آنها و سایر منضمات ناظر بر کنوانسیونهای دریایی مشروحه زیر را که دولت ایران بدانها ملحق گردیده و از طرف سازمانهای بین‌المللی مربوطه یا دستگاههای تابع آنها پذیرفته شده یا پذیرفته می‌شود تصویب کند و اقدام لازم برای اجرای آنها معمول دارد:

عنوان	تاریخ انعقاد	تاریخ الحاق ایران
۱- کنوانسیون ایجاد سازمان مشورتی دریانوردی بین‌الدول	۱۹۴۸/۳/۶	۱۹۵۸/۱/۲
۲- کنوانسیون راجع به تحدید مسؤولیت صاحبان کشتیهای دریاییما	۱۹۵۷/۱۰/۱۰	۱۹۶۶/۴/۲۶
۳- کنوانسیون حفظ جان اشخاص در دریا	۱۹۶۰/۶/۱۷	۱۹۶۶/۵/۳۱
۴- کنوانسیون یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مافر از طریق دریا	۱۹۶۱/۴/۲۹	۱۹۶۶/۴/۲۶
۵- کنوانسیون مربوط به خط بازگیری کشتیها	۱۹۶۶/۴/۵	۱۹۷۳/۱۰/۵
۶- کنوانسیون اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها	۱۹۶۹/۶/۲۳	۱۹۷۳/۳/۲۸

لایحه قانونی راجع به «کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی» و «پروتکل مربوط به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» مصوب ۱۳۵۸/۹/۲۱ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران

ماده واحده - «کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی» مشتمل بر ۳۰ ماده و «پروتکل مربوط به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» مورخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ (۵۷/۲/۴) تصویب و به وزارت امور خارجه اجازه داده می‌شود که تشریفات تسلیم اسناد تصویب را انجام دهد.

کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی^۲

حکومت دولت بحرین

دولت ایران

حکومت جمهوری عراق

حکومت دولت کویت

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۰۲۷۶ مورخ ۱۳۵۹/۳/۱۸ - صفحه ۶۳۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۸.

۲ - متن کنوانسیون از جزوه تهیه شده توسط اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی، نقل شده است.

حکومت سلطنت عمان

حکومت دولت قطر

حکومت پادشاهی عربستان سعودی

حکومت دولت امارات عربی متحده

با درک این حقیقت که آلودگی محیط زیست دریایی منطقه مشترک بین بحرین-ایران-عراق-کویت-عمان-قطر-عربستان سعودی و امارات عربی متحده به نفت و سایر مواد مضره یا سمی ناشی از فعالیت‌های انسان در خشکی یا در دریا بخصوص از طریق تخلیه بی‌رویه و بدون نظارت این مواد و ایجاد خطر روزافزون برای حیات دریایی و شیلات و سلامت انسان و استفاده‌های تفریحی از سواحل و سایر تسهیلات رفاهی می‌نماید - با توجه به خصوصیات ویژه هیدروگرافیک و اکولوژیک محیط زیست دریایی منطقه و آسیب‌پذیری خاص آن نسبت به آلودگی -

با آگاهی از ضرورت حصول اطمینان از این که فعالیتهای مربوط به توسعه شهر و روستاها و در نتیجه استفاده از زمین باید به نحوی صورت پذیرد که حتی الامکان منابع دریایی و تاسیسات و وسایل رفاهی سواحل حفظ شود و این توسعه به محیط زیست لطمه وارد نازد -

با اعتقاد به حصول اطمینان از این که جریان‌ات توسعه صنعتی به هیچ وجه به محیط زیست دریایی در منطقه آسیب نرساند و منابع زنده در آن و همچنین سلامت انسان را بخطر نیاندازد -

با وقوف بر لزوم اتخاذ یک روش مدیریت جامع در مورد استفاده از محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی که نیل به هدف‌های مربوط به محیط زیست و عمران و توسعه را به نحوی هماهنگ امکان‌پذیر سازد -

با آگاهی از نیاز به تنظیم دقیق یک برنامه پژوهشی و مراقبت و ارزیابی با توجه به کمبود اطلاعات علمی در خصوص آلودگی دریا در منطقه -

با توجه به اینکه دولت‌های منطقه مسؤولیت خاصی برای حفظ محیط زیست دریایی آن به عهده دارند -

با آگاهی از اهمیتی که همکاری و هماهنگی اقدامات بر اساس منطقه‌ای باهدف حمایت از محیط زیست دریایی منطقه به سود کلیه طرفهای ذینفع منجمله نسلهای آینده دارد - با در نظر گرفتن کنوانسیون‌های بین‌المللی موجودی که با کنوانسیون حاضر ارتباط دارند -

به شرح زیر موافقت می‌نماید:

ماده ۱ - تعاریفات: از لحاظ کنوانسیون حاضر:

الف - مقصود از «آلودگی دریایی» داخل کردن مواد یا انرژی در محیط زیست دریایی بوسیله انسان بطور مستقیم یا غیر مستقیم می‌باشد که اثرات زیانبخش مانند آسیب به منابع زنده و خطر برای سلامت انسان و ایجاد مانع در فعالیتهای دریایی از جمله ماهیگیری و لطمه به کیفیت از لحاظ استفاده از آب دریا و کاهش وسایل رفاهی بیار آورد یا احتمال ایجاد اینگونه خطرات را در بر داشته باشد.

ب - مقصود از «مرجع ملی» مرجعی است که هر دولت متعاقد بعنوان مسؤل هماهنگی ساختن مساعی ملی برای اجرای این کنوانسیون و پروتکل‌های آن تعیین نموده است.

ج - مقصود از «سازمان» سازمانی است که دول متعاقد طبق بند الف ماده ۱ تأسیس نموده‌اند.

د - مقصود از «دبیرخانه» دبیرخانه سازمان است که طبق ماده ۱۶ تشکیل می‌گردد. ه - مقصود از «طرح عملیاتی» طرح عملیاتی برای حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی بین بحرین - ایران - عراق - کویت - عمان - قطر - عربستان سعودی و امارات عربی متحده می‌باشد که در کنفرانس منطقه‌ای نمایندگان تام‌الاختیار کویت درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی که از تاریخ ۱۵ تا ۲۳ آوریل ۱۹۷۸ منعقد گردید به تصویب رسیده است.

ماده ۲ - شمول جغرافیایی: الف - کنوانسیون حاضر شامل محدوده دریایی منطقه است که از جنوب محدود است به خطوطی که نقاط جغرافیایی زیر را بهم وصل می‌کند:

از راس ضربت علی بمختصات ۱۶ درجه و ۳۹ دقیقه شمالی و ۵۳ درجه و ۳ دقیقه و ۳۰

ثانیه شرقی.

به نقطه‌ای با مختصات ۱۶ درجه شمالی و ۵۳ درجه و ۲۵ دقیقه شرقی،
به نقطه‌ای با مختصات ۱۷ درجه شمالی و ۵۶ درجه و ۳۰ دقیقه شرقی،
به نقطه‌ای با مختصات ۲۰ درجه و ۳۰ دقیقه شمالی و ۶۰ درجه شرقی،
سپس به راس الفاسته با مختصات ۲۵ درجه و ۴ دقیقه شمالی و ۶۱ درجه و ۲۵ دقیقه
شرقی.

(که از این پس منطقه دریایی نامیده خواهد شد.)

ب- محدوده دریایی شامل آبهای داخلی دولتهای متعاقد نخواهد بود مگر در مواردی که
به نحوی دیگر در کنوانسیون حاضر و یا در هر یک از پروتکل‌های مربوطه تعیین شده باشد.
ماده ۳- تعهدات عمومی: الف- دولتهای متعاقد، منفرداً و یا مشترکاً کلیه اقدامات لازم را
طبق این کنوانسیون و پروتکل‌های لازم‌الاجرائی که در آن عضویت دارند برای جلوگیری و یا
کاستن از آلودگی محیط زیست در منطقه دریایی و مبارزه با آلودگی اتخاذ خواهند نمود.
ب- علاوه بر پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد
مضره در موارد اضطراری که همزمان با این کنوانسیون برای امضاء مفتوح گردیده است،
دولتهای متعاقد در تنظیم و تصویب پروتکل‌های دیگری که متضمن اقدامات و خط‌مشی‌ها
و ضوابط مورد توافق برای اجرای این کنوانسیون باشد همکاری خواهند کرد.

ج- دولتهای متعاقد ضوابط و قوانین و مقررات ملی مورد لزوم برای انجام مؤثر تعهد
مقرر در بند الف این ماده را وضع و کوشش خواهند کرد که سیاستهای ملی خود را از این
حیث هماهنگ سازند و برای این منظور یک مرجع ملی تعیین نمایند.

د- دولتهای متعاقد به منظور وضع و اتخاذ ضوابط منطقه‌ای و رویه‌ها و خط‌مشی‌های
توصیه شده برای جلوگیری و یا کاستن از آلودگی از کلیه منابع آلودگی و مبارزه با آن- موافق
با هدفهای این کنوانسیون- با سازمانهای صلاحیتدار بین‌المللی و منطقه‌ای و ناحیه‌ای
همکاری نموده و یکدیگر را در انجام تعهدات خود مساعدت خواهند کرد.

ه- دولتهای متعاقد ست‌های کوشش خود را به عمل خواهند آورد تا اطمینان حاصل کنند
که اجرای این کنوانسیون موجب تبدیل یک نوع آلودگی به نوعی دیگر که ممکن است برای
محیط زیست زیانبخش باشد نخواهد شد.

ماده ۴- آلودگی از کشتیها: دولتهای متعاهد کلیه اقدامات مناسب را که طبق این کنوانسیون و با رعایت مقررات قابل اجرای قوانین بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی و کاهش آن و مبارزه با آلودگی در منطقه دریایی که از تخلیه عمدی یا تصادفی موادی از کشتیها ناشی می‌شود معمول خواهند داشت و مراقبت خواهند کرد که مقررات قابل اجرای بین‌المللی مربوط به کنترل این نوع آلودگی منجمله سر بار کردن و آب توازن مجزا و مخازن و روشهای شستشوی مخازن با نفت خام رعایت گردد.

ماده ۵- آلودگی ناشی از تخلیه مواد زاید از کشتی و وسائط نقلیه هوایی: دولتهای متعاهد کلیه اقدامات مناسب را جهت جلوگیری از آلودگی و کاهش آن و مبارزه با آلودگی در منطقه دریایی که از تخلیه مواد زاید و سایر مواد از کشتیها و وسائط نقلیه هوایی ناشی می‌شود معمول خواهند داشت و مراقبت به عمل خواهند آورد که مقررات قابل اجرای بین‌المللی مربوط به کنترل این نوع آلودگی طبق آنچه در کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوطه پیش‌بینی شده است به نحو مؤثری در منطقه دریایی رعایت گردد.

ماده ۶- آلودگی ناشی از منابع واقع در خشکی: دولتهای متعاهد کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری و کاستن از آلودگی ناشی از موادی که از خشکی، از راه آب یا از راه هوا یا مستقیماً از ساحل به منطقه دریایی داخل می‌شود منجمله مواد زاید و فاضلابها معمول خواهند داشت.

ماده ۷- آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری در بستر دریای سرزمینی و زیر بستر آن و فلات قاره: الف- دولتهای متعاهد کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری و کاستن از آلودگی و مبارزه با آن در منطقه دریایی که از عملیات اکتشافی و بهره‌برداری در بستر دریای سرزمینی و زیر بستر آن و فلات قاره ناشی می‌شود منجمله جلوگیری از حوادث و مقابله با موارد اضطراری آلودگی که موجب صدمه به محیط زیست دریایی می‌گردد، بعمل خواهند آورد.

ماده ۸- آلودگی ناشی از سایر فعالیتهای انسان: دولتهای متعاهد، کلیه اقدامات لازم را جهت جلوگیری و کاستن از آلودگی ناشی از احیای اراضی و لایروبی‌های مربوط و لایروبی ساحلی به عمل خواهند آورد و با اینگونه آلودگی مبارزه خواهند نمود.

ماده ۹- همکاری برای مقابله با موارد اضطراری آلودگی: الف- دولتهای متعاهد منفرداً و

یا مشترک‌الکلیه اقدامات لازم منجمله اقداماتی را که برای حصول اطمینان از آمادگی تجهیزات و وسایل کافی و پرسنل واجد شرایط بمنظور مقابله با موارد اضطراری آلودگی در منطقه دریایی بدون توجه به علت آن و برای کاهش یا رفع خسارت ناشی از آن ضروری است، معمول خواهند داشت.

ب- هر یک از دولتهای متعاقد که از مورد اضطراری آلودگی در منطقه دریایی مطلع شود باید بدون تأخیر مراتب را به سازمان مذکور در ماده ۱۶ و توسط دبیرخانه یا مستقیماً به هر دولت متعاهدی که ممکن است از چنین مورد اضطراری آسیب پذیرد اطلاع دهد.

ماده ۱۰- همکاریهای علمی و فنی: الف- دولتهای متعاقد مستقیماً یا در صورت لزوم از طریق سازمانهای ذیصلاح بین‌المللی و یا منطقه‌ای در زمینه تحقیقات علمی، کنترل و ارزیابی مربوط به آلودگی در منطقه دریایی همکاری خواهند نمود و اطلاعات حاصله و دانشنیهای علمی را جهت اجرای این کنوانسیون و هر یک از پروتکل‌های آن مبادله خواهند کرد.

ب- دولتهای متعاقد با همکاری سازمانهای صلاحیتدار منطقه‌ای یا بین‌المللی بمنظور تدوین و ایجاد هماهنگی برنامه‌های ملی تحقیقاتی و مراقبت و ارزیابی مربوط به هر گونه آلودگی در منطقه دریایی و همچنین ایجاد شبکه منطقه‌ای بمنظور حصول اطمینان از هماهنگی این برنامه‌ها با یکدیگر همکاریهای بیشتری خواهند کرد. بدین منظور هر دولت متعاقد مرجع ملی مسؤول تحقیقات و کنترل آلودگی در قلمرو ملی خود تعیین خواهد نمود و در برنامه‌های بین‌المللی برای تحقیقات و کنترل آلودگی در خارج از قلمرو خود شرکت خواهند نمود.

ماده ۱۱- ارزیابی محیط زیست: الف- هر یک از دولتهای متعاقد کوشش خواهد کرد در کلیه فعالیتهای برنامه‌ریزی که متضمن اجرای پروژه‌هایی در ساحل سرزمین خود و بخصوص در مناطق ساحلی که ممکن است خطر ایجاد آلودگی در منطقه دریایی نماید، ارزیابی اثرات بالقوه این فعالیتهای محیط زیست منظور نماید.

ب- دولتهای متعاقد می‌توانند با مشورت دبیرخانه روشهایی برای انتشار اطلاعات مربوط به فعالیتهای مذکور در بند الف فوق اتخاذ نمایند.

ج - دولتهای متعاقد تقبل می‌کنند که منفردا یا مشترکا رهنمودهای فنی و غیره طبق روشهای فنی معمول بمنظور کمک به برنامه‌ریزی پروژه‌های عمرانی خود را بنحوی تهیه نمایند که اثرات زیانبخش آنها بر محیط زیست دریایی به حداقل کاهش داده شود. در این مورد در صورت اقتضا استانداردهای بین‌المللی می‌تواند ملاک عمل قرار گیرد.

ماده ۱۲ - کمکهای فنی و غیره: دولتهای متعاقد مستقیما یا از طریق سازمانهای صلاحیتدار منطقه‌ای یا بین‌المللی در تهیه و تنظیم برنامه‌های کمکهای فنی و غیره در زمینه‌های مربوط به آلودگی دریا و با همکاری سازمان مذکور در ماده ۱۶ با یکدیگر همکاری خواهند کرد.

ماده ۱۳ - مسؤولیت و جبران خسارت: دولتهای متعاقد متقبل می‌شوند که در تدوین و قبول مقررات و روشهای مربوط به تعیین موارد زیر با یکدیگر همکاری کنند:

الف - مسؤولیتهای مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی محیط زیست دریا - با در نظر گرفتن مقررات بین‌المللی مربوطه - و

ب - مسؤولیت و جبران خسارت از نقض تعهدات این کنوانسیون و پروتکل‌های آن.

ماده ۱۴ - مصونیت ناشی از حاکمیت دولت: کشتیهای جنگی یا سایر کشتیهایی که در خدمت یا مالکیت دولت بوده و برای خدمات غیر بازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرند مشمول مقررات این کنوانسیون نخواهند بود. هر یک از دولتهای متعاقد حتی الامکان کوشش خواهد کرد که کشتیهای جنگی خود و کشتیهای دیگر که متعلق به آن دولت بوده یا بوسیله آن اداره و فقط برای خدمات غیر بازرگانی دولتی بکار برده می‌شوند مقررات این کنوانسیون را در جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی رعایت کنند.

ماده ۱۵ - عدم شمول: هیچ چیز در این کنوانسیون به حقوق یا دعاوی هیچیک از دولتهای متعاقد نسبت به ماهیت یا حدود قلمرو حاکمیت دریایی آن دولت که ممکن است طبق حقوق بین‌الملل ایجاد گردد لطمه‌ای وارد نخواهد ساخت.

ماده ۱۶ - سازمان منطقه‌ای برای حمایت از محیط زیست دریایی: الف - دولتهای متعاقد بدینوسیله یک سازمان منطقه‌ای برای حمایت از محیط زیست دریایی تأسیس می‌کنند که مقرر دائمی آن در کویت قرار خواهد داشت.

ب - سازمان از ارگانهای زیر تشکیل خواهد گردید:

۱- یک شورا متشکل از نمایندگان دولتهای متعاقد که وظایف مندرج در بند (د) ماده ۱۷ را انجام خواهد داد.

۲- یک دبیرخانه که وظایف مندرج در بند الف ماده ۱۸ را انجام خواهد داد.

۳- یک کمیسیون قضایی برای حل اختلافات که ترکیب و حدود اختیارات و آیین‌نامه آن در اولین اجلاس شورا تعیین خواهد شد.

ماده ۱۷- شورا: الف- جلسات شورا طبق بند الف ماده ۱۸ و بند ب ماده ۳۰ تشکیل خواهد شد. شورا سالی یک بار جلسات عادی تشکیل خواهد داد. جلسات فوق‌العاده شورا بنا به تقاضای حداقل یک دولت متعاقد با تأیید یک دولت متعاقد دیگر یا بنا به تقاضای دبیر اجرایی با تأیید حداقل دو دولت متعاقد تشکیل خواهد گردید. جلسات شورا در نظر سازمان یا در هر جایی که با مشورت بین دول متعاقد مورد توافق قرار گیرد تشکیل خواهد شد. سه چهارم دول متعاقد حد نصاب لازم را تشکیل خواهند داد.

ب- ریاست شورا به ترتیب الفبایی نام کشورها به زبان انگلیسی به نوبت به هر یک از آنها محول خواهد گردید. رئیس شورا مدت یک سال در سمت خود انجام وظیفه خواهد کرد و طی مدت ریاست نمی‌تواند بعنوان نماینده دولت خود خدمت کند. چنانچه پست ریاست خالی شود دولت متعهده‌ای که عهده‌دار ریاست شورا می‌باشد جانشین برای احراز این مقام تعیین خواهد کرد که تا پایان نوبت ریاست آن دولت در سمت مذکور باقی بماند.

ج- روش اخذ رای در شورا بشرح زیر خواهد بود:

۱- هر دولت متعاقد دارای یک رای خواهد بود.

۲- تصمیمات مربوط به موضوعات ماهوی با اتفاق آراء دول متعاقد حاضر و شرکت‌کننده در رای اتخاذ خواهد گردید.

۳- تصمیمات مربوط به امور آیین‌نامه‌ای با اکثریت سه چهارم آراء دول متعاقد حاضر و شرکت‌کننده در رای اتخاذ خواهد شد.

د- وظایف شورا بشرح زیر است:

۱- بررسی مرتب اجرای کنوانسیون و پروتکل‌های آن و برنامه عملیاتی مذکور در بند (ه)

- ۲- بررسی و ارزیابی وضع آلودگی دریا و اثرات آن بر منطقه دریایی براساس گزارشهایی که از طرف دولتهای متعاقد و سازمانهای صلاحیتدار بین‌المللی یا منطقه‌ای دریافت می‌دارد.
- ۳- تصویب یا بررسی یا اصلاح الحاقیه‌های کنوانسیون و پروتکل‌های آن برحسب مورد طبق مقررات ماده ۲۱.
- ۴- دریافت و بررسی گزارشهایی که طبق ماده ۹ و ۲۳ توسط دولتهای متعاقد ارسال می‌گردد.
- ۵- بررسی گزارشهایی که توسط دبیرخانه راجع به مسائل مربوط به کنوانسیون و موضوعات مربوط به اداره سازمان تهیه می‌گردد.
- ۶- توصیه راجع به تصویب پروتکل الحاقی یا هر اصلاحیه به کنوانسیون یا پروتکل‌های آن طبق مواد ۱۹ و ۲۰.
- ۷- ایجاد ارگانهای فرعی و گروههای کار موقت که ممکن است برای بررسی مسایل مربوط به کنوانسیون و پروتکل‌های آن در الحاقیه‌های کنوانسیون و پروتکل‌های آن لازم باشد.
- ۸- انتصاب یک دبیر اجرایی و تنظیم مقرراتی برای انتصاب کارمندان دیگر دبیرخانه بوسیله دبیر اجرایی.
- ۹- بررسی مرتب وظایف دبیرخانه.
- ۱۰- بررسی و مبادرت به هر اقدام اضافی که ممکن است برای نیل به هدفهای کنوانسیون و پروتکل‌های آن لازم باشد.
- ماده ۱۸- دبیرخانه: الف- دبیرخانه شامل دبیر اجرایی و پرسنل لازم برای انجام وظایف زیر خواهد بود:
 - ۱- تشکیل و تهیه تدارکات جلسات شورا و ارگانهای فرعی آن و گروههای کار موقت مندرج در ماده ۱۷ و کنفرانسهای مندرج در مواد ۱۹ و ۲۰.
 - ۲- ارسال اطلاعیه‌ها و گزارشها و سایر اطلاعاتی که طبق مواد ۹ و ۲۳ دریافت می‌دارد.
 - ۳- بررسی سؤالاتی که از طرف دول متعاقد بعمل آمده یا اطلاعاتی که از طرف آنها ارسال گردیده و مشورت با آنها درباره مسائل مربوط به کنوانسیون و پروتکلها و الحاقیه‌های آن.

- ۴- تهیه گزارش راجع به مسائل مربوط به کنوانسیون و اداره امور سازمان.
 - ۵- ایجاد، نگهداری و انتشار مجموعه قوانین ملی کلیه دولتهای متعاقد درباره محیط زیست دریایی.
 - ۶- ایجاد ترتیبات لازم در صورت تقاضا برای تأمین کمک فنی و راهنمایی برای تهیه طرح قوانین مربوطه ملی بمنظور اجرای مؤثر کنوانسیون و پروتکل‌های آن.
 - ۷- ایجاد ترتیبات لازم برای برنامه‌های کارآموزی در زمینه‌های مربوط به اجرای کنوانسیون و پروتکل‌های آن.
 - ۸- اجرای وظایفی که طبق پروتکل‌های کنوانسیون برای آن تعیین شده است.
 - ۹- انجام وظایف دیگری که ممکن است توسط شورا برای اجرای کنوانسیون و پروتکل‌های مربوطه برای آن تعیین گردد.
- ب- دبیر اجرایی بالاترین مقام اداری سازمان خواهد بود و وظایفی را که برای اداره امور کنوانسیون حاضر لازم است و وظایف دبیرخانه و سایر وظایفی که از طرف شورا طبق آیین‌نامه و مقررات مالی آن به دبیر اجرایی محول می‌گردد انجام خواهد داد.
- ماده ۱۹ - تصویب پروتکل‌های الحاقی: هر دولت متعاقد می‌تواند طبق بند ب ماده ۳ در کنفرانس دیپلماتیک دولتهای متعاقد که بنا به درخواست حداقل سه دولت متعاقد توسط دبیرخانه تشکیل می‌گردد پروتکل‌های الحاقی برای کنوانسیون حاضر پیشنهاد نماید. پروتکل‌های الحاقی با اتفاق آراء دولتهای متعاقد حاضر و شرکت کننده در رای به تصویب خواهد رسید.
- ماده ۲۰ - اصلاحیه‌های کنوانسیون و پروتکل‌های آن: الف - هر یک از دولتهای متعاقد عضو کنوانسیون حاضر یا هر یک از پروتکل‌های آن می‌تواند در کنفرانس دیپلماتیک که بنا به تقاضای حداقل سه دولت متعاقد توسط دبیرخانه تشکیل می‌گردد اصلاحیه‌هایی بر کنوانسیون و پروتکل‌های مربوطه پیشنهاد نماید. اصلاحیه‌های کنوانسیون و پروتکل‌های مربوطه به اتفاق آراء دولتهای متعاقد حاضر و شرکت کننده در رای تصویب خواهد شد.
- ب - اصلاحیه‌های مربوط به کنوانسیون و به پروتکل‌های مصوب کنفرانس دیپلماتیک توسط دولت نگهدارنده برای پذیرش به کلیه دولتهای متعاقد ارسال خواهد شد. پذیرش

اصلاحیه‌های مربوط به کنوانسیون یا به پروتکل‌های آن کتبا به دولت نگهدارنده اطلاع داده خواهد شد. اصلاحیه‌هایی که طبق این ماده تصویب می‌شود از روز سی‌ام پس از اینکه دولت نگهدارنده اطلاعیه پذیرش از سه چهارم دولتهای متعاقد کنوانسیون یا پروتکل مربوطه دریافت داشت برای کلیه دولتهای متعاقد لازم‌الاجرا خواهد شد مگر برای آن دولتهایی که به دولت نگهدارنده عدم پذیرش خود را اطلاع داده باشند.

ج- پس از لازم‌الاجرا شدن هر یک از اصلاحیه‌های مربوط به کنوانسیون یا پروتکل هر دولت متعاقد جدیدی که به کنوانسیون یا به پروتکل‌های فوق‌الذکر ملحق شود دولت متعاقد نسبت به متن اصلاح شده کنوانسیون یا پروتکل مورد نظر محسوب می‌گردد.

ماده ۲۱- الحاقیه‌ها و اصلاحیه‌های آنها: الف- الحاقیه‌های کنوانسیون یا هر پروتکل جزء لاینفک کنوانسیون یا پروتکل مربوطه خواهد بود.

ب- روش تصویب و لازم‌الاجرا شدن اصلاح هر یک از الحاقیه‌های کنوانسیون یا الحاقیه‌های هر یک از پروتکلها بشرح زیر خواهد بود مگر آنکه بنحو دیگری در پروتکل مربوطه پیش‌بینی شده باشد:

۱- هر یک از دولتهای عضو کنوانسیون یا عضو یک پروتکل می‌تواند نسبت به الحاقیه‌های مربوطه در جلسات شورای مندرج در ماده ۱۲ پیشنهاد اصلاحی ارائه نماید.

۲- تصویب این اصلاحیه‌ها در جلسات فوق‌الذکر باتفاق آراء خواهد بود.

۳- دولت نگهدارنده مذکور در ماده ۳۰ اصلاحیه‌هایی را که به این نحو تصویب می‌شوند بدون تأخیر به کلیه دولتهای متعاقد اعلام خواهد نمود.

۴- هر یک از دول متعاقد که نسبت به اصلاحیه مربوط به الحاقیه‌های کنوانسیون یا الحاقیه‌های هر یک از پروتکلها نظر دیگری داشته باشد باید نظر خود را کتبا ظرف مدتی که هنگام تصویب اصلاحیه توسط دولتهای متعاقد مربوطه تعیین می‌شود به دولت نگهدارنده اعلام کند.

۵- دولت نگهدارنده باید اطلاعیه‌هایی را که تحت بند فرعی قبل دریافت می‌دارد بدون تأخیر به اطلاع کلیه دولتهای متعاقد برساند.

۶- پس از انقضای مدت مذکور در بند فرعی (۴) فوق اصلاحیه مربوط به الحاقیه برای

کلیه دول عضو کنوانسیون یا عضو هر پروتکل که طبق مفاد بند فرعی مذکور اطلاعیه‌ای تسلیم نکرده باشد لازم‌الاجرا خواهد گردید.

ج- روش تصویب و لازم‌الاجرا شدن هر الحاقیه جدید مربوط به کنوانسیون یا مربوط به هر یک از پروتکلها با روش مربوط به تصویب و لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌های مربوط به الحاقیه‌ها طبق مقررات این ماده یکسان خواهد بود مشروط بر این که اگر کنوانسیون یا پروتکل مربوطه دارای اصلاحیه است الحاقیه جدید تا زمانی که اصلاحیه مربوط به کنوانسیون یا به پروتکل مورد نظر لازم‌الاجرا نشده است الحاقیه جدید لازم‌الاجرا نخواهد شد.

ماده ۲۲- آیین نامه داخلی و مقررات مالی: الف- شورا در نخستین جلسه آیین نامه داخلی خود را تصویب خواهد کرد.

ب- شورا مقررات مالی را بخصوص برای تعیین مبلغ سهمیه هر یک از دول متعاقد تصویب خواهد کرد.

ماده ۲۳- گزارشها: هر یک از دولتهای متعاقد گزارشهایی راجع به اقداماتی که در اجرای مقررات کنوانسیون و پروتکلهای آن به شورا تسلیم خواهد کرد، نحوه ارسال و نوع گزارش از طرف شورا تعیین خواهد شد.

ماده ۲۴- نظارت بر اجرای کنوانسیون: دولتهای متعاقد در تهیه و تنظیم روشها برای اجرای مؤثر کنوانسیون و پروتکلهای آن از جمله کشف تخلفات تشریک مساعی نموده و برای این مقصود از کلیه تدابیر عملی و مقتضی برای کشف آلودگی و مراقبت از محیط زیست منجمله از روشهای مناسب برای ارسال گزارش و گردآوری اسناد و مدارک استفاده خواهند کرد.

ماده ۲۵- رفع اختلافات: الف- در صورت بروز اختلاف در تفسیر و تعبیر یا اجرای این کنوانسیون یا پروتکلهای آن دولتهای متعاقد از طریق مذاکره یا هر طریق مسالمت‌آمیز دیگر به انتخاب خود برای رفع اختلاف اقدام خواهند کرد.

ب- هرگاه دولتهای متعاقد طرف اختلاف نتوانند اختلاف خود را از طریق مذکور در بند الف فوق حل و فصل نمایند اختلاف خود را به کمیسیون قضایی حل اختلافات مذکور در بند ب (۳) ماده ۱۶ ارجاع خواهند کرد.

ماده ۲۶ - امضاء: کنوانسیون حاضر و پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری از تاریخ ۲۴ آوریل تا ۲۳ ژوئیه ۱۹۷۸ در کویت برای امضاء هر یک از دولتهای شرکت کننده در کنفرانس نمایندگان تام‌الاختیار منطقه‌ای کویت درباره حمایت از محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی که از ۱۵ تا ۲۳ آوریل ۱۹۷۸ بمنظور تصویب کنوانسیون و پروتکل تشکیل گردید مفتوح خواهد بود.

ماده ۲۷ - تصویب - پذیرش - موافقت یا الحاق: الف - کنوانسیون حاضر و پروتکل مربوط به همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری و هر پروتکل دیگر کنوانسیون منوط به تصویب، پذیرش یا موافقت دول مذکور در ماده ۲۶ خواهد بود.

ب - کنوانسیون حاضر و پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری از تاریخ ۲۴ ژوئیه ۱۹۷۸ برای الحاق دول مذکور در ماده ۲۶ مفتوح خواهد بود.

ج - هر دولتی که این کنوانسیون را تصویب کند یا آن را بپذیرد یا با آن موافقت نماید یا به آن ملحق شود بمنزله آن خواهد بود که پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری را تصویب کرده یا پذیرفته یا با آن موافقت نموده یا به آن ملحق شده است.

د - اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق به دولت کویت که عهده‌دار وظایف دولت نگهدارنده می‌باشد سپرده خواهد شد.

ماده ۲۸ - اجرای کنوانسیون: الف - کنوانسیون حاضر و پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری در نودمین روز پس از تاریخ سپردن حداقل پنج سند تصویب یا پذیرش یا موافقت یا الحاق لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده ۲۹ - خروج: الف - هر یک از دولتهای متعاقد می‌تواند در هر زمان پس از پنج سال از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون با اعلام کتبی به دولت نگهدارنده مبنی بر کناره‌گیری از عضویت در این کنوانسیون خارج شود.

ب- هر یک از دولتهای متعاقد می‌توانند در هر زمان پس از پنج سال از تاریخ لازم‌الاجرا شدن هر پروتکل مربوط به این کنوانسیون با اعلام کتبی به دولت نگهدارنده مبنی بر خروج از عضویت در پروتکل مورد نظر خارج شود مگر آنکه در خود پروتکل به نحو دیگری پیش‌بینی شده باشد.

ج- خروج از عضویت نود روز پس از تاریخ اعلام کتبی به دولت نگهدارنده انجام خواهد پذیرفت.

د- خروج هر دولت متعاقد از کنوانسیون بمنزله خروج آن دولت از هر یک از پروتکهایی است که در آن عضویت دارد.

ه- خروج هر دولت متعاقد از پروتکل همکاری منطقه‌ای در موارد اضطراری آلودگی بمنزله خروج آن دولت از کنوانسیون خواهد بود.

ماده ۳۰- مسئولتهای دولت نگهدارنده کنوانسیون: الف- دولت نگهدارنده مراتب زیر را به دولتهای متعاقد و دبیرخانه اطلاع خواهد داد:

۱- امضای کنوانسیون حاضر و هر یک از پروتکههای آن و سپردن اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق طبق ماده ۲۷.

۲- تاریخی که کنوانسیون و هر یک از پروتکههای آن طبق مفاد ماده ۲۸ لازم‌الاجرا می‌گردد.

۳- اطلاعیه مربوط به تصمیم دیگر که طبق مواد ۲۰ و ۲۱ تسلیم می‌شود.

۴- اعلام مربوط به خروج که طبق ماده ۲۹ تسلیم می‌گردد.

۵- اصلاحیه‌های مصرحه در مورد کنوانسیون و هر یک از پروتکهها و پذیرش آنها از طرف دولتهای متعاقد و تاریخ لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌های مزبور طبق مقررات ماده ۲۰.

۶- تصویب الحاقیه‌های جدید و اصلاحیه هر یک از الحاقیه‌ها طبق ماده ۲۱.

ب- دولت نگهدارنده ظرف شش ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون اولین شورا را تشکیل خواهد داد. نسخه اصلی کنوانسیون حاضر و هر یک از پروتکههای آن و هر یک از الحاقیه‌های مربوط به کنوانسیون یا مربوط به پروتکههای آن یا نسخه اصلی هر یک از اصلاحیه‌های مربوط به کنوانسیون یا پروتکهها یا به هر یک از الحاقیه‌های کنوانسیون یا الحاقیه‌های پروتکهها به دولت نگهدارنده یعنی دولت کوریت سپرده خواهد شد.

دولت نگهدارنده نسخه‌هایی از آنها را برای کلیه دول مربوطه خواهد فرستاد و کلیه این اسناد و همه اقدامات بعدی مربوط به آنها را طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد در دبیرخانه ملل متحد به ثبت خواهد رساند.

در تأیید مراتب فوق نمایندگان تام‌الاختیار امضاءکننده زیر که از طرف دولت‌های خود به آنها اجازه لازم داده شده است کنوانسیون حاضر را امضاء نموده‌اند.

این کنوانسیون در تاریخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ در کویت به زبانهای عربی، انگلیسی و فارسی که هر سه متن آن بطور متساوی معتبر می‌باشد تنظیم و امضاء گردید. در صورت بروز اختلاف راجع به تفسیر و تعبیر یا اجرای این کنوانسیون یا پروتکل‌های آن متن انگلیسی معتبر خواهد بود.

پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری

دولتهای متعاقد:

عضو کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در زمینه حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی (که از این پس کنوانسیون نامیده خواهد شد) با آگاهی از ضرورت و توجه خاص به امکان دائمی وقوع حوادث غیر مترقبه که ممکن است منجر به آلودگی مهم بوسیله نفت یا سایر مواد مضره گردد و لزوم همکاری و اتخاذ اقدامات مؤثر برای مقابله با آنها،

با وقوف بر این که تدابیر موجود برای مقابله با موارد اضطراری آلودگی بایستی در سطوح ملی و منطقه‌ای افزایش یابد تا بتوان با این مشکل به نحو کامل و جامع و به نفع منطقه مقابله نمود،

بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱- از لحاظ پروتکل حاضر: ۱- مقصود از «مرجع مربوطه» مرجع ملی تعریف شده در

ماده یک کنوانسیون یا مرجع یا مراجعی است که در یک کشور متعاقد بوسیله «مرجع ملی» برای مقاصد زیر تعیین شده باشد:

الف - مبارزه یا انجام عملیات دیگر در موارد اضطراری در دریا.

ب - دریافت و هماهنگی کردن اطلاعات مربوط به موارد خاص اضطراری در دریا.

ج - هماهنگی کردن امکانات موجود ملی برای مبارزه با موارد اضطراری در دریا بطور اعم در داخل کشور و با سایر دولتهای متعاقد.

۲ - مقصود از «مورد اضطراری در دریا» هر آسیب، رویداد، واقعه یا وضعیتی است که منجر به آلودگی مهم یا تهدید قریب‌الوقوع به آلودگی مهم در محیط زیست دریایی بوسیله مواد نفتی گردد و نیز شامل سایر حوادثی که برای کشتیها منجمله نفتکشها رخ دهد و فورانهای ناشی از فعالیتهای حفاری و تولید نفت و وجود نفت و سایر مواد مضره در آب ناشی از نقص تاسیسات صنعتی خواهد بود.

۳ - مقصود از «طرح مقابله با موارد اضطراری در دریا» طرح یا طرحهایی است که بر اساس ملی، دوجانبه، یا چند جانبه به منظور هماهنگی کردن استقرار و تخصیص و استفاده از افراد و مواد و تجهیزات برای مقابله با موارد اضطراری در دریا تهیه شده باشد.

۴ - مقصود از «مقابله با موارد اضطراری در دریا» هر فعالیتی است که هدف آن جلوگیری، تخفیف یا از میان بردن آلودگی یا تهدید به آلودگی به نفت یا سایر مواد مضره ناشی از موارد اضطراری در دریا باشد.

۵ - مقصود از «منافع مربوطه» هرگونه منافع دولت متعاهدی است که بطور مستقیم یا غیر مستقیم در اثر یک مورد اضطراری در دریا بخطر افتاده باشد؛ از جمله:

الف - فعالیتهای دریایی، ساحلی، بندری یا فعالیتهای واقع در مصب رودخانه منجمله عملیات ماهیگیری که تأمین کننده ضروریات زندگی افراد ذینفع باشد.

ب - جاذبه‌های تاریخی و جهانگردی در ناحیه مربوطه.

ج - سلامت و بهداشت ساکنان ساحل و رفاه ناحیه منجمله حفظ منابع زنده دریایی و حیوانات وحشی.

د - فعالیتهای صنعتی که متکی به برداشت آب دریا می‌باشد مانند کارخانجات تقطیر و

کارخانجات صنعتی که از گردش آب استفاده می‌کنند.

۶- مقصود از «کنوانسیون» کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی می‌باشد.

۷- مقصود از «منطقه دریایی» منطقه‌ای است که در بند الف ماده ۲ کنوانسیون تعریف شده است.

۸- مقصود از «شورا» شورای سازمان منطقه‌ای حمایت از محیط زیست دریایی است که طبق ماده ۱۶ کنوانسیون تشکیل گردیده است.

۹- مقصود از «مرکز» مرکز کمکهای متقابل در موارد اضطراری در دریا می‌باشد که طبق بند ۱ ماده ۳ پروتکل حاضر تشکیل گردیده است.

ماده ۲- ۱- دولتهای متعاقد در انجام کلیه اقدامات لازم و مؤثر برای حفاظت نوار ساحلی و منافع مربوطه یکی یا چند دولت متعاقد در برابر خطر یا اثرات آلودگی ناشی از وجود نفت یا سایر مواد مضره در محیط زیست دریایی که بر اثر موارد اضطراری در دریا بوجود آمده، همکاری خواهند نمود.

۲- دولتهای متعاقد سعی خواهند کرد راسا یا از طریق همکاریهای دوجانبه یا چند جانبه طرحهای مقابله با موارد اضطراری در دریا و وسایل و تجهیزات خود را برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت یا سایر مواد مضره در منطقه دریایی حفظ و تقویت نمایند. وسایل مذکور بخصوص شامل تجهیزات موجود و کشتی و هواپیما و نیروی انسانی آماده برای انجام عملیات در موارد اضطراری خواهد بود.

ماده ۳- ۱- دولتهای متعاقد بدینوسیله به تأسیس مرکز کمکهای متقابل موارد اضطراری در دریا اقدام می‌کنند.

۲- هدفهای مرکز بشرح زیر خواهد بود:

الف- تقویت امکانات دول متعاقد و تسهیل همکاری بین آنها بمنظور مبارزه با آلودگی به نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری در دریا.

ب- کمک به دولتهای متعاقد در صورت تقاضا برای توسعه امکانات ملی بمنظور مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره و تسهیل و هم آهنگ کردن مبادله اطلاعات،

همکاری فنی و کارآموزی.

ج- یکی از هدفهای بعدی امکان اقدام به عملیات برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در سطح منطقه خواهد بود که ممکن است در مراحل بعدی مورد بررسی قرار گیرد. این امکان بایستی پس از ارزیابی نتایج حاصل از اجرای هدفهای فوق‌الذکر و با توجه به منابع مالی که ممکن است برای این منظور موجود باشد برای تصویب به شورا پیشنهاد گردد.

۳- وظایف مرکز بشرح زیر خواهد بود:

الف- گردآوری و توزیع اطلاعات مربوط به موضوعات مندرج در پروتکل حاضر بین دولتهای متعاقد که شامل موارد زیر نیز خواهد گردید:

۱- قوانین، مقررات، اطلاعات مربوط به مراجع مربوطه دول متعاقد و طرحهای مقابله با موارد اضطراری در دریا، مذکور در ماده ۵ پروتکل حاضر.

۲- اطلاعات مربوط به روشها و تکنیکها و تحقیقات برای مقابله با موارد اضطراری در دریا، مذکور در ماده ۶ پروتکل حاضر.

۳- فهرست کارشناسان و مواد و تجهیزات موجود برای استفاده در موارد اضطراری در دریا توسط دول متعاقد.

ب- کمک به دولتهای متعاقد - برحسب تقاضا - در موارد زیر:

۱- تهیه قوانین و مقررات مربوط به مسائل مندرج در پروتکل حاضر و تشکیل مراجع مربوطه.

۲- تهیه طرحهای مقابله با موارد اضطراری در دریا.

۳- برقراری روشهایی که طبق آن بتوان سرعت، افراد و مواد و تجهیزات لازم را برای مقابله با موارد اضطراری در دریا به یک کشور متعاقد اعزام یا از آن انتقال یا صدور داد.

۴- ارسال گزارشهای مربوط به موارد اضطراری در دریا.

۵- تقویت و توسعه برنامه‌های کارآموزی برای مبارزه با آلودگی.

ج- هماهنگ ساختن برنامه‌های کارآموزی برای مبارزه با آلودگی و تهیه راهنماهای جامع راجع به مبارزه با آلودگی.

د- ایجاد و حفظ یک سیستم مخابرات و اطلاعات مناسب با نیازهای دول متعاهد و مرکز برای مبادله سریع اطلاعات مربوط به موارد اضطراری در دریا طبق این پروتکل.

ه- صورت برداری از پرسنل، مواد، وسائط نقلیه دریایی و هوایی و سایر تجهیزات مخصوص موجود برای مقابله با موارد اضطراری در دریا.

و- ایجاد و حفظ ارتباط با سازمانهای مربوطه منطقه‌ای و بین‌المللی بخصوص سازمان مشورتی دریایی بین دول بمنظور کسب و مبادله اطلاعات و آمار علمی و فنی بویژه در مورد هر ابتکار تازه‌ای که ممکن است مرکز را در انجام وظایفش کمک نماید.

ز- تهیه گزارشهای دوره‌ای راجع به موارد اضطراری در دریا برای تسلیم به شورا - و ح- انجام هر گونه وظایف دیگر که طبق این پروتکل یا توسط شورا به آن محول گردد.

۴- مرکز در صورتی که شورا طبق بندج (۲) فوق به آن اختیار دهد ممکن است وظایف دیگر لازم را برای شروع عملیات به منظور مبارزه با آلودگی به نفت و سایر مواد مضره در سطح منطقه‌ای انجام دهد.

ماده ۴-۱- پروتکل حاضر شامل منطقه دریایی مشخص شده در بند الف ماده ۲ کنوانسیون خواهد بود.

۲- چنانچه دولت متعاهدی بخواهد می‌تواند از لحاظ مقابله با موارد اضطراری در دریا، بنادر، خورها و خلیجهای کوچک و مردابهای خود را جزء منطقه دریایی محسوب نماید.

ماده ۵- هر یک از دول متعاهد اطلاعات زیر را در اختیار مرکز و سایر دول متعاهد قرار خواهد داد:

الف - مرجع مربوطه خود.

ب- قوانین و مقررات سایر اسناد حقوقی خود راجع به مسایل مندرج در پروتکل حاضر منجمله قوانین و مقررات و سایر اسناد حقوقی مربوط به سازمان و نحوه عمل مرجع مذکور در بند الف فوق.

ج - طرحهای ملی خود راجع به مقابله با موارد اضطراری در دریا.

ماده ۶- هر یک از دول متعاهد اطلاعات زیر را در اختیار سایر دول متعاهد و مرکز قرار خواهد داد:

الف - روشها، تکنیکها، مواد و رویه‌های موجود و جدید مربوط به مقابله با مورد اضطراری در دریا.

ب - تحقیقات موجود و پیش‌بینی شده و تحولات در زمینه‌های مذکور در بند الف فوق و

ج - نتایج تحقیقات و تحولات مذکور در بند ب فوق.

ماده ۷ - ۱ - هر یک از دول متعاقد به مأموران مربوطه خود دستور خواهد داد که از فرماندهان کشتیها، خلبانان، مشران سکوها، دریایی و سایر تأسیسات مشابه که در محیط زیست دریایی تحت صلاحیت قضایی آن دولت به انجام عملیات اشتغال دارند بخواهند که وجود هر نوع مورد اضطراری در منطقه دریایی را به مرجع ملی مربوطه و مرکز گزارش دهند.

۲ - هر دولت متعاقد که تحت بند ۱ فوق گزارش دریافت می‌دارد مراتب را فوراً به مراجع

زیر اطلاع خواهد داد:

الف - مرکز.

ب - کلیه دولتهای متعاقد.

ج - دولت پرچم هر کشتی خارجی که در مورد اضطراری درگیر باشد.

۳ - محتوای گزارشهای مذکور در بند ۱ فوق از جمله گزارشهای تکمیلی در صورت لزوم

بایستی با ضمیمه الف این پروتکل تطبیق نمایند.

۴ - دولت متعاهدی که طبق بند ۲ الف و ب فوق به ارسال گزارش مبادرت نماید از

تعهدات مندرج در بند ب ماده ۹ کنوانسیون معاف خواهد بود.

ماده ۸ - مرکز اطلاعات گزارشهایی را که تحت مواد ۵ و ۶ و بند ۲ ماده ۷ این پروتکل از طرف یک دولت متعاقد دریافت می‌دارد فوراً برای کلیه دولتهای متعاقد دیگر ارسال خواهد نمود.

ماده ۹ - هر دولت متعاقد که طبق این پروتکل به ارسال اطلاعات مبادرت می‌کند می‌تواند انتشار اطلاعات ارسالی را به نحوی که بخواهد محدود نماید. در اینگونه موارد هر دولت

متعاقد یا مرکز که اطلاعات را دریافت می‌دارد آن را برای هیچ شخص یا دولت یا سازمان عمومی یا خصوصی بدون اجازه صریح دولت متعاقد ارسال کنند فاش نخواهد ساخت.

ماده ۱۰ - هر دولت متعاقد که با یک مورد اضطراری در دریا به مفهوم مندرج در بند ۲ ماده ۱

پروتکل حاضر روبرو گردد:

الف - هرگونه اقدام مناسب برای مبارزه با آلودگی و یا از بین بردن وضع اضطراری بعمل خواهد آورد.

ب - بلافاصله کلیه دولتهای متعاقد دیگر را مستقیماً یا توسط مرکز از هرگونه اقدامی که برای مبارزه با آلودگی انجام داده یا قصد انجام آن را دارد مطلع خواهد نمود. مرکز هر نوع اطلاعی از این قبیل را فوراً جهت کلیه دولتهای متعاقد دیگر ارسال خواهد کرد.

ج - ماهیت و دامنه مورد اضطراری در دریا را مستقیماً یا با کمک مرکز ارزشیابی خواهد نمود.

د - اقدام مقتضی و لازمی را که بایستی در مقابله با مورد اضطراری در دریا بعمل آورد در صورت اقتضاء با مشورت سایر دولتهای متعاقد و دولتهایی که تحت تاثیر آلودگی قرار گرفته‌اند و مرکز تعیین خواهد نمود.

ماده ۱۱ - ۱ - هر دولت متعاقد که نسبت به یک مورد اضطراری در دریا نیازمند به کمک باشد می‌تواند از طریق مرکز یا مستقیماً از هر یک از دولتهای متعاقد تقاضای مساعدت نماید. در مواردی که از خدمات مرکز استفاده می‌شود مرکز سررعا تقاضاهایی را که برای کمک دریافت داشته است جهت کلیه دولتهای متعاقد دیگر ارسال خواهد نمود و دولتهای متعاقدی که طبق این بند از آنها تقاضای کمک می‌شود در حدود امکانات و توانایی نهایت سعی خود را برای کمک مورد درخواست مبذول خواهند داشت.

۲ - کمک مذکور در بند ۱ فوق می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

الف - پرسنل، مواد و تجهیزات منجمله تسهیلات یا روشها برای دفع مواد آلوده کننده که جمع‌آوری شده است.

ب - ظرفیت کنترل و مراقبت.

ج - تسهیل انتقال پرسنل و مواد و تجهیزات به داخل یا خارج سرزمین هر کشور متعاقد و یا عبور از آن.

۳ - دولتهای متعاقد می‌توانند برای هماهنگی ساختن هرگونه عملیات مقابله با موارد

اضطراری در دریا که نسبت به آن طبق بند ۱ فوق تقاضای مساعدت شده است از خدمات مرکز استفاده نمایند.

۴- هر دولت متعاقد که طبق بند ۱ فوق تقاضای مساعدت می‌کند فعالیت‌هایی را که با استفاده از مساعدت مذکور بعمل آورده و نتایج حاصل از آن را به مرکز گزارش خواهد نمود. مرکز بلافاصله اینگونه گزارش‌ها را جهت کلیه دول متعاقد دیگر ارسال خواهد داشت.

۵- در موارد اضطراری خاص مرکز ممکن است تقاضای بسیج منابعی را بنماید که دولت‌های متعاقد برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره فراهم نموده‌اند. ماده ۱۲-۱- هر یک از دولت‌های متعاقد با توجه به وظایفی که طبق پروتکل حاضر برای مرکز تعیین شده است یک مرجع مربوطه برای اجرای الزامات خود طبق این پروتکل تأسیس و حفظ خواهد کرد. مرجع مربوطه هر یک از دولت‌های متعاقد در صورت اقتضاء با کمک مرکزی مراجع همتای خود در سایر کشورهای متعاقد همکاری نموده و فعالیت‌های خود را با آنها هماهنگ خواهد نمود.

۲- موضوعات زیر از جمله مواردی خواهد بود که طبق بند ۱ فوق درباره آنها همکاری و هماهنگی بعمل خواهد آمد:

- الف- توزیع و تخصیص مواد و تجهیزات موجود.
 - ب- آموزش پرسنل برای مقابله با موارد اضطراری در دریا.
 - ج- انجام فعالیت‌های مربوط به نظارت و مراقبت در مورد آلودگی دریا.
 - د- روش‌های ارتباطی درباره موارد اضطراری در دریا.
 - ه- تسهیل انتقال پرسنل و تجهیزات و مواد مربوط به مقابله با موارد اضطراری به داخل یا خارج سرزمین کشورهای متعاقد یا عبور از آنها.
 - و- سایر موضوعات مشمول این پروتکل.
- ماده ۱۳- شورا: الف- فعالیت‌های مرکز را که طبق این پروتکل انجام می‌دهد مرتباً مورد بررسی قرار خواهد داد.

ب- درباره حدود و میزان وظایف مرکز که بایستی طبق ماده ۱۳ اجرا گردد تصمیم خواهد گرفت.

ج- میزان کمکهای مالی و اداری و غیره را که دولتهای متعاقد بایستی برای انجام وظایف مرکز تخصیص دهند تعیین خواهد کرد.

در تأیید مراتب فوق، نمایندگان نام‌الاختیار زیر که از طرف دولتهای خود به آنها اجازه لازم داده شده است پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند.

این پروتکل در تاریخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ در کویت به زبانهای عربی، انگلیسی و فارسی که هر سه متن آن بطور متساوی معتبر می‌باشد تنظیم و امضاء گردید.

در صورت بروز اختلاف راجع به تفسیر و تعبیر یا اجرای این پروتکل متن انگلیسی برای رفع اختلاف متن معتبر خواهد بود.

ضمیمه الف

- راهنمای کلی برای تنظیم گزارش‌هایی که طبق ماده ۷ پروتکل ارسال می‌شوند.
- ۱- هر گزارش حتی الامکان بطور کلی شامل موارد زیر خواهد بود:
 - الف- شناسایی منبع آلودگی (برای مثال هویت کشتی در صورت لزوم).
 - ب- موقعیت جغرافیایی، مساحت و تاریخ وقوع یا مشاهده حادثه.
 - ج- شرایط جوی دریایی در ناحیه.
 - د- در مواردی که آلودگی از کشتی ناشی می‌شود جزئیات مربوط به شرایط کشتی.
 - ۲- هر گزارش در صورت امکان بالاخص شامل موارد زیر خواهد بود:
 - الف- توضیح یا توصیف مواد مضره مربوطه منجمله نامهای فنی اینگونه مواد. (نامهای تجارتمی نباید جایگزین نام صحیح فنی گردد.)
 - ب- تعیین یا تخمین کمیت، تراکم و وضع احتمالی مواد مضره که در دریا تخلیه گردیده یا احتمال تخلیه آن می‌رود.
 - ج- توصیف مشخصات بسته‌بندی و علائم شناسایی در صورت لزوم - و
 - د- نام فرستنده و گیرنده و تولید کننده مواد.
 - ۳- هر گزارش در صورت امکان بایستی بطور وضوح مشخص کند که آیا ماده مضره که

در دریا تخلیه گردیده یا احتمال تخلیه آن می‌رود نفت یا ماده سمی (مایع، جامد یا گاز) می‌باشد و آیا مواد مذکور بصورت فله یا منظروف یا کاتینر یا مخازن قابل حمل یا لوله‌های زیر دریایی منتقل گردیده یا می‌گردد.

۴- هر گزارش برحسب لزوم با هرگونه اطلاع مربوط دیگری که دولت دریافت کننده گزارش تقاضا کند یا فرستنده گزارش لازم بداند تکمیل خواهد شد.

۵- هر یک از اشخاص مذکور در بند ۱ ماده ۷ این پروتکل:

الف - حتی الامکان و عنداللزوم گزارش اولیه خود را با اطلاعات مربوط به آخرین تحولات تکمیل خواهد نمود - و

ب - تا حدود امکان هرگونه اطلاعات اضافی را که توسط کشورهای که تحت تاثیر آلودگی قرار گرفته‌اند تقاضا شود، در اختیار آنها قرار خواهد داد.

قانون راجع به الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی

اینماریات امصوب ۱۳۶۲/۴/۱۵

ماده واحده - کنوانسیون موجود سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (اینماریات) مشتمل بر یک مقدمه و سی و پنج ماده و موافقتنامه اجرایی آن مورخ ۱۲ شهریور ۱۳۵۵ (برابر با ۳ سپتامبر ۱۹۷۶) تصویب و اجازه تسلیم سند الحاق آن داده می‌شود.

ترجمه کنوانسیون سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی

کشورهای طرف این کنوانسیون.

با در نظر گرفتن اصول مطروح در قطعنامه شماره ۱۷۲۱ مصوب شانزدهمین اجلاس

مجمع عمومی ملل متحد مبنی بر اینکه ارتباطات از طریق ماهواره باید در اسرع وقت که عملاً ممکن باشد و در سطح جهانی و بدون تبعیض در اختیار همه ملت‌های جهان قرار گیرد.

با در نظر گرفتن مفاد عهدنامه اصول حاکم بر فعالیتهای کشورهای در زمینه اکتشاف و استفاده در فضای لایتهای در این ارتباط، از جمله ماه و دیگر اجرام سماوی، منعقد شده در تاریخ ۲۷ ژانویه ۱۹۶۷، و بویژه ماده ۱ آن که مقرر می‌دارد فضای لایتهای باید در جهت استفاده و مصالح همه کشورهای مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نظر به اینکه نسبت عظیمی از تجارت جهانی بر کشتی متکی است.

با آگاهی از اینکه بهبود قابل توجهی در سیستم‌های ایمنی و کمک و کشتیهای

..... کمک به کشتی

آسیب دیده و برقراری ارتباطات میان کشتیها و میان کشتیها و مدیران آنها و نیز میان خدمه یا مسافران کشتی و اشخاص در ساحل با استفاده از ماهواره بعمل آمده است.

مصمم به فراهم آوردن تسهیلاتی جهت استفاده کشتیهای همه ملت‌ها از طریق بهره‌برداری از پیشرفته‌ترین تکنولوژی فضائی متناسب موجود برای کارآمدترین و اقتصادی‌ترین تسهیلات ممکن منطبق بر کارآترین و عادلانه‌ترین استفاده از طیف بسامدهای رادیویی و مدارهای ماهواره‌ای.

با تشخیص اینکه سیستم ماهواره‌ای دریایی شامل ایستگاههای زمینی میار، ایستگاههای زمینی در خشکی و نیز بخش فضائی است.
به شرح زیر توافق می‌نماید.

ماده ۱ - تعاریف: به منظور استفاده در این کنوانسیون.

الف - «موافق‌نامه عملیاتی» به معنای موافقتنامه عملیاتی مربوط به سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی و ضمیمه آن است.

ب - «طرف» به معنای کشوری است که در ارتباط با آن کنوانسیون حاضر لازم‌الاجرا شده است.

ب- «امضاء کننده» به معنای یکطرف یا یک شخصیت حقوقی، تعیین شده طبق ماده ۲، بند ۳، است که در ارتباط با آن موافقتنامه عملیاتی لازم‌الاجراء گردیده است.

ت- «بخش فضائی» به معنای ماهواره، و تسهیلات و تجهیزات دریایی، مسافت سنجی، فرماندهی، کنترل، رادار و غیره مورد نیاز برای پشتیبانی عملیات این ماهواره‌ها می‌باشد.

ث- «بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی» به معنای بخش فضائی متعلق به یا مورد اجاره سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی می‌باشد.

ج- «کشتی» به معنای هر نوع وسیله نقلیه آبی است که در محیط دریا به کار برده می‌شود، و از جمله شامل قایق‌های آب سر، وسایل نقلیه دارای کوسن هوا، زیر دریایی، وسایل و سکوهاى شناور که دائماً به ساحل بسته نشده باشند، می‌گردد.

چ- «مال» به معنای هر چیزی است که بتواند مشمول حق مالکیت از جمله حقوق قراردادی واقع شود.

ماده ۲- تأسیس سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی: ۱- سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی، که از این پس در اینجا «سازمان» خوانده می‌شود، بدین وسیله تأسیس می‌شود.

۲- موافقتنامه عملیاتی طبق مقررات این کنوانسیون منعقد خواهد شد و همزمان با این کنوانسیون در معرض امضاء قرار خواهد گرفت.

۳- هر طرف موافقتنامه عملیاتی را امضاء می‌کند یا یک شخصیت حقوقی صالح، عمومی یا خصوصی، مشمول اختیارات قانونی آن طرف، را تعیین می‌نماید که موافقتنامه عملیاتی را امضاء کند.

۴- مدیریت ارتباط دور و شخصیت‌های حقوقی می‌توانند، طبق قوانین جاری ملی، در ارتباط استفاده از تسهیلات ارتباط دور که طبق کنوانسیون حاضر و موافقتنامه عملیاتی فراهم آمده و نیز در ارتباط با خدماتی که باید برای عموم، برای تسهیلات، تقسیم درآمدها و تریبالات تجاری مربوطه ارائه گردد، مذاکره نموده مستقیماً به عقد موافقتنامه‌های مخابراتی مقتضی اقدام کنند.

ماده ۳- هدف: ۱- هدف سازمان فراهم آوردن بخش فضائی لازم به منظور بهبود ارتباطات دریایی و در نتیجه کمک به بهبود کمک رسانی به کشتیهای آسیب دیده و نجات زندگی در

ارتباطات دریایی، کارایی و مدیریت کشتیها، خدمات مکاتباتی عمومی دریایی و امکانات تعیین محل وسیله بی سیم می باشد.

۲ - سازمان تلاش خواهد کرد که در همه مناطقی که به ارتباطات دریایی نیاز باشد خدمات خود را ارائه نماید.

۳ - سازمان انحصاراً در جهت مقاصد صلح آمیز اقدام خواهد کرد.

ماده ۴ - روابط میان یک طرف و شخصیت حقوقی تعیین شده از سوی آن؛ هرگاه امضاء کننده یک شخصیت حقوقی تعیین شده از سوی یک طرف باشد.

الف - قوانین جاری ملی حاکم بر روابط میان طرف و امضاء کننده خواهد بود.

ب - طرف، رهنمود و دستورات مقتضی و منطبق با قوانین ملی خود را جهت تضمین انجام مسئولیتهای امضاء کننده صادر خواهد نمود.

پ - طرف در برابر تعهدات ناشی از موافقتنامه عملیاتی مسؤول نیست. به هر حال، طرف تضمین می نماید که امضاء کننده، در انجام تعهدات خود در داخل سازمان به طریقی که ناقض تعهداتی که طرف بر اساس کنوانسیون حاضر یا موافقتنامه های بین المللی مربوط پذیرفته است اقدام نکند.

ت - اگر امضاء کننده کناره گیری کند یا عضویت او فسخ گردد، طرف طبق ماده ۲۹، بند ۳ یا ماده ۳۰، بند ۶ اقدام خواهد نمود.

ماده ۵ - اصول عملیاتی و مالی سازمان: ۱ - بودجه سازمان از محل عطایای امضاء کنندگان تأمین می شود هر امضاء کننده یک سهم مالی، به تناسب سهم سرمایه گذاری خود، در سازمان داراست که طبق موافقتنامه عملیاتی تعیین خواهد شد.

۲ - هر امضاء کننده برای تأمین نیازهای سرمایه ای سازمان سهمی پرداخت می کند و برای استفاده از سرمایه طبق موافقتنامه عملیاتی از بازپرداخت و جبران سرمایه برخوردار می گردد.

۳ - سازمان بر مبنای یک زیربنای اقتصادی سالم و با توجه به اصول پذیرفته شده تجاری عمل خواهد کرد.

ماده ۶ - تأمین بخش فضائی: سازمان می تواند مالک یا مستأجر یک بخش فضائی باشد.

ماده ۷- استفاده از بخش فضائی: ۱- بخش فضائی سازمان بین المللی ماهواره دریایی، براساس شرایطی که از سوی شورا تعیین خواهد شد، در اختیار کشتیهای همه ملتها قرار دارد. در تعیین این شرایط شورا تبعضی براساس تابعیت میان کشتیها قائل نخواهد شد.

۲- براساس رسیدگی هر مورد بطور جداگانه، شورا می تواند به ایستگاههای زمینی، به جز کشتیها، واقع در محیط دریا اجازه استفاده از بخش فضائی سازمان بین المللی ماهواره دریایی را بدهد، مشروط بر آنکه و تا هنگامی که کار این ایستگاههای زمینی بر ارائه خدمات به کشتیها تأثیر چندانی نداشته باشد.

۳- ایستگاههای زمینی واقع در خشکی که از طریق بخش فضائی سازمان بین المللی ماهواره دریایی مخابره می کنند و در قلمرو خاکی تحت حاکمیت یک طرف قرار داشته کلا متعلق به طرفها یا شخصیتهای حقوقی مشمول حاکمیت آنها می باشند. شورا می تواند اجازه دیگری صادر کند، مشروط بر آنکه آنرا در جهت مصالح سازمان تشخیص دهد.

ماده ۸- دیگر بخشهای فضائی: ۱- هرآینه اگر یک طرف یا هر شخص تحت حاکمیت او قصد داشته باشد به صورت انفرادی یا اجتماعی استفاده از تسهیلات بخش فضائی جداگانه ای را، بمنظور انجام برخی یا همه مقاصد بخش فضائی سازمان بین المللی ماهواره دریایی در جهت تضمین انطباق از نظر فنی به او اجتناب از آسیب اقتصادی مهم به سیستم سازمان بین المللی ماهواره دریایی تأمین یا آغاز نماید، مراتب را به سازمان ابلاغ خواهد کرد.

۲- شورا نظرات خود را در ارتباط با انطباق از نظر فنی را بشکل توصیه های غیر الزامی ابراز می دارد و نظرات خود را در ارتباط با آسیب اقتصادی به مجمع تسلیم می دارد.

۳- مجمع نظرات خود را ظرف ۹ ماه از تاریخ آغاز کار که در این ماده پیش بینی شده به شکل توصیه غیر الزامی ابراز خواهد داشت. می توان به این منظور جلسات فوق العاده مجمع را تشکیل داد.

۴- ابلاغ طبق بند ۱، از جمله تهیه اطلاعات فنی مربوط، و مشورت های بعدی با سازمان با در نظر گرفتن مفاد مقررات مخابرات بی سیم اتحادیه بین المللی ارتباط دور، در این رابطه، انجام خواهد گرفت.

۵- این ماده در مورد ایجاد، کسب، استفاده یا ادامه استفاده از تسهیلات بخش فضائی

جدداً گانه برای مقاصد امنیت ملی که پیش از لازم‌الاجراء شدن این کنوانسیون، قرارداد آنها به امضاء رسیده، ایجاد شده، کسب گردیده یا مورد استفاده قرار داشته است تسری ندارد.

ماده ۹ - سازمان: ارکان سازمان به شرح زیر است:

الف - مجمع.

ب - شورا.

ج - هیأت مدیره تحت ریاست مدیر کل.

یک مدیر کل.

ماده ۱۰ - مجمع - ترکیب مجمع و جلسات آن: ۱ - مجمع از همه طرف‌ها ترکیب یافته است.

۲ - اجلاس منظم مجمع هر دو سال یکبار تشکیل می‌شود. اجلاسهای فوق‌العاده با درخواست یک سوم طرف‌ها یا به درخواست شورا تشکیل می‌گردد.

ماده ۱۱ - مجمع - روش کار: ۱ - هر طرف یک رأی در مجمع دارد.

۲ - تصمیمات راجع به موضوعات اساسی با اکثریت دو سوم آراء اخذ می‌شود، و در مورد موضوعات مربوط به طرز عمل اخذ تصمیم با اکثریت آراء طرف‌های حاضر و رأی دهنده انجام می‌گیرد. طرف‌هایی که از رأی دادن امتناع ورزند بعنوان رأی نداده تلقی خواهند شد.

۳ - تصمیم‌گیری در مورد این که یک مسئله اساسی است یا مربوط به طرز عمل، بعهده رئیس است. این چنین تصمیماتی را می‌توان با اکثریت دو سوم آراء طرف‌های حاضر و رأی دهنده نقض کرد.

۴ - حد نصاب هر جلسه شامل اکثریت طرف‌ها است.

ماده ۱۲ - مجمع - وظایف: ۱ - وظایف مجمع بشرح زیر است:

الف - بررسی و تجدیدنظر فعالیتها، مقاصد، سیاست کلی و هدفهای دراز مدت سازمان و اظهارنظر و توصیه در مورد آنها به شورا.

ب - تضمین آنکه فعالیتهای سازمان با کنوانسیون حاضر و با اهداف و اصول منشور ملل متحد و نیز هر عهدنامه دیگری، که سازمان با تصمیم خود به آن متعهد شده باشد، مطابقت دارد.

ب - صءور اجازة اءءاء ءسهلاء بءشهاى فضائى اءاضافى؁ با ءوصيه معءمع؁ كه هءاف وءزه و اوليه آن ءأمءن ءءماء ءمءءن مءل بوسءيله بى سءم؁ كمك به كءشى آسءب ءءه و نءاء باشد. بهر صوءرء؁ ءسهلاء بءش فضائى كه براء ءأمءن ءءماء ارءءاطاء ءمومى ءرءاءى اءءاء ءهءه اسء را مى ءوان ءهء ارءءاط ءور براء كمك رسائى به كءشى آسءب ءءه؁ نءاء و براء ءمءءن مءل كءشى بوسءيله بى سءم؁ بءون اخء ءنءن اجازة اى؁ بكار برء.

ء - ءصمء ءءرى ءر موءر ءءءر ءوصيه هاى ءورا و اظهار نظر راءء به ءزارء ءورا.

ء - اءءاب ءهار نماءه ءر ءورا ءبء مءه ۱۳؁ بءء ۱؁ ءقره ب.

ء - ءصمء ءءرى ءر موءر مائل راءء به روابء رسمى مءان ساءمان و كءورها؁ ءه ءرف باشء ءه نباشء؁ و ساءمانهاى بءن الملى.

ء - ءصمء ءءرى ءر موءر اصءاح كءرانءءون ءاضر ءبء مءه ۳۴ با اصءاح مواءءءنامه عملءاءى ءبء مءه بءسء و هءءم آن.

ء - بررسى و ءصمء ءءى ءر موءر فءء ءصوءء ءبء مءه ۳۰.

ء - انءام هر وظءفه ءءءرى كه ءبء مءه ءءءرى از كءرانءءون ءاضر با مواءءءنامه عملءاءى بر هءهءه آن ءءارءه ءهءه باشء.

۲- ءر انءام وظاءف ءوء؁ معءمع هر ءوصيه مناسب ءورا را موءر ءوءه ءرار مى ءهء. مءه ۱۳ - ءورا - ءرءءب ءورا: ۱- ءورا از بءسء و ءو نماءهءه امضاء كءءءگان؁ بشرء زءر؁ ءرءءب باءه اسء:

الف - هءءه نماءهءه از سوى آن امضاء كءءءگان؁ با ءروه هاى امضاء كءءءگانى كه نماءهءه ءءءرى نءارءء و مواءءء ءرءهءهءه كه نماءهءه ءروهى ءاشءه باشء و ءاراء بءءءرءن سءام سرمابه ءءارءى ءر ساءمان هءسءء. اءرءء ءروه امضاء كءءءهءه و بءء امضاء كءءءهءه منءرء ءاراء سءام سرمابه ءءارءى برابر باشءهءه امضاء كءءءهءهءه منءرء ءءء ءءءم ءراءهء ءاشء. اءرء بءءء و ءوء ءو با ءءء امضاء كءءءهءه كه سءام سرمابه ءءارءى مساوى ءارءء ءءمار نماءءءگان ءر ءورا از بءسء و ءو ءءاوز نماءء؁ همه بءون اسءءءاء نماءهءهءه ءراءهء ءاشء.

ب - ءهار نماءهءهءه از سوى امضاء كءءءگانى كه نماءهءهءه ءءءرى ءر ءورا نءارءءء و بءون ءر نظر ءرءءن سءام سرمابه ءءارءى آنان؁ از سوى معءمع؁ بمنءظور ءصمءن اصء ءوزءء ءءرفاءى

عادلانته نمایندگان، و با در نظر گرفتن مصالح کشورهای توسعه یافته به گونه ای مقتضی، انتخاب می شوند. هر امضاء کننده ای که بعنوان نماینده یک منطقه جغرافیایی انتخاب می شود، نماینده هر امضاء کننده که در آن منطقه جغرافیایی باشد و نماینده دیگری در شورا نداشته باشد و با نمایندگی نماینده منتخب فوق موافقت کرده باشد، نیز خواهد بود. نتایج انتخابات از نخستین جلسه شورا که پس از انتخابات تشکیل می گردد لازم الاجرا است و تا جلسه عادی بعدی مجمع لازم الاجرا خواهد ماند.

ماده ۱۴ - شورا - روش کار: ۱ - شورا هر چند بار که برای انجام وظایفش بطور مفید لازم باشد تشکیل جلسه می دهد، ولی در هر صورت نباید تعداد جلسات کمتر از سه بار در سال باشد.

۲ - شورا تلاش خواهد کرد که با اتفاق آراء تصمیم گیری کند. اگر موافقت همگانی حاصل نگردد تصمیمات بترتیب زیر اخذ خواهد شد:

تصمیمات راجع به موضوعات اساسی با رأی اکثریت نمایندگان شورا، که بیانگر دست کم دو سوم آراء همه امضاء کنندگان و گروه های امضاء کنندگان دارای نماینده در شورا باشد، اخذ خواهد شد.

تصمیمات مربوط به طرز عمل با اکثریت ساده رأی نمایندگان حاضر و رأی دهنده، که هر یک رأی دارند، اخذ خواهد شد. در مورد اختلافات مربوط به اینکه یک موضوع خاص یک موضوع اساسی است یا مربوط به طرز عمل، رئیس شورا تصمیم گیری خواهد کرد. رأی رئیس را می توان با رأی اکثریت دو سوم نمایندگان حاضر و رأی دهنده، هر یک با داشتن حق یک رأی، قسح کرد. شورا می تواند روش رأی گیری دیگری برای انتخاب کارسندان خود بتصویب برساند.

۳ - الف - هر نماینده ای حق رأیی دارد معادل سهم یا سهام سرمایه گذارشی که نمایندگی آنرا بر عهده دارد. بهر حال، هیچ نماینده ای نمی تواند از سوی یک امضاء کننده بیش از ۲۵ درصد کل حق رأی در سازمان را در صندوق ببندد، مگر طبق مفاد فقره ب شماره (چهار).

ب - به رغم مفاد ماده پنجم، بندهای نهم، دهم و دوازدهم موافقتنامه عملیاتی.

(یک) اگر یک امضاء کننده دارای نماینده در شورا، بر اساس سهم سرمایه گذاری خود، حق داشته باشد که بیش از ۲۵ درصد کل حق رأی در سازمان در رأی گیری شرکت کند،

می‌تواند تمام یا قسمتی از سهام سرمایه‌گذاری خود مازاد بر ۲۵ درصد را به دیگر امضاءکنندگان واگذار نماید.

(دو) امضاءکنندگان دیگر می‌توانند به سازمان ابلاغ کنند که آماده‌اند تمام یا قسمتی از چنین سهام سرمایه‌گذاری اضافی را بپذیرند. اگر کل مبلغ ابلاغ شده به سازمان از مبلغ موجود برای توزیع بیشتر نباشد، مبلغ اخیر از سوی شورا، طبق مبالغ ابلاغ شده میان امضاءکنندگانی که ابلاغ کرده‌اند، توزیع خواهد شد.

(سه) این توزیع، در زمان تعیین سهام سرمایه‌گذاری طبق ماده پنجم موافقتنامه عملیاتی، از سوی شورا انجام می‌گیرد. هیچ توزیعی موجب افزایش سهم سرمایه‌گذاری امضاءکننده‌ای مازاد بر ۲۵ درصد نخواهد شد.

(چهار) حق رأی نماینده امضاءکننده‌ای که سهم سرمایه‌گذاری مازاد بر ۲۵ درصد خود را برای توزیع ارائه کرده است ولی طبق روش مطرح شده در این بند هنوز توزیع نگردیده است، به میزان مازاد بر ۲۵ درصد افزایش خواهد داشت.

ب- تا حدودی که یک امضاءکننده تصمیم داشته باشد مازاد سهم سرمایه‌گذاری خود را به دیگر امضاءکننده‌ها ارائه نماید، حق رأی آن امضاءکننده به تناسب مازاد بر ۲۵ درصد متاوياً میان همه نمایندگان دیگر شورا توزیع خواهد شد.

۴- حد نصاب هر جلسه شورا عبارت از اکثریت نمایندگان شورا، مرکب از دست کم دو سوم کل حق رأی همه امضاءکنندگان و گروه‌های امضاءکنندگان دارای نماینده در شورا می‌باشد.

ماده ۱۵- شورا - وظایف: شورا، با توجه مقتضی به نظرات و توصیه‌های مجمع، مؤول فراهم ساختن بخش فضائی لازم برای انجام مقاصد سازمان، طبق کنوانسیون حاضر و موافقتنامه عملیاتی، به اقتصادی‌ترین، مؤثرترین و کارآمدترین شکل می‌باشد. در انجام این مؤولیت، شورا از اختیار انجام همه وظایف مقتضی برخوردار است، از جمله:

الف - تعیین نیازهای ارتباط دور ماهواره دریایی و اتخاذ خط مشی، نقشه‌ها، برنامه‌ها، روشها و اقدامات برای طراحی، توسعه، بنا، ایجاد و تهیه از طریق خرید یا اجاره و بکار انداختن، نگهداری و استفاده از بخش فضائی سازمان بین‌المللی ماهواره دریایی، از جمله فراهم آوردن خدمات راه‌اندازی بمنظور پاسخگویی به چنین نیازها.

ب - اتخاذ و اجرای ترتیبات مدیریت، که لازم است مدیرکل، هرگاه بیشتر بنفع سازمان باشد، قراردادهایی برای انجام وظایف فنی و عملیاتی منعقد سازد.

پ - اتخاذ معیارها و روشهایی برای تصویب ایجاد ایستگاههای زمینی در خشکی، در کشتی و در بناهای موجود در محیط دریا برای استفاده از بخش فضائی سازمان بین المللی ماهواره فضائی و نیز رسیدگی و نظارت بر عملکرد ایستگاههای زمینی که به بخش فضائی سازمان بین المللی ماهواره فضائی دسترسی و از آن استفاده می کنند. در مورد ایستگاههای

..... دسترسی دارند و از آن

زمینی واقع در کشتیها، معیارها باید به قدر کافی مفصل باشد تا مقامات صادرکننده اجازه در هر کشور بتوانند، به تشخیص خود، برای تصویب نمونه از آن استفاده کنند.

ت - تسلیم توصیه به مجمع طبق ماده ۱۲، بند ۱، ققره پ.

ث - اتخاذ روش تدارک، مقررات و شرایط قرارداد و تصویب قرارداد تدارک طبق کنوانسیون حاضر و موافقتنامه عملیاتی.

ج - اتخاذ سیاستهای مالی، تصویب مقررات مالی، بودجه سالانه و گزارش مالی سالیانه، تعیین هزینه های استفاده از بخش فضائی سازمان بین المللی ماهواره فضائی بطور دوره ای، و اخذ تصمیم راجع به دیگر موضوعات مالی، از جمله سهام سرمایه گذاری و حلد اکثر سرمایه طبق کنوانسیون حاضر و موافقتنامه عملیاتی.

چ - تعیین ترتیبات برای مشاوره بصورت مستمر با هیئتهای به رسمیت شناخته شده از سوی مجمع، بعنوان نمایندگان مالکان کشتیها، پرسنل دریایی و دیگر استفاده کنندگان از ارتباطات دور دریایی.

ح - تعیین یک داور هرگاه سازمان یک طرف یک حکمیت باشد.

خ - انجام هر وظیفه دیگری که طبق مواد دیگر کنوانسیون حاضر یا موافقتنامه عملیاتی به آن محول شده است یا هر وظیفه دیگری که برای تحقق مقاصد سازمان اقتضا نماید.

ماده ۱۶ - هیأت مدیره: ۱ - مدیرکل از سوی شورا از میان نامزدهای پیشنهاد شده بوسیله طرف ها یا بوسیله امضاء کنندگان از طریق طرف ها منصوب می گردد. این انتصاب موکول به

تأیید طرفهاست. هیأت مدیره بیدرنگ طرفها را از این انتصاب مطلع خواهد ساخت. انتصاب مورد تأیید است، مگر آنکه ظرف ۶۰ روز پس از ابلاغ، بیش از یک سوم طرفها اعتراض خود به این انتصاب را کتیباً به هیأت مدیره اطلاع دهند. مدیرکل می‌تواند پس از انتصاب و کسب تأیید معلق وظایف خود را بر عهده گیرد.

۲- دوره تصدی مدیرکل شش سال خواهد بود. در هر صورت شورا می‌تواند با استفاده از اختیارات خود مدیرکل را پیش از پایان دوره تصدی برکنار سازد. شورا دلیل برکناری را به مجمع گزارش خواهد نمود.

۳- مدیرکل، مدیر ارشد و نماینده قانونی سازمان در برابر شورا مسؤول است و تحت سرپرستی شورا قرار دارد.

۴- ساختار، سطوح کارمندان و شرایط همگانی برای استخدام مقامات و کارمندان و مشاوران و دیگر مستشاران هیأت مدیره بتصویب شورا خواهد رسید.

۵- مدیرکل اعضای هیأت مدیره را منصوب می‌کند. انتصاب مقامات ارشد که مستقیماً به مدیرکل گزارش می‌دهند به تصویب شورا خواهد رسید.

۶- مهمترین ملاحظات در انتصاب مدیرکل و دیگر کارمندان هیأت مدیره لزوم تضمین برخورداری از درست کاری، صلاحیت و کارآئی در بالاترین سطح است.

ماده ۱۷- حضور نمایندگان در جلسات: همه طرفها و امضاءکنندگانی که، طبق کنوانسیون حاضر یا موافقتنامه عملیاتی، حق دارند در جلسات سازمان حاضر شوند و یا در آنها شرکت جویند، اجازه دارند که در این جلسات و نیز هر جلسه دیگری که تحت توجهات سازمان تشکیل می‌گردد حاضر شوند و یا در آنها شرکت جویند، که در این صورت محل تشکیل جلسات مورد توجه نیست.

ماده ۱۸- هزینه‌های جلسات: ۱- هر طرف و امضاءکننده هزینه‌های نمایندگان خود در جلسات سازمان را تقبل خواهد کرد.

۲- هزینه‌های تشکیل جلسات بعنوان هزینه‌های اداری سازمان تلقی خواهد شد. در هر صورت، هیچیک از جلسات سازمان در خارج از مقر سازمان تشکیل نخواهد شد، مگر آنکه میزبان موردنظر مراقبت نماید که هزینه‌های اضافی را بر عهده گیرد.

ماده ۱۹ - تعیین هزینه های استفاده: ۱ - شورا واحدهایی را برای سنجش انواع مختلف استفاده از بخش فضائی سازمان بین المللی ماهواره دریایی مشخص می کند و هزینه اینچنین استفاده هایی را معین می نماید. هدف از تعیین این هزینه ها تأمین درآمد کافی برای سازمان جهت بکار انداختن، نگهداری هزینه های اداری، تأمین وجوهی که شورا برای بکار انداختن لازم بداند، استهلاک سرمایه گذاری امضاء کنندگان و جبران استفاده از سرمایه طبق موافقتنامه عملیاتی می باشد.

۲ - نرخ هزینه استفاده برای هر نوع استفاده جهت برخورداری همه امضاء کنندگان از آن استفاده یکسان است.

۳ - جهت شخصیت های حقوقی، به غیر از امضاء کنندگانی، که طبق ماده ۷ اجازه دارند از بخش فضائی سازمان بین المللی ماهواره فضائی استفاده کنند، شورا نرخهای هزینه استفاده دیگری بجز از نرخ های تعیین شده برای امضاء کنندگان وضع خواهد کرد. نرخهای هر نوع استفاده جهت بهره برداری اینگونه شخصیت های حقوقی از آن نوع استفاده یکسان خواهد بود.

ماده ۲۰ - تدارکات: ۱ - میاست تدارکاتی شورا آن است که در جهت مصالح سازمان رقابت جهانی جهت تدارک کالا و خدمات مورد نیاز خود را تشویق نماید. بدین منظور:
الف - تدارک کالا و خدمات مورد نیاز سازمان، چه از طریق خرید چه از طریق اجاره، از راه عقد قرارداد بر اساس دعوت آزاد بین المللی به مناقصه انجام خواهد شد.

ب - قراردادها با آن شرکت کنندگان در مناقصه که بهترین ترکیب کیفیت، قیمت و مناسبترین زمان تحویل را ارائه نمایند منعقد خواهد شد.

پ - اگر پیشنهادهایی از نظر دارا بودن ترکیب کیفیت، قیمت و تحویل در مساهدترین زمان قابل مقایسه باشند، شورا قرارداد را با پیشنهاد دهنده ای منعقد می سازد که سیاست تدارکاتی مطرح شده در بالا را به اجرا در آورد.

۲ - در موارد زیر می توان از لزوم انجام مناقصه بین المللی آزاد، طبق روش مصوب شورا، صرف نظر نمود، مشروط بر آنکه در انجام این کار شورا در جهت مصالح سازمان رقابت بین المللی در تدارک کالا و خدمات را تشویق نماید.

الف ارزش برآورد شده قرارداد از ۵۰۰۰۰ دلار آمریکا بیشتر نباشد و عقد قرارداد، بعلت معافیت از مناقصه، موجب نشود که پیمانکار بتواند در آینده به اجرای مؤثر سیاست تدارکاتی فوق از سوی شورالطمه وارد آورد. شورا می‌تواند، در حدود تغییرات قیمت‌های جهانی که در شاخص‌های قیمت‌های مربوطه منعکس می‌شود، در حدود مالی فوق تجدیدنظر کند.

ب - تدارک بجهت وجود یک وضع اضطراری باید فوراً انجام گیرد.

پ - تنها یک منبع برای تدارک نیاز مخصوصی که برای تأمین احتیاجات سازمان ضروری است وجود دارد، یا منابع تدارک از نظر تعداد آنقدر محدودند که تحمیل هزینه و صرف وقت جهت انجام مناقصه بین‌المللی آزاد، نه عملی باشد و نه بهترین مصالح سازمان را در برداشته باشد، مشروط بر آنکه هرگاه پیش از یک منبع موجود باشد، از فرصت‌های برابری برای ارائه پیشنهاد برخوردار گردند.

ت - نیاز از نوع نیازهای اداری باشد که انجام مناقصه بین‌المللی آزاد جهت آن نه عملی باشد و نه مناسب.

ث - تدارک برای تأمین خدمات شخصی باشد.

..... خدمات پرسنلی و استخدامی باشد.

ماده ۲۱ - ابداعات و اطلاعات فنی: (۱) «سازمان» در رابطه با کارهای انجام گرفته توسط آن یا به کارفرمائی آن بخرج «سازمان»، کلیه حقوق آن عده ابداعات و اطلاعات فنی را که لازم منافع مشترک «سازمان» و «امضاءکنندگان» و لایزر باشد، در اختیار خود می‌گیرد.

(۲) در تحقق بند (۱) «سازمان» با توجه به اصول و اهداف خود و عملکرد متداول صنعتی، در رابطه با کارهایی که نیازمند مطالعات، تحقیقات و یا توسعه تکامل کافی باشد حقوق زیرین را بر خود تضمین می‌نماید:

(الف) افشای کلیه ابداعات و اطلاعات فنی حاصله از این قبیل کارها بدون پرداخت

وجهی.

(ب) افشای این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی، بواسطه یا بیواسطه، به کلیه «اعضاء» و

«امضاء کنندگان» و اشخاص دیگر که مشمول حیثه قانونی هر عضو باشد. این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی را «سازمان» خود بکار گرفته و بواسطه یا بواسطه «اعضاء» و «امضاء کنندگان» و اشخاص دیگر را در رابطه با قطاع فضائی «اینمارست» و هر ایستگاه بری یا بحری زیربط بدون پرداخت وجهی مجاز به استفاده از این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی می نماید.

(۳) در خصوص کارهای واگذاری به پیمانکاری، مالکیت حقوق ابداعات و اطلاعات فنی ناشی از پیمان برای پیمانکار محفوظ می ماند.

(۴) «سازمان» همچنین بر اساس شرایط معقول و عادلانه‌ای، حق استفاده بواسطه یا بواسطه از آن دسته ابداعات و اطلاعات فنی را که مستقیماً در کارهایی که از طریق پیمانکاری به انجام می رساند، بکار می روند ولی خارج از شمول بند (۲) می باشند، تا بدانجا که این چنین استفاده‌ای لازمه تجدید ساخت یا تغییر و تکامل مصنوع تحت پیمان باشد که مخارج آن از طرف «سازمان» تأمین می شود و تا بدانجا شخص انجام دهنده کار حق اعطای چنین حقی را داشته باشد، بخود محفوظ می دارد.

(۵) «شورا» می تواند، در موارد استثنائی، انحراف از روشهای مشروح در بند (۲)، (ب) و (۴) را در مواقعی که در جریان مذاکرات ثابت شود عدول از انحراف به زیان «سازمان» خواهد بود، مورد تصویب قرار دهد.

(۶) همچنین «شورا» می تواند در موارد استثنائی باقتضای شرایط فوق العاده، انحراف از روش مشروح در بند (۳) را با رعایت شرایط زیر مورد تصویب قرار دهد:

(الف) به «شورا» ثابت شود که عدول از انحراف به زیان «سازمان» خواهد بود.
 (ب) به «شورا» نشان دهند که «سازمان» می تواند در هر کشوری حق امتیاز تحصیل نماید.
 (ج) پیمانکاری میل و یا فاقد توانایی در تضمین چنین حق امتیازی در مدت زمان لازمه باشد.

(۷) در خصوص آن دسته ابداعات و اطلاعات فنی که حقوق بدست آمده توسط «سازمان» خارج از شمول بند (۲) باشد، «سازمان» تا بدانجا که مجاز باشد می تواند در صورت درخواست.

(الف) این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی را مشروط به جبران مخارج مورد نیاز «سازمان» و یا انجام شده توسط آن در ارتباط با اعمال این حق، بواسطه یا بی واسطه برای هر «عضو» یا «امضاءکننده» ای افشاء کند.

(ب) هر «عضو» و «امضاءکننده» ای را مخیر سازد که حق آنرا داشته باشد این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی را به واسطه یا بیواسطه برای اشخاص ثالث مشمول حیطه قانونی هر «عضو» افشاء سازد و از این قبیل اشخاص استفاده بعمل آورده، آنان را به واسطه یا بی واسطه مجاز به استفاده از این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی نماید.

(۱) بدون پرداخت وجهی در ارتباط با قطاع فضائی «اینمارست» یا هر ایستگاه

ب - ۱ بدون

بری یا بحری زیربط.

(۲) برای هر منظور دیگر، براساس شرایط معقول و عادلانه‌ای که بین «امضاءکنندگان»

ب - ۲ برای

و اشخاص دیگر در حیطه قانونی هر عضو، و یا «سازمان» یا صاحب ابداعات و اطلاعات فنی یا هر دستگاه یا شخص مجازی که علاقه ملکی در آن دارد، و مشروط به ادای هرگونه مخارج انجام شده توسط «سازمان» یا مورد نیاز آن که مرتبط با اعمال این حقوق می باشد.

(۸) افشاء و بهره‌برداری و شرایط و مقررات افشاء و بهره‌برداری از آن دسته ابداعات و

اطلاعات فنی که «سازمان» حقوقی در آنها تحصیل کرده است، در مورد تماسی «امضاءکنندگان» و اشخاص دیگر در حیطه قانونی هر «عضو» مبتنی بر عدم تبعیض خواهد بود.

(۹) با رعایت قوانین محل و مقررات مربوط به افشای اطلاعات فنی، هیچ چیز در این

ماده مانع از عقد قرارداد «سازمان» در صورت تمایل، با اشخاص مشمول این قوانین و مقررات نخواهد بود.

ماده ۲۲ - «اعضاء» در این نقش، مسؤول اعمال و تعهدات «سازمان» نمی باشند مگر در مورد اعمال و تعهداتی که مربوط به آن دسته از اشخاص حقیقی یا حقوقی و یا اشخاص غیر

«عضو» باشد که نقش آنان بر عهده «اعضاء» است که در آن صورت این مسئولیت محدود به معاهدات موجود بین «عضو» و غیر «عضو» مورد نظر خواهد بود در هر حال این امر مانع از آن نخواهد بود «عضوی» که بموجب چنین معاهده‌ای ملزم به جبران مخارج غیر «عضو» یا شخصی حقیقی یا حقوقی شده است، نتواند متوسل به حقوقی شود که بموجب آن معاهده در مقابل «عضو» دیگر به آن تعلق می‌گیرد.

ماده ۲۳ - هزینه‌های اضافی: مالیات درآمدهای ناشی از «سازمان» از محل هر یک از «امضاءکنندگان» به حساب هزینه‌های «سازمان» منظور نمی‌گردد.

ماده ۲۴ - حسابرسی: حسابهای «سازمان» توسط حسابرسی که از طرف «شورا» تعیین می‌شوند همه ساله حسابرسی می‌شود. «هر عضو» و «امضاءکننده» ای حق بازرسی حسابهای «سازمان» را دارا است.

ماده ۲۵ - شخصیت حقوقی: «سازمان» دارای شخصیت حقوقی بوده و مسئول عملکرد و تعهدات خود می‌باشد.

بمنظور انجام وظایف بنحو احسن، «سازمان» به ویژه صلاحیت آنرا خواهد داشت که اموال منقول و غیر منقول را وارد قرارداد کرده، تحصیل، اجاره و به فروش رساند، طرف دعوی حقوقی بوده و با دولتها و سازمانهای بین‌المللی قرارداد منعقد نماید.

ماده ۲۶ - مزایا و مصونیتها: (۱) در حیطه فعالیت‌های مشمول این کنوانسیون «سازمان» و اموال آن در تمامی دولتهای عضو این کنوانسیون از کلیه مالیاتهای درآمد و مالیاتهای اموال و عوارض گمرکی بر ماهواره‌های مخابراتی و اجزاء و لوازم این قبیل ماهواره‌ها که برای بهره‌برداری در قطاع فضائی «ایمارست» به مدار فرستاده می‌شوند، معاف می‌باشند. هر عضو متعهد می‌شود که با توجه به رویه‌های ذریبط محلی با در نظر گرفتن ماهیت خاص سازمان هرگونه معافیت‌های دیگر از قبیل مالیات درآمد و اموال و عوارض گمرکی را مجری سازد.

(۲) کلیه «امضاءکنندگان» در این نقش، به استثنای امضاءکننده‌ای که مقر «سازمان» در قلمرو آن عضو قرار داده می‌شود از پرداخت مالیات بر درآمدهای «سازمان» در قلمرو آن «عضو» معاف می‌باشد.

(۳) الف) بلافاصله پس از لازم‌الاجراء گشتن این کنوانسیون، «سازمان» با هر «عضوی» که در قلمرو آن، مقر «سازمان»، دفاتر دیگر و تأسیسات برپا می‌گردد، موافقتنامه‌ای را که مشمول نظر «شورا» و تصویب «مجمع» خواهد بود، در رابطه با مزایا و مصونیت‌های «سازمان»، دبیرکل آن، کارمندان و کارشناسان مأموریت‌های «سازمان» و نمایندگان «اعضاء» و «امضاءکنندگان» که مقیم قلمرو دولت میزبان می‌باشند، بمنظور اجرای وظایف محوله آنان منعقد خواهد ساخت.

(ب) قرارداد مزبور مستقل از کنوانسیون بوده و با توافق «سازمان» و دولت میزبان و یا در صورت نقل مکان مقر «سازمان» از قلمرو دولت میزبان مختوم می‌گردد.

(۴) کلیه «اعضاء» کنوانسیون بجز «عضوی» که بموجب بند (۳) موافقتنامه‌ای را منعقد ساخته است. بلافاصله پس از لازم‌الاجراء گشتن این کنوانسیون، در مورد مزایا و مصونیت‌های «سازمان» و دبیرکل آن و کارمندان و کارشناسان مجری مأموریت‌های «سازمان» و نمایندگان و «امضاءکنندگان» «کنوانسیون» که مقیم قلمرو و ارضی «اعضاء» کنوانسیون می‌باشند، در رابطه با اجرای وظایف محوله آنان پروتکلی منعقد خواهد ساخت. پروتکل مزبور مستقل از این کنوانسیون بوده و شرایط ختم آنرا تعیین خواهد ساخت.

ماده ۲۷- رابطه با دیگر سازمان‌های بین‌المللی: این «سازمان» با سازمان ملل متحد و ارکان آن که با استفاده مسالمت‌آمیز از فضا و اقیانوس‌ها سروکار دارد و سازمان‌های تخصصی آن و نیز با دیگر سازمان‌های بین‌المللی در موضوعات مورد علاقه متقابل، به همکاری می‌پردازد. به ویژه این «سازمان» کلیه قطعنامه‌ها و پیشنهادات ذریبط «سازمان مشاورت دریایی بین‌المللی» را موردنظر قرار می‌دهد.

«سازمان» مقررات کنوانسیون بین‌المللی مخابرات» و آیین‌نامه‌های مربوط را مرعی داشته و در طراحی، توسعه و تکمیل، ساختمان و تأسیس قطاع فضائی «اینمارست» و روبه حاکم بر تنظیم کار قطاع فضائی «اینمارست» و ایستگاه‌های زمینی، توجه لازم به قطعنامه‌ها، توصیه‌ها و روبه‌های ارکان «اتحادیه بین‌المللی مخابرات» مبذول می‌دارد.

ماده ۲۸- اطلاع به اتحادیه بین‌المللی مخابرات: براساس تقاضای «سازمان»، «عضوی» که در قلمرو ارضی آن مقر «سازمان» برپا می‌گردد، فرکانس‌هایی را که بکار قطاع فضائی

خواهند رفت تنظیم کرده و از طرف هر «عضوی» که مایل باشد، «اتحادیه بین‌المللی مخابرات» را از فرکانسهای قابل استفاده و دیگر اطلاعاتی که لازمه «مقررات رادیویی» ضمیمه کنفرانس بین‌المللی مخابرات می‌باشد مطلع می‌سازد.

ماده ۲۹ - کناره‌گیری: (۱) هر «عضو» و «امضاءکننده» ای می‌تواند با اطلاع کتبی به «نگهدار اسناد» در هر زمان به میل خود از «سازمان» کناره‌گیری کند.

همینکه تحت قوانین محلی ذیربط تصمیم بر آن قرار گرفت که «امضاءکننده» ای می‌تواند کناره‌گیری کند، اطلاعیه کناره‌گیری کتبی توسط «عضو» که «امضاءکننده» را انتخاب کرده است به این اداره تسلیم می‌شود و این اطلاعیه، توافق «عضو» کناره‌گیری کننده را مشخص می‌سازد. کناره‌گیری هر «عضو»، کناره‌گیری همزمان هر «امضاءکننده» انتصابی آن «عضو» و یا خورد «عضو» را که دارای نقش «امضاءکننده» باشد با توجه به موردی که پیش آید به دنبال خواهد داشت.

(۲) پس از وصول اطلاعیه کناره‌گیری از طرف نگهدار اسناد «عضو» تسلیم کننده اطلاعیه و هر «امضاءکننده» آن یا «امضاءکننده» ای که نسبت به آن اطلاعیه تسلیم شده است، بر حسب مورد، از حقوق نمایندگی و هر گونه حق رأی در هر یک از ارکان «سازمان» ساقط گشته و پس از این تاریخ تعهدی بر آن متوجه نخواهد بود. بهر حال «امضاءکننده» ای که کناره‌گیری می‌کند، مگر در صورتی که براساس ماده ۱۳ «موافقتنامه عملیات»، «شورا» بنحو دیگری تصمیم‌گیری کند، نسبت به پرداخت کمک مالی خود به بودجه کل که لازمه تأمین تعهداتی باشد که خصوصاً قبل از دریافت اطلاعیه مجاز شمرده شده‌اند و نیز نسبت به تعهدات ناشی از اقدامات و یا فسخ اقدامات انجام شده قبل از دریافت اطلاعیه، متعهد باقی می‌ماند. به استثنای مورد مربوط به بودجه کل و به استثنای مورد ماده ۳۱ این کنوانسیون و ماده ۱۶ «موافقتنامه عملیات» کناره‌گیری لازم‌الاجراء بوده و این کنوانسیون و یا «موافقتنامه عملیات» نسبت به آن عضو و یا «امضاءکننده» سه ماه پس از تاریخ دریافت اطلاعیه کتبی مورد اشاره در بند (۱) توسط «نگهدار اسناد» از درجه اعتبار ساقط می‌شود.

(۳) چنانکه «امضاءکننده» ای کناره‌گیری کند، «عضو» انتصاب کننده آن، قبل از تاریخ نفوذ

کناره گیری و از همان تاریخ «امضاءکننده» جدیدی تعیین یا خود نقش یک «امضاءکننده» را مطابق بابتد (۴) بر عهده گرفته و یا کناره گیری می کند. در صورتی که «عضوی» تا تاریخ موعد اقدامی بعمل نیاورده باشد از همان تاریخ بمنزله کناره گرفته تلقی می شود. هر «امضاءکننده» جدیدی مسزول تمام کمکهای مالی عقب افتاده «امضاءکننده» قبلی و نیز متعهد به پرداخت سهم متناسبی از بودجه کل لازم به تأمین هزینه تعهدات مجاز «سازمان» و تعهدات ناشی از اقدامات و فسخ اقدامات مترتب بعد از تاریخ دریافت اطلاعیه خواهد بود.

(۴) هرگاه به هر دلیلی «عضوی» متمایل به جانشینی خود بعنوان «امضاءکننده» انتصابی خود باشد یا بخواهد «امضاءکننده» جدیدی را انتصاب کند، می باید اطلاعیه کتبی به «نگهدار اسناد» تسلیم سازد. به محض تقبل تمامی تعهدات معوقه «امضاءکننده» قبلی، به گونه ای که در جمله آخر بند (۳) آمده است، توسط «امضاءکننده» جدید و پس از امضای «موافقتنامه عملیات»، موافقتنامه در مورد «امضاءکننده» جدید لازم الاجرا گشته و از اعتبار نسبت به «امضاءکننده» قبلی ساقط می گردد.

ماده ۳۰-۳. تعلیق و خاتمه: (۱) لااقل یک سال بعد از آنکه «مدیریت سازمان» اطلاعیه ای کتبی حاکی از قصور «عضوی» در تعهدات این کنوانسیون دریافت می دارد، «مجمع» پس از بررسی اظهارات آن «عضو» در صورت اثبات قصور «عضو» و اینکه قصور «عضو» باعث لطمه به کار «سازمان» شده است، می تواند تصمیم به اختتام عضویت آن «عضو» اتخاذ کند. از تاریخ اتخاذ این چنین تصمیمی یا هر تاریخی که مجمع تعیین کند، این کنوانسیون در مورد آن «عضو» از درجه اعتبار ساقط می گردد. مجمع می تواند اجلاس فوق العاده ای برای این منظور ترتیب دهد. ختم عضویت، کناره گیری همزمان هر «امضاءکننده» انتصابی آن «عضو» و یا خود «عضو» را که در نقش «امضاءکننده» باشد، برحسب مورد، بدنبال دارد «موافقتنامه عملیات» در تاریخی که این کنوانسیون نسبت به «عضو» مورد نظر از درجه اعتبار ساقط می شود در مورد «امضاءکننده» نیز از اعتبار ساقط می گردد. مگر در مورد بودجه کل که لازمه تأمین هزینه های تعهدات مجاز «سازمان» قبل از ختم عضویت و تعهدات ناشی از اقدامات و فسخ اقدامات قبل از ختم عضویت می باشد و نیز به استثنای موارد مشروح در ماده ۳۱ این

کنوانسیون و ماده ۲۶ «موافقتنامه عملیات».

(۲) هرگاه «امضاء کننده» ای در این نقش در اجرای تعهدات این کنوانسیون و یا «موافقتنامه عملیات»، سوای تعهدات ماده (۱) (۳) «موافقتنامه عملیات» کوتاهی کند و جبران کوتاهی در ظرف سه ماه از تاریخ اخطار کسب «شورا» بعمل نیاید، «شورا» پس از بررسی اظهارات «امضاء کننده» و یا «عضو» مورد نظر می تواند حقوق «امضاء کننده» را معلق نماید. هرگاه پس از سه ماه دیگر و پس از بررسی اظهارات «امضاء کننده» و یا «عضو»، «شورا» دریابد که کوتاهی جبران نشده است، «مجمع» می تواند بر اساس پیشنهاد «شورا» عضویت «امضاء کننده» را مختومه اعلام کند.

(۳) هرگاه «امضاء کننده» ای با توجه به ماده (۱) (۳) «موافقتنامه عملیات» از پرداخت تعهدات مالی در ظرف چهار ماه از سر رسید آن کوتاهی کند، حقوق «امضاء کننده» بموجب این «کنوانسیون» و «موافقتنامه عملیات» بخودی خود معلق می گردد. هرگاه در ظرف سه ماه پس از تعلیق، «امضاء کننده» تمامی تعهدات مالی خود را پرداخت نکرده و یا با توجه به ماه (۴) (۲۹) «عضوی» که آنرا انتصاب کرده است، جانشینی اختیار نکند، «شورا» پس از بررسی اظهارات «امضاء کننده» و یا «عضوی» که آنرا انتصاب کرده است، می تواند عضویت «امضاء کننده» را مختومه تلقی کند. از تاریخ اخذ چنین تصمیمی «موافقتنامه عملیات» در مورد «امضاء کننده» از اعتبار ساقط می گردد.

(۴) در طول زمان تعلیق حقوق یک «امضاء کننده»، با توجه به بند (۲) یا (۳)، «امضاء کننده» تمامی تعهدات یک «امضاء کننده» این کنوانسیون و «موافقتنامه عملیات» را بردوش خواهد داشت.

(۵) یک «امضاء کننده» پس از اختتام، هیچگونه تعهدی را دارا نخواهد بود مگر تعهداتی که در قبال بودجه کل لازم به تأمین هزینه های تعهدات مجاز قبل از اختتام و مسئولیتهای ناشی از اقدامات و یا فسخ اقدامات قبل از اختتام می باشند باستثنای موارد ذیربط ماده ۱۱ این کنوانسیون و ماده ۲۶ «موافقتنامه عملیات».

(۶) هرگاه عضویت «امضاء کننده» ای خاتمه پذیرد، «عضوی» که آنرا انتصاب کرده است

می‌باید ظرف سه ماه از تاریخ اختتام و از همان تاریخ امضاءکننده جدیدی انتصاب خود با

..... انتصاب و یا

توجه به ماده (۴) (۲۹) نقش «امضاءکننده» را تقبل و یا کناره‌گیری کند. چنانکه «عضوی» تا پایان تاریخ مقرر اقدامی بعمل نیاورد، از همان تاریخ اختتام کناره‌گرفته تلقی خواهد شد و این «کنوانسیون» از همان تاریخ در مورد آن «عضو» از اعتبار ساقط می‌گردد.

(۷) هرگاه این کنوانسیون در مورد «عضوی» از اعتبار ساقط شود، تسویه‌کار بین «سازمان» و هر «امضاءکننده» انتصابی آن «عضو» و یا خود آن «عضو» در نقش امضاءکننده تحت مقررات ماده (۱۳) «موافقتنامه عملیات» بعمل می‌آید.

ماده ۳۱- تسویه اختلافات: (۱) اختلافات فی‌مابین «اعضاء» یا فی‌مابین «اعضاء» و «سازمان» در خصوص حقوق و تعهدات این «کنوانسیون» می‌باید از طریق مذاکرات بین طرفین اختلاف تسویه گردد. هرگاه در ظرف یک سال از تاریخ تقاضای تسویه اختلاف، راه حلی بدست نیامده باشد و هرگاه طرفین دعوا حاضر به ارائه دعوا به دیوان بین‌المللی دادگستری یا به دیگر محاکم حل اختلاف نشده باشند، در صورت توافق طرفین اختلاف، می‌توان دعوا را مطابق ضمیمه این «کنوانسیون» به داوری تسلیم کرد. هرگونه تصمیم محاکم داوری در مورد اختلاف بین طرفین دعوا یا بین «اعضاء» و «سازمان» مانع و نافذ بر تصمیم «مجمع» با توجه به ماده (۱) (۳۰) مبنی بر اسقاط اعتبار «کنوانسیون» در مورد «عضوی» نخواهد بود. (۲) مگر در صورت توافق متقابل، اختلافات بین «سازمان» و یک یا چند «عضو» در چهارچوب موافقتنامه‌های منعقد شده بین آنها، چنانکه ظرف یک سال از تاریخ تقاضای رسیدگی، از طریق مذاکره به تسویه نیانجامد، در صورت تقاضای هر یک از طرفین دعوا، می‌باید بر اساس ضمیمه این «کنوانسیون» به داوری واگذار گردد.

(۳) اختلافات بین یک یا چند «عضو» و یک یا چند «امضاءکننده» در خصوص حقوق و تعهدات این «کنوانسیون» یا «موافقتنامه عملیات» را می‌توان بر اساس ضمیمه این «کنوانسیون» در صورت توافق «عضو» یا «اعضاء» و «امضاءکننده» یا «امضاءکنندگان» ذی‌نفع، به داوری محول کرد.

(۴) این ماده در مورد «عضو» یا «امضاءکننده» ای که به نقش خود خاتمه داده است، در خصوص اختلافات مربوط به حقوق و تعهدات ناشی از نقش آن بعنوان «عضو» یا «امضاءکننده» همچنان نافذ باقی می ماند.

ماده ۳۲- امضاء و تصویب: (۱) این کنوانسیون تا زمان لازم الاجرا شدن آن برای امضاء و از آن تاریخ به بعد برای پیوستن بدان در لندن مفتوح خواهد بود. کلیه دولتها می توانند با.

(الف) امضای غیر مشمول تصویب، پذیرش یا تأیید یا.

(ب) امضای مشمول تصویب، پذیرش یا تأیید و بدنبال آن تصویب، پذیرش و تأیید و یا.

(ج) پیوستن.

(د) به عضویت این کنوانسیون درآیند.

(۲) تصویب، پذیرش، تأیید یا پیوستن با سپردن اسناد لازمه نزد نگهدار اسناد رسمیت

می یابند.

(۳) پس از کسب عضویت این کنوانسیون یا در هر زمان متعاقب، هر دولتی می تواند با

اطلاع کتبی به نگهدار اسناد، اعلام کند که این کنوانسیون بکدام کشتیهای فعال تحت فرمان

خود و به کدام ایستگاههای بری تحت حاکمیت خود شامل گردد.

(۴) هیچ دولتی مادام که خود یا عامل انتصابی آن «موافقتنامه عملیات» را امضاء نکرده

است نمی تواند به عضویت این کنوانسیون درآید.

(۵) این «کنوانسیون» و «موافقتنامه» را نمی تواند مقید به شرایط کرد.

ماده ۳۳- لازم الاجرا گشتن: ۱- این «کنوانسیون» شصت روز پس از تاریخی که ۹۵ درصد

دولتهای صاحب سهام سرمایه گذاری اولیه به عضویت آن در آمده اند لازم الاجرا می گردد.

(۲) علیرغم بند (۱) چنانکه ظرف شصت روز پس از افتتاح آن برای امضاء این کنوانسیون

لازم الاجرا نگشته باشد، دیگر لازم الاجرا نخواهد بود.

(۳) در مورد دولتی که سند تصویب، پذیرش، تأیید یا پیوستن را پس از تاریخ لازم الاجرا

شدن کنوانسیون تسلیم کرده باشد، پذیرش، تأیید یا پیوستن در همان تاریخ تسلیم سند معتبر

شناخته می شود.

ماده ۳۴ - اصلاحیه: (۱) اصلاحیه این «کنوانسیون» از جانب هر «عضوی» قابل پیشنهاد است. اصلاحیه‌های پیشنهادی تسلیم «مدیریت» خواهد شد که آن بنوبه خود دیگر «اعضاء» و «امضاءکنندگان» را مطلع خواهد ساخت برای بررسی هر اصلاحیه‌ای توسط «شورا» سه ماه اطلاع لازم است که «شورا» بتواند نظرات خود را در ظرف شش ماه از تاریخ بخشنامه اصلاحیه، تسلیم «مجمع» نماید. «مجمع» حداقل شش ماه پس از این تاریخ با توجه به کلیه نظرات «شورا» اصلاحیه را مورد بررسی قرار می‌دهد. این مدت زمان را در هر مورد خاصی می‌توان بجزآن قابل ملاحظه‌ای توسط «مجمع» کاهش داد.

(۲) در صورت تصویب «مجمع»، صد و بیست روز پس از دریافت اطلاعیه پذیرش دوسوم دولتهایی که در زمان تصویب «مجمع» عضو کنوانسیون بوده و صاحب حداقل دوسوم کل سهام سرمایه‌گذاری بودند، اصلاحیه‌ای لازم‌الاجرا می‌شود. پس از لازم‌الاجرا شدن، اصلاحیه در مورد کلیه «اعضاء» و امضاءکنندگان، از جمله آنهایی که آنرا پذیرفته‌اند لازم به رعایت می‌شود.

ماده ۳۵ - نگهدارنده اسناد: (۱) نگهدارنده اسناد این کنوانسیون، شخص دبیرکل «سازمان مشاورت دریایی بین‌المللی» می‌باشد.

(۲) نگهدارنده اسناد بلافاصله کلیه دولتهای امضاءکننده و پیوسته به کنوانسیون و کلیه «امضاءکنندگان» را از:

(الف) هر امضای کنوانسیون.

(ب) تسلیم هر سند تصویب، پذیرش، تأیید و یا پیوستن.

(ج) لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون.

(د) تصویب هر اصلاحیه‌ای بر کنوانسیون و لازم‌الاجرا گشتن آن.

(ه) اطلاع کناره‌گیری.

(و) تعلیق و ختم.

(ز) دیگر اطلاعیه‌ها و مکاتبات مربوط به کنوانسیون، مطلع می‌مازد.

(۳) پس از لازم‌الاجرا گشتن کنوانسیون «نگهدار اسناد» نسخه مصدقی به دبیرخانه

سازمان ملل بمنظور ثبت و انتشار براساس ماده ۱۰۲ منشور ملل ارسال می‌دارد. امضاءکنندگان ذیل با اختیار کامل از جانب دولتهای متبوع این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند.

بتاریخ ۱۲ شهریور ۱۳۵۵ (برابر با سوم سپتامبر ۱۹۷۶) در لندن بزبانهای انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیولی که همه یکسان معتبر می‌باشند در یک نسخه اصلی که نزد نگهدار اسناد سپرده خواهد شد تحریر، نگهدار اسناد نسخه مصدق از آن را به هر یک از دولتهای مدعو در «کنفرانس بین‌المللی تأسیس سیستم بین‌المللی ماهواره دریایی» و به هر دولت دیگری که این کنوانسیون را امضاء یا بدان می‌پیوندد ارسال می‌کند.

امضاءکنندگان^۱

دولت	تاریخ
x استرالیا	۱ فروری ۱۹۷۷
+ بلغارستان	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
x کامرون	۱۳ اکتبر ۱۹۷۶
x شیلی	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
x یونان	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
x عراق	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
x کریت	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
x لیبیا	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
x نروژ	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
x لهستان	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
+ اتحاد شوروی	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
+ اوکراین	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
x انگلستان	۳ سپتامبر ۱۹۷۶

۱ - x منوط به تصویب.

+ منوط به پذیرش.

ضمیمه

آئین تسویه اختلافات مورد اشاره در ماده ۳۱ کنوانسیون و ماده ۱۶ «موافقت نامه عملیات»

ماده ۱ - اختلافات مشمول ماده ۳۱ «کنوانسیون» یا ماده ۱۶ «موافقت نامه عملیات» توسط یک محکمه داورى متشکل از سه عضو، مورد رسیدگی قرار می‌گیرد.
ماده ۲ - هر مدعی یا گروه مدعیان که مایل به ارجاع اختلاف به داورى باشند، می‌باید به هر یک از مدعیان و نیز «مدیریت سازمان» سندی شامل بر:
الف - شرح کامل اختلاف، دلایل لزوم شرکت هر یک از مدعی علیه‌ها در داورى و اقدامات مورد تقاضا.

ب - دلایل شمول موضوع اختلاف در حیطه صلاحیت محکمه داورى و دلایل اینکه چرا، در صورت رأی محکمه بر له مدعی، اقدامات مورد تقاضا الزامی می‌باشند.
ج - توضیح آنکه چرا مدعی نتوانسته است از طریق مذاکره یا طرق دیگر، بغیر از داورى به تسویه اختلاف نایل شود.

د - مدرک توافق یا رضایت طرفین اختلاف برای داورى.
ه - نام شخص منتخب مدعی که بعنوان عضو محکمه انجام وظیفه می‌کند، ارسال دارند.
«مدیریت سازمان» بلافاصله نسخ اسناد را به هر یک از «اعضاء» و امضاء کنندگان توزیع می‌کند.

ماده ۳ - ۱ - ظرف مدت شصت روز از تاریخى که نسخ اسناد مشروح در ماده (۲) توسط طرفین دعوا دریافت می‌شود، آنها متفقاً فردی را بعنوان عضو محکمه داورى انتصاب می‌کنند. در ظرف این مدت، مدعی علیه‌ها می‌توانند مشترکاً یا منفرداً هر یک از مدعیان و «مدیریت سازمان» را با سندی مشعر بر باسخ‌های انفرادی یا جمعی آنان در قبال سند مورد اشاره در ماده ۲ و شامل بر هر گونه دعوای دیگر ناشی از موضوع اختلاف تدارک کنند.

۲- ظرف مدت سی روز پس از انتصاب دو عضو محکمه داور، در مورد داور ثالث توافق بعمل می آید. وی نمی تواند دارای همان ملیت طرفین دعوا یا مقیم قلمرو ارضی آنان یا در خدمت آنان باشد.

۳- هرگاه هر یک از طرفین دعوا نتواند ظرف مدت معینه داور را تعیین کند، یا داور ثالث ظرف مدت معینه تعیین نشود، رئیس «دیوان بین المللی دادگستری» و در صورتی که مانعی برای شرکت وی باشد و یا وی دارای همان ملیت یکی از طرفین دعوا باشد، نایب رئیس «دیوان» و در صورتی که مانعی برای شرکت وی باشد و یا وی دارای همان ملیت یکی از طرفین دعوا باشد، قاضی ارشدی که دارای ملیت هیچیک از طرفین دعوا نیست، می تواند بنا به تقاضای هر یک از طرفین دعوا، داور یا داورانی را برحسب مورد انتصاب کند.

۴- داور ثالث بعنوان رئیس محکمه داور، انجام وظیفه می کند.

۵- محکمه داور به محض انتخاب رئیس آن تشکیل می یابد.

ماده ۴-۱- در صورت وجود خلالتی در محکمه داور، به هر دلیلی که بنا به تشخیص رئیس یا باقیمانده اعضاء محکمه خارج از توان طرفین دعوا باشد و یا با اجرای صحیح آئین داور، سازگار باشد، پست خالی براساس مقررات زیرین اشغال می شود:

الف- چنانکه خلاء در اثر کناره گیری عضوی به انتصاب یکی از طرفین دعوا حادث شده باشد، در آن صورت طرف مزبور ظرف ده روز جانشین را انتخاب می کند.

ب- چنانکه خلاء در اثر کناره گیری رئیس یا یکی از اعضاء انتصابی مطابق ماده ۳ و ۲ حادث شده باشد.

جانشینی بنحو مشروح در بند ۲ یا ۳ ماده ۳ انتخاب می گردد.

۲- هرگاه خلالتی به هر دلیلی پیش آید و یا خلالتی مطابق بند ۱ اشغال نشود، باقیمانده اعضاء محکمه داور، علیرغم ماده ۱ اختیار آنرا دارند که براساس تقاضای هر یک طرفین به دادرسی ادامه داده و تصمیم نهایی محکمه را اعلام کنند.

ماده ۵- ۱- محکمه، تاریخ و محل اجلاس خود را تعیین می سازد.

۲- جریان دادرسی در خلوت انجام می گیرد و تمامی اسناد و مدارک ارائه شده به محکمه دارای جنبه محرمانه می باشد. بهر حال، «سازمان» و «هر عضوی» که «امضاء کننده» ای

انتصاب کرده باشد که طرف دعوا باشد حق آنرا خواهند داشت تا در جلسه حاضر شده و به اسناد و مدارک ارائه شده دسترسی داشته باشد.

۳- در صورت بروز اختلاف در صلاحیت محکمه، محکمه ابتدا به حل این مسأله می‌پردازد.

۴- دادرسی بصورت کتبی انجام می‌گیرد، و هر یک از طرفین حق آن را دارد که شواهد کتبی در اثبات مدعای خود نسبت به واقعیت و قانون ارائه نماید. در هر حال مباحثات و شهادتهای شفاهی در صورتی که محکمه صلاح بداند بعمل می‌آید.

۵- دادرسی با طرح دعوی مدعی مشعر بر استدلال وی، حقایق ذریبست مستند به شهود و اصول قوانینی که بدان توسل شده است، آغاز می‌گردد. دعوی مدعی بدنبال خود ادعای متقابل مدعی علیه را داراست. مدعی می‌تواند جوابیه‌ای به ادعای متقابل مدعی علیه تسلیم نماید و مدعی علیه می‌تواند الحاقیه‌ای ارائه نماید. اظهارات دیگر در صورت ضرورت به تشخیص محکمه ارائه خواهد شد.

۶- محکمه به ادعای متقابل گوش فرا داده و آنهایی را که مستقیماً ناشی از موضوع اختلاف باشد چنانکه بنابر تعریف ماده ۳۱ «کنوانسیون» و ماده ۱۶ «موافقت نامه کار» در حیطه صلاحیت آن باشد تعیین می‌کند.

۷- هرگاه طرفین دعوا در حین رسیدگی به توافقی دست یابند، این توافق به منزله رأی محکمه حاصله از توافق طرفین ضبط خواهد شد.

۸- در هر زمان در حین رسیدگی، در صورتی که محکمه اختلاف را خارج از صلاحیت خود بنا به تعریف ماده ۳۱ کنوانسیون و ماده ۱۶ «موافقت نامه عملیات» تشخیص دهد، می‌تواند به رسیدگی خاتمه دهد.

۹- مذاکرات محکمه جنبه محرمانه دارد.

۱۰- تصمیمات محکمه بصورت کتبی بوده و مستند به نظر کتبی خواهد بود، آراء و تصمیمات آن می‌باید مستند لاقبل به دو عضو باشد. عضو ناراضی از تصمیم می‌تواند نظر کتبی علیحده‌ای تسلیم نماید.

۱۱- محکمه تصمیمات خود را به «مدیریت سازمان» ابلاغ و آن به توبه خود تصمیمات

را به تمامی «اعضاء» و «امضاءکنندگان» توزیع می‌نماید.

۱۲ - محکمه می‌تواند مطابق مقررات این «ضمیمه» آئین دادرسی دیگری که مناسب دادرسی باشد اتخاذ نماید.

ماده ۶ - چنانکه یکی از طرفین نتواند دعوی خود را مطرح کند، طرف دیگر می‌تواند از محکمه بخواهد که رأی خود را براساس اظهارات وی قرار دهد. قبل از اخذ تصمیم، محکمه می‌باید اطمینان حاصل کند دارای صلاحیت بوده و دعوی به درستی مبتنی بر حقایق است. ماده ۷ - ۱ - هر «عضوی» که «امضاءکننده» انتصابی آن طرف دعوا باشد حق آنرا خواهد داشت که دخالت کرده و خود نیز تبدیل به طرف دعوا شود. دخالت با اطلاع کتبی به محکمه و اطراف دعوا صورت می‌گیرد.

۲ - هر «عضو»، «امضاءکننده» دیگر و یا «سازمان» می‌تواند به منظور کسب اجازه دخالت و تبدیل به طرف دعوا از محکمه درخواست بعمل آورد. محکمه در صورتی که تشخیص دهد متقاضی منافع اساسی در دعوا دارد، اجازه صادر می‌نماید.

ماده ۸ - محکمه براساس تقاضای طرفین دعوا یا به ابتکار خود می‌تواند کارشناسانی برای کمک تعیین نماید.

ماده ۹ - هر «عضو»، «امضاءکننده» و «سازمان» می‌باید کلیه اطلاعاتی را که محکمه به ابتکار خود یا به تقاضای طرفین دعوا لازم به رسیدگی و تشخیص اختلاف باشد، تدارک نماید. ماده ۱۰ - ممنوع به تصمیم نهایی، محکمه می‌تواند اقدامات موقتی را به تشخیص آن که لازم به حفظ حقوق هر یک از طرفین دعوا باشد، تعیین نماید.

ماده ۱۱ - ۱ - تصمیم محکمه با موازین حقوق بین‌المللی سازگار بوده و مبتنی خواهد بود بر:
الف - «کنوانسیون» و «موافقت‌نامه عملیات».

ب - اصول قانونی متداول.

۲ - تصمیم محکمه، از جمله تصمیماتی که بموجب ماده (۷) (۵) از طریق توافق طرفین دعوا عاید می‌شود، در مورد کلیه طرفین دعوا لازم‌الاجرا بوده و یا حسن نیت آنان به اجراء می‌آید. چنانچه «سازمان» طرف دعوا باشد و محکمه رأی بر آن صادر کند که رأی هر کدام از ارکان «سازمان» از آنجا که مطابق «کنوانسیون» و «موافقت‌نامه عملیات» نبوده و یا مجاز

بوده‌اند، فاقد ارزش است، تصمیم محکمه در مورد کلیه «اعضاء» و «امضاءکنندگان» نافذ خواهد بود.

۳- چنانکه اختلافی در مورد مفهوم و حیثه عمل رای مربوطه به آن اختلاف پدید آید محکمه آنرا بمنزله تقاضای هر یک از اطراف دعوا تلقی می‌کند.

ماده ۱۲- هزینه‌های محکمه، از جمله اجرت‌اعضاء محکمه به تساوی بر عهده طرفین دعوا خواهد بود، مگر آنکه محکمه بخاطر شرایط خاص دعوی راه دیگری تعیین کند. در صورتی که یک طرف دعوا مشتمل بر بیش از یک مدعی باشد، محکمه مخارج آن را بین مدعیان تسهیم می‌کند. در صورتی که «سازمان» طرف دعوا باشد، مخارج آن در رابطه با داوری به منزله هزینه‌های اداری سازمان منظور خواهد شد.

انجام موافقتنامه عملیات در مورد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی INMARSAT

موافقتنامه عملیات در مورد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های
دریایی اینمارسات

امضاء کنندگان این موافقتنامه عملیات.

نظر باینکه کشورهای عضو کنوانسیون مربوط به سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (INMARSAT) تعهد نموده‌اند که این موافقتنامه را امضاء نموده و یا شخصیت ذیصلاحی را باین منظور انتصاب نمایند. بشرح زیر توافق می‌نمایند:

ماده ۱- تعریفات: ۱- از لحاظ این موافقتنامه.

الف- «کنوانسیون» به معنای کنوانسیون در مورد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (INMARSAT) می‌باشد که شامل ضمیمه قرارداد نیز می‌گردد.

ب- «سازمان» به معنای سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (INMARSAT) که بر طبق کنوانسیون تشکیل شده است می‌باشد.

ج- «استهلاک» شامل «تنزل بها» می‌گردد و غرامت استفاده از سرمایه را در بر نمی‌گیرد.

۲- تعریفات مذکور در ماده ۱ کنوانسیون در مورد این موافقتنامه بکار برده خواهد شد.

ماده ۲- حقوق و تعهدات امضاءکنندگان: ۱- هر یک از امضاءکنندگان، حقوقی را که در کنوانسیون و این موافقتنامه مقرر گردیده تحصیل نموده و انجام تعهدات تعیین شده بر طبق

این دو سند را تقبل می‌نمایند.

۲- هر یک از امضاءکنندگان باید مطابق با کلیه شرایط کنوانسیون و این موافقتنامه عمل نمایند.

ماده ۳- سهام سرمایه: ۱- هر امضاءکننده‌ای به نسبت سهم سرمایه‌گذاری خود در احتیاجات سازمان در زمینه سرمایه سهم برده، و بنحوی که توسط شورا و طبق کنوانسیون و این موافقتنامه تعیین گردیده، بازدهی سرمایه و غرامت بابت استفاده از سرمایه را دریافت خواهد نمود.

۲- احتیاجات سرمایه‌ای شامل موارد زیر است:

الف- کلیه مخارج مستقیم و غیر مستقیم طرح، توسعه، استفاده، بنا نمودن و تأسیس بخشهای فضائی INMARSAT، استفاده از حقوق قراردادی از طریق اجاره و سایر اموال سازمان.

ب- وجوه مورد نیاز برای هزینه‌های مربوط به بکار انداختن، نگهداری و امور اداری سازمان و تأمین درآمد لازم در مقابل این مخارج بر طبق ماده ۸ (۳).

ج- پرداخت‌های توسط امضاءکنندگان بر طبق ماده ۱۱.

۳- ربح به میزانی که توسط شورا تعیین می‌گردد، به هر مبلغ پرداخت نشده بعد از تاریخ برنامه پرداخت که شورا تعیین نموده است، اضافه خواهد گردید.

۴- چنانچه، ظرف مدت تا اولین تاریخ تعیین سهام سرمایه‌گذاری در زمینه بهره‌برداری مطابق ماده ۵ کمال مبلغ سهام که امضاءکنندگان در هر سال مالی باید بپردازند بالغ بر پنجاه درصد حد سرمایه مقرر شده بر طبق ماده ۴ باشد، شورا اتخاذ ترتیبات دیگری را بررسی خواهد نمود که منجمله وام موقت برای تأمین درآمد می‌باشد تا امضاءکنندگانی را که مایل به پرداخت سهام اضافی، به صورت اقساط در سالهای آتی هستند، مجاز به این کار سازد.

ماده ۴- حد سرمایه: مبلغ خالص سهام سرمایه امضاءکنندگان و مبلغ سرمایه قراردادی واريز نشده سازمان باید تابع حدی باشد. این مبلغ شامل سهام سرمایه جمع‌آوری شده توسط امضاءکنندگان طبق ماده ۳، منهای جمع سرمایه بازگردانیده شده به آنان بر طبق این موافقتنامه، با اضافه مبلغ واريز نشده سرمایه قراردادی سازمان می‌باشد. نخستین حد سرمایه

۲۰۰ میلیون دلار آمریکا خواهد بود. شورا اختیار خواهد داشت که حد سرمایه را تنظیم نماید. ماده ۵ - سهام سرمایه‌گذاری: ۱ - سهام سرمایه‌گذاری امضاءکنندگان براساس بهره‌برداری از بخشهای INMARSAT تعیین خواهد گردید. هر یک از امضاءکنندگان سهم سرمایه‌گذاری برابر با درصد مجموع استفاده از بخشهای فضائی INMARSAT، خواهد داشت. استفاده از بخش فضائی INMARSAT برحسب هزینه‌های وضع شده توسط سازمان برای استفاده از بخش فضائی INMARSAT بر طبق ماده ۱۹ قرارداد و ماده ۸ این موافقتنامه، تعیین خواهد گردید.

۲ - بمنظور تعیین سهام سرمایه‌گذاری، استفاده از هر دو جانب به دو بخش مساوی، یعنی بخش کشتی و بخش زمینی تقسیم خواهد گردید. بخش در ارتباط با کشتی در جایی که رفت و برگشت آغاز و پایان می‌یابد، به طرف امضاءکننده‌ای که کشتی تحت اختیار آن اداره می‌گردد، استناد خواهد شد. در بخش مربوط به قلمرو زمینی که رفت و برگشت در آنجا آغاز و یا پایان می‌یابد به طرف امضاءکننده‌ای که رفت و برگشت در قلمرو آن آغاز و پایان یافته است، استناد خواهد شد. لکن در جایی که در مورد هر امضاءکننده، نسبت بخش کشتی به بخش زمینی بالغ بر ۱/۲۵۰ گردد، آن امضاءکننده با درخواست از شورا، این اختیار را خواهد داشت که معادل دو برابر بخش زمینی و یا سهم سرمایه‌گذاری ۱٪ درصد، هر کدام که بالاتر باشد، بهره‌برداری بعمل آورد. سیستم‌هایی که در محیط دریایی دارای عملیات بوده و توسط شورا مجاز به دست‌یابی به بخش فضائی INMARSAT گردیده‌اند از لحاظ این پاراگراف همانند کشتیها تلقی خواهند گردید.

۳ - قبل از تعیین سهام سرمایه‌گذاری براساس استفاده، مطابق پاراگراف (۱) (۲) و (۳) سهم سرمایه‌گذاری هر امضاءکننده طبق الحاقیه این موافقتنامه مقرر خواهد گردید.

۴ - دوره اول تعیین سهام سرمایه‌گذاری بر مبنای استفاده، مطابق با پاراگرافهای (۱) و (۲) برای نه کمتر از دو سال و نه بیشتر از سه سال از تاریخ آغاز استفاده عملیاتی از بخش فضائی INMARSAT در اقیانوس اطلس، اقیانوس آرام و اقیانوس هند، تنظیم خواهد شد. درباره تاریخ دقیق تعیین آن توسط شورا تصمیم‌گیری خواهد شد. بمنظور تعیین این تاریخ، استفاده از INMARSAT برای مدت یکسال قبل از چنین تصمیم‌گیری، تنظیم خواهد گردید.

۵- پس از تعیین اولین دوره که بر مبنای بهره‌برداری می‌باشد، سهام سرمایه‌گذاری مجدداً تعیین می‌شود که طبق موارد زیر عملی می‌گردد:

الف - با یکسال فاصله پس از تعیین اولین سهام سرمایه‌گذاری بر مبنای بهره‌برداری و بر اساس استفاده کلیه امضاء کنندگان ظرف سال پیشین.

ب - تاریخ به اجرا در آمدن این موافقتنامه برای امضاء کننده جدید.

ج - با در نظر گرفتن تاریخ کناره‌گیری و یا خاتمه عضویت امضاء کننده.

۶- سهم سرمایه‌گذاری امضاء کننده‌ای که پس از انقضاء اولین دوره سهام سرمایه‌گذاری بر اساس استفاده، وارد قرارداد می‌گردد، توسط شورا تعیین خواهد گردید.

۷- حد سهم سرمایه‌گذاری بر طبق پاراگراف (۵) (ب) یا (ج) با پاراگراف (۸) تعیین شده، سهام سرمایه‌گذاری کلیه امضاء کنندگان متناسب با سهام سرمایه‌گذاری شده مربوط به خودشان تنظیم خواهد گردید. در مورد کناره‌گیری و یا خاتمه عضویت یک امضاء کننده، سهام سرمایه‌گذاری تعیین شده به میزان ۵٪ درصد، طبق پاراگراف (۸)، افزایش نخواهد یافت.

۸- با وجود هر یک از مقررات این ماده، هیچ امضاء کننده‌ای سهم سرمایه‌گذاری کمتر از ۵٪ درصد کل سهام سرمایه‌گذاری را نخواهد داشت.

۹- در تعیین سهام سرمایه‌گذاری جدید، سهم هیچیک از امضاء کنندگان نباید در یک مرحله بیش از ۵۰ درصد سهم نخستین وی افزایش یافته و یا بیش از ۵۰ درصد سهم جاری وی کاهش یابد.

۱۰- سهام سرمایه‌گذاری توزیع نشده، پس از اجرای پاراگراف‌های (۲) و (۹) باید توسط شورا بین امضاء کنندگانی که مایل به ازدیاد سهام سرمایه‌گذاری خود می‌باشند تقسیم گردد. این توزیع اضافی سهم نباید سهم امضاء کننده‌ای را به بیش از ۵۰ درصد سهم سرمایه‌گذاری جاری وی افزایش دهد.

۱۱- سهام سرمایه‌گذاری توزیع نشده که باقیمانده است، پس از اجرای پاراگراف (۱۰)، بین امضاء کنندگان متناسب سهام سرمایه‌گذاری که پس از تصمیم‌گیری جدید بموقع اجرا گذارده می‌شود، طبق پاراگراف‌های (۸) و (۹) توزیع خواهد شد.

۱۲- بر مبنای درخواست یکی از امضاء کنندگان، شورا می‌تواند سهم سرمایه‌گذاری که از

سهم تعیین شده او، بر طبق پاراگراف‌های (۱) تا (۷) و (۹) تا (۱۱) کسر گردیده است به وی اختصاص دهد، چنانچه سایر امضاءکنندگان سهام سرمایه‌گذاری افزایش یافته پذیرش داوطلبانه خود را با این کاهش اعلام دارند. شورا و شهابی برای تقسیم عادلانه سهم یا سهام آزاد بین امضاءکنندگانی که مایل به افزایش سهام خود می‌باشند اتخاذ خواهد نمود.

ماده ۶- ترتیبات مالی بین امضاءکنندگان: ۱- در هر بار تعیین سهام سرمایه‌گذاری پس از نخستین تعیین سهم در هنگام به‌اجراء آمدن این موافقتنامه، ترتیبات مالی، از طریق سازمان و بر مبنای ارزیابی انجام شده طبق پاراگراف (۲)، بین امضاءکنندگان بعمل خواهد آمد. میزان این ترتیبات مالی یا توجه به میزان اختلاف (اگر اختلافی باشد) بین سهم جدید سرمایه‌گذاری هر امضاءکننده و سهم پیشین، تعیین خواهد گردید.

۲- ارزیابی به طریق زیر انجام خواهد شد:

الف- کسر نمودن کلیه مخارج از اندوخته اولیه همانگونه که در تاریخ انجام ترتیبات در صورت حسابهای سازمان ضبط شده که شامل سرد و زیان سرمایه نیز می‌گردد، بر روی هم. ۱- مجموع استهلاک همانگونه که در هنگام ترتیبات مالی در صورت حسابهای سازمان ضبط می‌باشد.

۲- وامها و حسابهایی که هنگام ترتیبات مالی باید توسط سازمان پرداخت گردد.

ب- تنظیم نتایج حاصله از اجرای بخش فرعی (الف) از طریق افزایش یا کاهش مبلغ دیگری که بترتیب نشان دهنده کسری یا مازادی در پرداختهایی که از طرف سازمان برای جبران استفاده از سرمایه از زمان لازم‌الاجرا شدن این موافقتنامه تا تاریخ ارزیابی انجام می‌گیرد و مربوط است به مبلغ ذخیره شده طبق این موافقتنامه به نرخ یا نرخهای جبران استفاده از سرمایه که در دوره مربوط به آن نرخ لازم‌الاجرا بود که بر طبق ماده ۸ مقرره توسط شورا می‌باشد. برای تعیین میزان مبلغی که نشان دهنده کاهش و یا افزایش باشد، خرامت باید ماهیانه و به نسبت موارد مشروح در بخش فرعی (الف) محاسبه گردد.

۳- پرداخت بدهی امضاءکنندگان و یا بدهی به آنان طبق این ماده، باید به تاریخی که شورا تصمیم می‌گیرد، انجام شود. میزان بهره که توسط شورا تعیین می‌گردد به وجوه پرداخت نشده بعد از آن تاریخ اضافه خواهد گردید.

ماده ۷- پرداخت هزینه استفاده از ماهواره دریایی: ۱- هزینه استفاده از ماهواره دریایی که بموجب ماده ۱۹ قرارداد باید پرداخت گردد، توسط امضاء کنندگان قرارداد یا سازمانهای ارتباطات دوردست مجاز و طبق مقررات تصویب شده از سوی شورا پرداخت خواهد گردید، مقررات یاد شده بایستی از قوانین حسابداری سازمانهای ارتباطات دور دست بین‌المللی مجاز پیروی نمایند.

۲- امضاء کنندگان قرارداد سازمانهای ارتباطات دوردست مجاز مسؤول تأمین اطلاعات برای سازمان جهت قادر ساختن سازمان به تعیین نحوه استفاده از بخش فضایی ماهواره دریایی و نیز تعیین سهام سرمایه‌گذاری آن می‌باشند، مگر اینکه شورا به نحو دیگری تصمیم بگیرد. شورا تصمیماتی را برای ارائه اطلاعات به سازمان اتخاذ خواهد نمود.

۳- در صورتیکه پرداخت هزینه استفاده از ماهواره دریایی برای مدت ۴ ماه یا بیشتر از تاریخ سررسید به تعویق افتاده باشد، شورا مجازات یا جریمه‌های متناسبی را وضع خواهد نمود.

۴- طبق تصمیم شورا، به هزینه‌هایی که پس از موعد مقرر پرداخت نشوند، بهره‌ای که نرخ آن را شورا معین خواهد نمود تعلق خواهد گرفت.

ماده ۸- درآمدها: ۱- درآمدهای حاصله توسط سازمان، تا آنجاکه این درآمدها اجازه دهند و بترتیب اولویت زیر برای این مقاصد بکار خواهند رفت:

الف - جهت هزینه‌های اداری، نگهداری و کارکرد ماهواره.

ب - جهت تأمین کمک مالی برای کارکرد ماهواره طبق تصمیم شورا.

ج - جهت پرداخت پول به امضاء کنندگان قرارداد بعنوان بازپرداخت سرمایه به نسبت سهام سرمایه‌گذاری شده آنها و به میزان وجوه موجود جهت استهلاک که از سوی شورا تعیین گردیده و در تشکیلات حسابداری سازمان نیز ثبت گردیده است.

د - جهت پرداخت پول به امضاء کنندگان قراردادی که از سازمان کناره‌گیری کرده و یا عضویشان فسخ گردیده باشد و طبق ماده ۱۳ پرداخت پول به آنها لازم باشد.

ه - جهت پرداخت تصاعدی موجودی به نسبت سهام‌گذاری بمنظور جبران سرمایه مصرف شده.

۲- شورا جهت تعیین میزان جبران سرمایه مصرف شده امضاءکنندگان قرارداد مبلغی را برای خطرات و احتمالات سرمایه‌گذاری در ماهواره دریایی تخصیص خواهد داد و با در نظر گرفتن این مبلغ، میزان آن را حتی‌الامکان معادل هزینه پولی در بازارهای جهان تعیین خواهد نمود.

۳- در صورتیکه درآمدهای حاصله از سوی سازمان برای جبران هزینه‌های اداری، نگهداری و کارکرد سازمان ناکافی باشد، شورا می‌تواند برای جبران این کمبود از صندوق پولی سازمان، تهیه، حواله بیش از اعتبار، ایجاد صندوق وام، درخواست از امضاءکنندگان قرارداد جهت کمک مالی به نسبت سهام سرمایه‌گذاری‌هایشان و یا ترکیبی از اقدامات فوق کمک بگیرد.

ماده ۹- حل و فصل حسابها: ۱- حل و فصل حسابها بین امضاءکنندگان قرارداد و سازمان در خصوص مبادلات مالی و براساس مواد (۳)، (۴) و (۸) به طریقی انجام خواهد گرفت که وجوه مبادله شده میان امضاءکنندگان قرارداد و سازمان و همچنین وجوهی که مازاد بر احتیاجات مورد نیاز در اختیار سازمان می‌باشد در کمترین سطح ممکن نگهداشته خواهد شد.

۲- کلیه پرداختهای میان امضاءکنندگان قرارداد و سازمان طبق این موافقتنامه با هر نوع ارزی که آزادانه قابل تبدیل بوده و مورد قبول بستانکار باشد انجام می‌پذیرد.

ماده ۱۰- پرداخت بدهی‌ها: ۱- سازمان در صورت تصمیم شورا می‌تواند برای جبران کمبود پول و عدم دریافت درآمدهای کافی یا کمکهای مالی از حواله بیش از اعتبار استفاده نماید.

۲- در موارد خاص و با تصمیم شورا، سازمان می‌تواند بمنظور تأمین بودجه هرگونه فعالیتی که سازمان براساس ماده (۳) معاهده انجام می‌دهد و یا برای تأمین تعهدات متعاقبه صندوق وام ایجاد نماید. بمنظور مفاد ماده ۴ مبالغ پرداخت نشده چنین وامهایی بعنوان تعهدات مالی و قراردادی بحساب می‌آیند.

ماده ۱۱- تعهدات: ۱- اگر سازمان بموجب تصمیم الزام‌آور یک دادگاه صالحه و یا در نتیجه حل و فصل مورد توافق یا به اتفاق آراء تصویب شده شورا مجبور به پرداخت هرگونه ادعا شامل هزینه یا مخارج مربوطه که ناشی از هرگونه اقدام یا تعهد سازمان باشد گردد و این

تعهدات یا اقدامات بموجب کنوانسیون و یا موافقتنامه حاضر بعمل آمده باشند، امضاءکنندگان موافقتنامه در صورتیکه پول جبران غرامت، بیمه یا سایر ترتیبات مالی برای ادعا کافی نباشد، مبلغی را که باید برای پوشاندن ادعا تخصیص دهند به نسبت سهام سرمایه‌گذاری در تاریخی که تعهد مالی بوجود آمده است خواهد پرداخت، علیرغم اینکه بموجب ماده (۴) حداکثری منظور گردیده باشد.

۲- اگر یکی از امضاءکنندگان موافقتنامه در این مقام بموجب تصمیم الزام‌آور یک دادگاه صالحه و یا در نتیجه حل و فصل مورد موافقت یا به اتفاق آراء تصویب شده شورا مجبور به پرداخت هرگونه ادعا شامل هزینه‌ها یا مخارج مربوطه که ناشی از هرگونه اقدام یا تعهد سازمان باشد گردد و این تعهدات یا اقدامات بموجب کنوانسیون و یا موافقتنامه حاضر بعمل آمده باشند، سازمان برای امضاءکننده موافقتنامه تأمیناتی که بابت ادعا پرداخت نموده است جبران هزینه خواهد نمود.

۳- اگر ادعا علیه یکی از امضاءکنندگان موافقتنامه اقامه گردیده باشد، به عنوان شرط پرداخت پول از سوی سازمان وی باید بدون تأخیر سازمان را از ادعا مطلع نموده و به سازمان فرصت دهد در مورد دفاع از خود و یا سایر ترتیبات قانونی از خود و یا سایر ترتیبات قانونی

فرصت دهد در مورد دفاع از خود و یا سایر ترتیبات قانونی

در قبال ادعا مشورت نموده و تا آنجا که قانون اجازه می‌دهد در این مراحل قانونی با امضاءکننده موافقتنامه و یا بعنوان جانشین آن بعنوان طرف دیگر این اقدامات عمل نماید.

۴- اگر سازمان طبق این ماده باید به امضاءکننده موافقتنامه بابت هزینه‌های پرداختی پول بازپرداخت نماید، امضاءکنندگان موافقتنامه در صورتیکه از طریق جبران غرامت، بیمه و یا سایر ترتیبات قانونی بازپرداخت کاملاً انجام نشده باشد، مبلغ پرداخت نشده از مبلغ بازپرداختی مورد ادعا را به نسبت سهام سرمایه‌گذاری شده در تاریخی که تعهد مالی بوجود آمده است به سازمان پرداخت خواهند نمود، گرچه طبق ماده (۴) حداکثری منظور گردیده باشد.

ماده ۱۲ - معافیت از تعهدات ناشی از مواد قانون خدمات ارتباطات دوردست: در

صورت بروز خسارات یا ضررهای ناشی از فقدان تشکیلات، تأخیر و نقائص موجود در خدمات ارتباطات دور دست که بموجب مفاد کنوانسیون یا موافقتنامه حاضر تأمین گردیده و یا باید تأمین گردیده باشد، سازمان، امضاءکنندگان و موافقتنامه مأموران یا کارمندان سازمان و نمایندگان ارگانهای سازمان در قبال امضاءکنندگان و یا سازمان مؤول نخواهند بود.

ماده ۱۳ - حل و فصل پس از کناره‌گیری یا فسخ عضویت: ۱- در عرض ۳ ماه پس از تاریخ اجرای کناره‌گیری یا فسخ عضویت یکی از امضاءکنندگان قرارداد طبق مواد ۲۹ یا ۳۰ کنوانسیون، شورا امضاءکننده موافقتنامه را از ارزشیابی شورا در مورد وضعیت مالی نامبرده در ارتباط با سازمان در زمان کناره‌گیری یا فسخ عضویتش از سازمان و نیز از شرایط پیشنهادی برای حل و فصل مسائل مالی طبق بند (۳) آگاه خواهد نمود. آگهی شورا اطلاعات ذیل را شامل خواهد بود.

الف - مبلغی که سازمان باید به امضاءکننده موافقتنامه پرداخت نماید. مبلغ مذکور با ضرب کردن سهام سرمایه‌گذاری شده در تاریخ کناره‌گیری یا فسخ عضویت در مبلغی که طبق ماده ۶ در همان تاریخ ارزیابی گردیده است محاسبه می‌گردد.

ب - مبلغی که امضاءکننده موافقتنامه باید به سازمان بپردازد. این مبلغ نشان‌دهنده سهم وی در کمکهای مربوط به تعهدات قراردادی می‌باشد. این مبلغ باید قبل از دریافت آگهی تصمیم مبنی بر کناره‌گیری از سازمان و یا در صورت اقتضای مورد قبل از تاریخ فسخ عضویت به همراه برنامه پیشنهادی برای پرداخت پول پرداخت گردد.

ج - هرگونه مبلغی که از طرف امضاءکننده موافقتنامه باید به سازمان در تاریخ کناره‌گیری یا فسخ عضویتش پرداخت گردد.

۲ - شورا در ارزشیابی خود طبق بند (۱)، ممکن است تصمیم بگیرد امضاءکننده موافقتنامه را کلاً و یا تا حدودی از مسئولیت اختصاص سهام خود جهت تعهدات قراردادی و نیز تعهدات ناشی از اقدامات یا اشتباهات قبل از دریافت آگهی تصمیم مبنی بر کناره‌گیری و یا در صورت اقتضای مورد قبل از تاریخ فسخ عضویت معاف سازد.

۳ - پس از اینکه امضاءکننده موافقتنامه مبلغی را که بموجب بندهای فرعی (ب) و (ج) از بند (۱) پرداخت نمود، سازمان با توجه به ماده ۸، مبالغ مذکور در بندهای فرعی (الف) و (ب)

از بند (۱) را در مدتی که با مدت بازپرداخت سهام سایر امضاء کنندگان موافقتنامه باقیمانده هماهنگ باشد و یا در صورت تصمیم شورا در مدتی کوتاهتر به امضاء کننده موافقتنامه پرداخت خواهد نمود. شورا نرخ بهره‌ای را که امضاء کننده موافقتنامه باید بپردازد (در مورد مبالغی که ممکن است هنر ز جهت حل و فصل مسائل مالی پرداخت نگردیده باشد) تعیین خواهد نمود.

۴- حل و فصل مسائل مالی طبق این ماده، امضاء کننده موافقتنامه را از تعهدش نسبت به اختصاص دادن سهم خود به تعهدات غیر قراردادی که ناشی از اقدامات یا تصورات سازمان قبل از تاریخ دریافت اعلام تصمیم مبنی بر کناره‌گیری یا نسخ عضویت باشد، معاف نخواهد نمود.

۵- امضاء کننده موافقتنامه حقوق تحصیل شده خود را از دست نخواهد داد. حقوقی که در صورت دیگر پس از تاریخ کناره‌گیری یا نسخ عضویت از سازمان همچنان ادامه داشته و حقوق امضاء کننده موافقتنامه از طریق حل و فصل بموجب این ماده جبران نگردیده باشد. ماده ۱۴ - تصویب استقرار ایستگاه زمینی: ۱- به منظور استفاده از بخشی فضائی ماهواره دریایی، کلیه ایستگاههای زمینی به تأیید سازمان بر اساس معیارها و مراحل که شورا بموجب ماده ۱۵ (ج) معاهده کنوانسیون عنوان نموده است احتیاج دارند.

۲- امضاء کننده موافقتنامه که ایستگاه زمینی در خاک وی قرار داشته و یا قرار خواهد گرفت، و یا امضاء کنندگان موافقتنامه که ایستگاه زمینی بموجب اختیاراتشان بر روی کشتی یا سایر دستگاهها در محیط دریایی کار می‌کند و یا ایستگاه زمینی بر روی زمین یا کشتی و در محیط دریایی که تحت حاکمیت امضاء کنندگان موافقتنامه زیست نصب گردیده است،

محیط دریایی که تحت حاکمیت امضاء کنندگان موافقتنامه نصب گردیده است، باید

درخواست خود را جهت کسب چنین تأییدی توسط یک سازمان ارتباطات دوردست مجاز به سازمان تسلیم نمایند.

۳- درخواست کنندگان که در بند (۲) نامشان ذکر گردیده و جهت ایستگاههای زمینی درخواست تسلیم نموده‌اند در قبایل سازمان مسؤول خواهند بود کار ایستگاههای یاد شده با معیارها و مقررات تدوین شده از سوی سازمان منطبق باشد، مگر آنکه در مورد امضاء کننده

قرارداد که درخواست خود را تسلیم نموده است طرفی که وی را بعنوان امضاءکننده موافقتنامه تعیین نموده است این مسئولیت را تقبل نماید.

ماده ۱۵ - استفاده از بخش فضایی ماهواره دریایی: ۱ - امضاءکنندگان موافقتنامه برای استفاده از بخش فضایی ماهواره دریایی درخواست خود را تسلیم سازمان خواهند نمود و در صورتیکه منطقه تحت حاکمیت یکی از امضاءکنندگان موافقتنامه نباشد، درخواست را یک سازمان ارتباطات دوردست مجاز تسلیم سازمان خواهد نمود.

۲ - استفاده از بخش فضایی ماهواره در صلاحدید سازمان و براساس معیارها و مقررات تدوین شده توسط شورا بموجب ماده ۱۵ (ج) معاهده خواهد بود.

۳ - امضاءکنندگان موافقتنامه یا سازمان ارتباطات دوردست مجاز که مجاز به استفاده از بخش فضایی ماهواره دریایی هستند مسؤول اجرای کلیه شرایط ذکر شده توسط سازمان در خصوص استفاده از این دستگاه خواهند بود مگر آنکه در مورد امضاءکننده موافقتنامه که درخواست خود را تسلیم نموده است طرفی که وی را بعنوان امضاءکننده موافقتنامه تعیین نموده است مسئولیت اختیارات تفویض شده را در ارتباط با کلیه یا برخی از ایستگاههای زمینی که تحت تملک یا کنترل امضاءکننده موافقتنامه نیستند تقبل نماید.

ماده ۱۶ - حل و فصل اختلافات: ۱ - اختلافاتی که میان امضاءکنندگان موافقتنامه و یا میان امضاءکنندگان موافقتنامه سازمان در مورد حقوق و تعهدات مندرج در کنوانسیون یا موافقتنامه حاضر روی می‌دهد باید از طریق مذاکره میان طرفهای اختلافات حل و فصل گردد. اگر یکی از طرفهای اختلافات درخواست حل اختلاف نماید و در مدت یکسال اختلافات حل نگردند، و اگر برای حل اختلافات، طرفهای اختلاف روش خاصی را مورد توافق قرار ندهند با درخواست یکی از طرفهای اختلاف، مورد به داوری براساس مندرجات ضمیمه کنوانسیون تسلیم خواهد شد.

۲ - اختلافاتی که میان سازمان و یک یا تعداد بیشتری از امضاءکنندگان موافقتنامه در مورد موافقتنامه‌های منعقد شده بیان آنها بروز می‌نماید، بنابه درخواست یکی از طرفین اختلاف در مدت یکسال از زمان درخواست نامبرده به داوری براساس مندرجات ضمیمه کنوانسیون تسلیم خواهد شد، مگر آنکه طرفها به نحو دیگری توافق نمایند.

۳ - در صورتیکه یکی از امضاءکنندگان موافقتنامه از این سمت کنار رفته و دیگر این

عنوان رانداشته باشد، به موجب این ماده نامبرده همچنان در قبال اختلافات مربوط به حقوق و تعهدات ناشی از امضاء این موافقتنامه مسئول خواهد بود.

ماده ۱۷- اجرای موافقتنامه: ۱- بر اساس ماده ۳۳ کنوانسیون، در تاریخی که کنوانسیون برای طرف موافقتنامه به اجرا در می آید، موافقتنامه حاضر نیز برای امضاءکننده موافقتنامه مجری خواهد بود.

۲- تا زمانی که کنوانسیون قابلیت اجرا دارد، موافقتنامه حاضر نیز مجری خواهد بود. ماده ۱۸- اصلاحات: ۱- هر یک از طرفین یا امضاءکنندگان قرارداد موافقتنامه می توانند اصلاحاتی را برای موافقتنامه حاضر پیشنهاد نمایند. اصلاحات و تغییرات پیشنهادی برای مواد موافقتنامه به هیأت مدیره تسلیم خواهد شد تا به اطلاع سایر امضاءکنندگان موافقتنامه و طرفها برسد. قبل از اینکه شورا به اصلاح موافقتنامه بپردازد، باید یک آگهی ۳ ماهه درج نماید. در طول این مدت، هیأت مدیره نظریات امضاءکنندگان موافقتنامه را مورد مشورت قرار داده و به اطلاع سایرین خواهند رساند، شورا اصلاح موافقتنامه را در مدت ۶ ماه از زمان انتشار نظریات امضاءکنندگان موافقتنامه بررسی خواهد نمود. مجمع بررسی اصلاحات موافقتنامه را زودتر از مدت ۶ ماه پس از تصویب شورا انجام نخواهد داد. در موارد مقتضی و طبق تصمیم مجمع، این مدت را می توان تقلیل داد.

۲- در صورت تصویب شورا و تأیید مجمع، اصلاحات وارده بر مواد موافقتنامه صد و بیست روز پس از اینکه امانت دار آگهی مبنی بر تصویب اصلاحات توسط دو سوم امضاءکنندگان را دریافت نمود به اجرا در خواهد آمد. (دو سوم امضاءکنندگان یاد شده باید در زمان تصویب اصلاح مواد موافقتنامه از سوی مجمع امضاءکننده موافقتنامه بوده و سپس حداقل دو سوم کل سهام سرمایه گذاری شده را دارا بوده باشند) آگهی تصویب تغییر و اصلاح مواد موافقتنامه فقط توسط طرف موافقتنامه به اطلاع امانت دار رسیده و اطلاع آگهی نشان دهنده پذیرش تغییرات وارده بر مواد موافقتنامه از سوی طرف موافقتنامه خواهد بود. اصلاحات وارده بر مواد موافقتنامه پس از به اجرا گذاشته شدن، کلیه امضاءکنندگان موافقتنامه را شامل آن عده که این اصلاحات را نپذیرفته اند ملزم به اجرای آن خواهد نمود. ماده ۱۹- امانت دار: ۱- امانت دار موافقتنامه حاضر دبیر کل سازمان شورای دریایی بین دولی خواهد بود.

۲- امانت‌دار کلیه دولتهای امضاءکننده موافقتنامه و کلیه امضاءکنندگان موافقتنامه را فوراً از مطالب ذیل آگاه خواهد نمود:

الف - هرگونه امضاء در مورد موافقتنامه حاضر.

ب - به اجرا درآمدن موافقتنامه حاضر.

ج - وارد ساختن هر اصلاحیه یا تغییر در مفاد موافقتنامه حاضر و به اجرا درآمدن مواد اصلاحی.

د - هرگونه اطلاعیه مبنی بر کناره‌گیری از سازمان.

ه - هرگونه تعلیق عضویت یا فسخ عضویت.

و - سایر آگهی‌ها و مکاتبات مربوط به موافقتنامه حاضر.

۳- امانت‌دار پس از به اجرا درآمدن موافقتنامه حاضر، یک نسخه تأیید شده آنرا بمرجوب ماده ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار به دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال خواهد نمود.

امضاءکنندگان ذیل با اختیارات تام موافقتنامه حاضر را امضاء نموده‌اند:

این موافقتنامه در لندن در تاریخ سوم سپتامبر ۱۹۷۶ به زبانهای انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیولی منعقد گردیده است. کلیه متون موافقتنامه معتبر و حقیقی و تنها دارای یک اصل موافقتنامه می‌باشند که نزد امانت‌دار سپرده شده و امانت‌دار یک نسخه گواهی شده از آنها را به دولت هر یک از کشورهایایی که از آنها دعوت شده بود در کنفرانس بین‌المللی ایجاد سیستم بین‌المللی ماهواره دریایی شرکت نمایند، دولت هر کشور دیگری که کنوانسیون را امضاء و یا با آن موافقت می‌نماید، و هر یک از امضاءکنندگان موافقتنامه ارسال خواهد نمود.

امضاءکنندگان موافقتنامه

<u>کشور</u>	<u>تاریخ</u>
کامرون	۱۳ اکتبر ۱۹۷۶
کویت	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
نروژ	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
لهستان	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
اتحاد شوروی	۳ سپتامبر ۱۹۷۶

ضمیمه

سهام سرمایه‌گذاری قبل از نخستین تصمیم‌گیری بر اساس استفاده از ماهواره دریایی.

الف - سهام سرمایه‌گذاری اولیه امضاءکنندگان قرارداد کشورهای ذیل به این ترتیب

خواهد بود:

۳/۵	یونان	۱۷	ایالات متحده
۳/۵	هلند	۱۲	انگلستان
۳/۲	کانادا	۱۱	اتحاد جماهیر شوروی
۲/۵	اسپانیا		جمهوری بیلوروسی
۲/۳	سوئد		و اوکراین
۲/۱	دانمارک	۹/۵	نروژ
۲	استرالیا	۸/۴۵	ژاپن
۲	هند	۴/۳۷	ایتالیا
۱/۵	برزیل	۳/۵	فرانسه
۱/۴۸	کویت	۳/۵	جمهوری فدرال آلمان
۰/۲۵	پرو	۱/۴۸	لهستان
۰/۲۵	سوئیس	۰/۷۵	آرژانتین
۰/۱	لیبریا	۰/۷۵	بلژیک
۰/۰۵	الجزایر	۰/۷۵	فنلاند
۰/۰۵	مصر	۰/۷۴	جمهوری دمکراتیک آلمان
۰/۰۵	غنا	۰/۶۲	سنگاپور
۰/۰۵	عراق	۰/۴۴	زلاندنو
۰/۰۵	تایلند	۰/۳۳	بلغارستان
۰/۰۵	ترکیه	۰/۳۳	کوبا
۰/۰۵	جمهوری متحده کامرون	۰/۳۳	اندونزی
		۰/۳۳	ایران
۱۰۱/۴۵	جمع کل	۰/۲۵	شیلی

ب- هر یک از امضاءکنندگان موافقتنامه اجرایی که از سوی یکی از دولتهای فوق‌الذکر انتخاب گردیده‌اند می‌توانند قبل از به اجرا در آمدن کنوانسیون و موافقتنامه اجرایی سهام سرمایه‌گذاری اولیه‌ای بیشتری از سهام ذکر شده در بند (الف) فوق در نظر بگیرند، در صورتیکه.

(۱) سایر امضاءکنندگان قرارداد سهام سرمایه‌گذاری اولیه کمتری را با حفظ هماهنگی در نظر بگیرند و یا

(۲) کنوانسیون و موافقتنامه اجرایی ۲۴ ماه پس از افتتاح جهت امضاء و عقد آنها به اجرا در نیامده باشند. امضاءکنندگان موافقتنامه امانت‌دار را مطلع نموده و امانت‌دار یک فهرست تجدیدنظر شده از سهام سرمایه‌گذاری اولیه را تهیه و به کلیه دولتهای مذکور در فهرست سهام سرمایه‌گذاری اولیه توزیع خواهد نمود.

ج- امضاءکننده دولتی که نامش در فهرست بند (الف) نیامده باشد، هنگام امضاء موافقتنامه اجرایی قبل از به اجرا در آمدن آن، باید سهام سرمایه‌گذاری اولیه خود را به امانت‌دار اعلام نماید مبلغ سهام باید متناسب با میزان استفاده نامبرده از بخش فضایی ماهواره دریایی باشد. امانت‌دار نام امضاءکننده جدید موافقتنامه و سهام سرمایه‌گذاری اولیه وی را به فهرست سهام سرمایه‌گذاری اولیه در بند (الف) اضافه خواهد نمود. فهرست تجدیدنظر شده به کلیه دولتهایی که در فهرست ذکر گردیده‌اند فرستاده خواهد شد. سهام سرمایه‌گذاری اولیه امضاءکننده جدید موافقتنامه پس از این مرحله باید مورد تصویب شورا قرار گرفته و یا توسط شورا مبلغ آن تنظیم گردد. اگر شورا سهام را تنظیم نماید، تنظیم آن به نسبت سهام سرمایه‌گذاری اولیه کلیه امضاءکنندگان قرارداد و سپس تنظیم سهام سرمایه‌گذاری کلیه امضاءکنندگان و موافقتنامه خواهد بود.

د- پس از به اجرا در آمدن موافقتنامه اجرایی، سهام سرمایه‌گذاری امضاءکنندگان موافقتنامه با تنظیم متناسب سرمایه‌گذاری اولیه امضاءکنندگان قرارداد مشخص خواهد گردید، نحوی که جمع کلیه سهام سرمایه‌گذاری به ۱۰۰ درصد برسند.

ه- سهام سرمایه‌گذاری اولیه هر یک از امضاءکنندگان موافقتنامه که نامشان در فهرست بند (الف) ذکر نشده و موافقتنامه اجرایی را پس از به اجرا در آمدنش امضاء می‌نمایند و نیز سهام امضاءکنندگان موافقتنامه‌ای که نامشان در فهرست سهام سرمایه‌گذاری اولیه آمده

است و موافقتنامه اجرایی بخاطر آنها ۳۶ ماه پس از افتتاحش جهت امضاء به مرحله اجرا در نیامده است توسط شورا مشخص خواهد گردید و در یک فهرست تجدید نظر شده مربوط به سهام سرمایه گذاری اولیه کلیه امضاء کنندگان موافقتنامه درج خواهد شد.

و - هنگامیکه یک طرف جدید موافقتنامه وارد سازمان می‌گردد و یا هنگامیکه یک طرف موافقتنامه از سازمان کناره‌گیری کرده یا عضویتش فسخ می‌گردد، سهام سرمایه گذاری کلیه امضاء کنندگان موافقتنامه با تنظیم متناسب سهام سرمایه گذاری اولیه کلیه امضاء کنندگان قرارداد مشخص خواهد گردید، به نحوی که کلیه سهام سرمایه گذاری به ۱۰۰ درصد برسد.

ژ - سهام سرمایه گذاری به میزان ۵٪ که طبق بند (ا) ماده ۵ موافقتنامه اجرایی تعیین گردیده است، بموجب بندهای (ج)، (د)، (ه) و (و) ضمیمه حاضر افزایش نخواهند یافت.

«قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۲» مصوب ۱۳۶۷/۷/۵

ماده واحده - کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا مورخ بیست و هشتم مهر ۱۳۵۱ (بیستم اکتبر ۱۹۷۲) مشتمل بر یک مقدمه و ۹ ماده و مقررات مذکور مشتمل بر سی و هشت ماده و چهار ضمیمه بشرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲

طرفهای کنوانسیون حاضر، به منظور تأمین حداکثر ایمنی در دریا و با آگاهی به لزوم تجدیدنظر و به روز در آوردن مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا که پیوست سند نهایی کنفرانس بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا ۱۹۶۰ می‌باشد، پس از بررسی مقررات مزبور در پرتو پیشرفتهایی که از زمان تصویب آن بعمل آمده است، بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - تعهدات کلی: طرفهای کنوانسیون حاضر بعهده می‌گیرند که قوانین و سایر پیوسته‌های مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ را که منبع «مقررات» نامیده می‌شود، به مورد اجراء بگذارند.

ماده ۲ - امضاء، تصویب، قبول، تأیید و الحاق: ۱ - این کنوانسیون تا اول ماه ژوئن ۱۹۷۳ برای امضاء و از آن به بعد برای الحاق مفتوح خواهد بود.

۲ - دول عضو سازمان ملل متحد، یا عضو هر یک از سازمانها تخصصی یا آژانس بین‌المللی انرژی اتمی، یا طرفهای منشور دیوان بین‌المللی دادگستری می‌توانند به طرق زیر طرف این کنوانسیون قرار گیرند:

الف - امضاء بدون شرط، تصویب، قبول یا تأیید.

ب - امضاء مشروط به تصویب، قبول یا تأیید ضمن تصویب، یا تأیید بعدی.

ج - الحاق.

۳ - تصویب، قبول، تأیید یا الحاق با تسلیم سند مربوطه به سازمان بین‌المللی دریانوردی که منبع «سازمان» نامیده می‌شود، انجام می‌گیرد که سازمان مراتب را با ذکر تاریخ تسلیم سند به دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده یا به آن ملحق شده‌اند، اطلاع خواهد داد.

ماده ۳ - کاربرد سرزمینی: ۱ - در مواردیکه اداره امور سرزمینی بعهده سازمان ملل متحد باشد، یا اینکه یکی از دول متعاهد مسرول روابط بین‌المللی سرزمینی باشد، در هر زمان می‌تواند طی اطلاعیه‌کنشی به دبیرکل سازمان که منبع «دبیرکل» نامیده می‌شود، شمول این کنوانسیون را در آن سرزمین تعمیم دهد.

۲ - این کنوانسیون از تاریخ وصول اطلاعیه مذکور یا از تاریخی که در اطلاعیه قید شده به

سرزمین مورد نظر تعمیم داده خواهد شد.

۳- هرگونه اطلاعیه صادره بر طبق مفاد بند ۱ این ماده می تواند در مورد سرزمینی که در آن اطلاعیه قید شده است، پس گرفته شود و اجرای این کنوانسیون بعد از یکسال یا هر تاریخ طولانی تری که در زمان پس گرفتن تعیین گردیده در مورد سرزمین مربوطه متوقف خواهد شد.

۴- دبیر کل می بایست کلیه دول متعاقد را از هرگونه اطلاعیه تعمیم یا استرداد هر گونه تعمیم که به موجب این ماده واصل شده باشد، آگاه نماید.

ماده ۴- لازم الاجرا شدن: ۱- الف- کنوانسیون حاضر دوازده ماه پس از تاریخ الحاق حداقل پانزده کشور که مجموع ناوگان بازرگانی آنها کمتر از ۶۵٪ تعداد یا ظرفیت کشتیهای صد تن ناخالص و بالاتر ناوگان جهانی نباشد هر کدام زودتر تحقق پذیرد، لازم الاجرا خواهد شد. ب- علیرغم مفاد شق «الف» این بند، کنوانسیون حاضر قبل از اول ژانویه ۱۹۷۶ لازم الاجرا نخواهد شد.

۲- لازم الاجرا شدن برای کشورهایی که بر طبق مفاد ماده ۲ پس از برقراری شرایط سندرج در بند ۱ «الف» و قبل از اینکه کنوانسیون لازم الاجرا شود این کنوانسیون را تصویب، قبول، تأیید کرده یا بدان ملحق شده اند در تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون خواهد بود.

۳- لازم الاجرا شدن برای کشورهایی که پس از تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون آنرا تصویب، قبول، تأیید کرده یا بدان ملحق شوند در تاریخ تسلیم سندی مطابق مفاد ماده ۲ خواهد بود.

۴- پس از لازم الاجرا شدن اصلاحیه ای به این کنوانسیون بر طبق مفاد بند ۴ از ماده ۶ هر گونه تصویب، قبول، تأیید یا الحاق شامل کنوانسیون اصلاح شده، خواهد بود.

۵- در تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون مقررات آن جانشین مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ شده و آنرا ملقی خواهد نمود.

۶- دبیر کل تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون را به اطلاع دولتهایی که آنرا امضاء کرده یا بدان ملحق شده اند، خواهد رساند.

ماده ۵- کنفرانس تجدیدنظر: ۱- به منظور تجدیدنظر در این کنوانسیون یا مقررات و یا هر

دو ممکن است کنفرانسی توسط سازمان تشکیل گردد.

۲- سازمان بنا بدرخواست حداقل یک سوم از دول متعاهد بمنظور تجدید نظر در این کنوانسیون یا مقررات و یا هر دو کنفرانسی از دول متعاهد تشکیل خواهد داد.
ماده ۶- اصلاحیه‌های مقررات: ۱- هرگونه اصلاحیه به مقررات که از طرف یکی از دول متعاهد پیشنهاد شود بنا بدرخواست آن دولت در سازمان مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۲- چنانچه اصلاحیه مزبور با اکثریت دو سوم آراء اعضاء حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی سازمان تصویب شود، مراتب حداقل شش ماه قبل از بررسی آن در مجمع سازمان به اطلاع کلیه دول متعاهد و اعضاء سازمان خواهد رسید، هر دولت متعهده‌ای که عضو سازمان نباشد مجاز خواهد بود که هنگام بررسی اصلاحیه در مجمع شرکت نماید.

۳- چنانچه اصلاحیه با اکثریت دو سوم آراء اعضاء حاضر و رأی دهنده در مجمع تصویب شود، دبیرکل مراتب را جهت پذیرش به اطلاع کلیه دول متعاهد خواهد رساند.
۴- اصلاحیه مزبور در تاریخی که هنگام تصویب توسط مجمع تعیین می‌گردد، لازم‌الاجراء خواهد شد مگر اینکه تا یک تاریخ قبلی که در همان زمان توسط مجمع تعیین می‌شود، بیش از یک سوم دول متعهده‌ای که اعتراض خود را نسبت به اصلاحیه به سازمان اعلام دارند. تعیین تاریخهای مذکور در این بند توسط مجمع با اکثریت دو سوم اعضاء حاضر و رأی دهنده خواهد بود.

۵- هر اصلاحیه‌ای به هنگام لازم‌الاجرا شدن برای کلیه دول متعهده‌ای که به اصلاحیه اعتراض نکرده باشند، جایگزین و جانشین هر پیش‌بینی قبلی که اصلاحیه به آن اشاره دارد، خواهد گردید.

۶- دبیرکل هرگونه درخواست و مکاتبه برطبق این ماده و تاریخ لازم‌الاجرا شدن هر اصلاحیه را به اطلاع دول متعاهد و اعضاء سازمان خواهد رسانید.

ماده ۷- نسخ: ۱- کنوانسیون حاضر ممکن است از طرف هر یک از دول متعاهد در هر زمان پس از انقضاء پنج سال از تاریخ لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون نسبت به آن دولت نسخ گردد.

- ۲- فسخ کنوانسیون با تسلیم سندی به سازمان انجام خواهد گرفت. دبیرکل وصول سند فسخ و تاریخ تسلیم آنرا به اطلاع کلیه دول متعاقد دیگر خواهد رساند.
- ۳- فسخ کنوانسیون یکسال پس از تسلیم سند مربوطه یا مدت بیشتری که در سند قید شده باشد، به مورد اجراء گذاشته خواهد شد.
- ماده ۸- تنظیم و ثبت: ۱- کنوانسیون حاضر و مقررات آن به سازمان تسلیم خواهد شد و دبیرکل نسخ گواهی شده برابر اصل آنها را به کلیه دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده و یا به آن ملحق شده‌اند، خواهد فرستاد.
- ۲- هنگام لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون حاضر متن آن توسط دبیرکل جهت ثبت و انتشار برطبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد به دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد.
- ماده ۹- زبان: کنوانسیون حاضر به انضمام مقررات آن در یک نسخه واحد به زبانهای انگلیسی و فرانسه تهیه گردیده و هر دو متن دارای اعتبار واحد می‌باشند، ترجمه‌های رسمی به زبانهای روسی و اسپانیولی تهیه و به همراه نسخه اصلی امضاء شده تسلیم خواهند شد.
- در احراز مراتب، امضاءکنندگان زیر که بدین منظور از طرف دولتهای متبوعه مجاز شناخته شده‌اند، کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.
- لندن - بیستم اکتبر یکهزار و نهصد و هفتاد و دو

مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲

قسمت الف - کلیات

- ماده ۱- (الف) این مقررات در مورد کلیه شناورها در دریاهای آزاد و در کلیه آبهای مرتبط به آن دریاهای قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو اعمال خواهد شد.

۱- این قسمت تا انتهای ضمیمه ۲ به نقل از کتاب کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (۱۹۷۲) - تهیه و تنظیم اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی - ناشر: روابط عمومی و بین‌المللی سازمان بنادر و کشتیرانی - چاپ اول - بهار ۱۳۷۳ - صص ۱۱ - ۳۹.

(ب) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط مقامات ذیربط برای مسیرها، بنادر، رودخانه‌ها، دریاچه‌ها یا آبراههای داخلی مرتبط با دریا‌های آزاد و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو تداخل نماید. چنین مقررات ویژه بایستی حتی‌الامکان با این مقررات مطابقت داشته باشد.

(ج) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط هر کشور در رابطه با ایستگاهها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی برای کشتیهای جنگی و شناورهایی که بصورت کاروان دریانوردی می‌کنند، یا در رابطه با ایستگاهها یا علائم نورانی اضافی برای استفاده شناورهای صیادی مشغول ماهیگیری گروهی تداخل نماید. این ایستگاهها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی بایستی حتی‌الامکان بنحوی باشند که با چراغ یا علامت مجاز در قسمتهای دیگر این مقررات اشتباه نشوند.

(د) طرحهای جداسازی ترانیک بمنظور این مقررات ممکن است توسط سازمان تصویب گردد.

(ه) هرگاه دولت مربوطه تشخیص دهد که شناوری با ساختمان یا هدفی ویژه نمی‌تواند از نظر تعداد، محل، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، بدون تداخل با وظایف خاص آن شناور بطور کامل از پیش‌بینی‌های هریک از این مقررات تبعیت نماید، چنین شناوری از نظر تعداد، محل، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، از پیش‌بینی‌های دیگری تبعیت خواهد نمود که به تشخیص دولت متبوع در مورد آن شناور حتی‌الامکان با این مقررات مطابقت داشته باشند.

ماده ۲ - مسئولیت: (الف) هیچ موردی در این مقررات نمی‌تواند رافع مسؤلیت شناور، یا مالک، ناخدا یا خدمه آن از حواقب مسامحه‌کاری در رعایت این مقررات یا اهمال در انجام احتیاطهایی بشود که کار روزمره دریانوردان یا اوضاع و احوال خاص ایجاب می‌نماید.

(ب) در استناد و رعایت این مقررات بایستی توجه لازم به کلیه خطرات دریانوردی و تصادم و اوضاع و احوال خاص، از جمله محدودیتهای شناورهای ذیربط، که ممکن است بمنظور احتراز از خطر آنی انصراف از این مقررات را ایجاب نماید معطوف گردد.

ماده ۳- تعاریف عمومی: از نظر این مقررات، به استثناء مواردی که موضوع بنحو دیگری اقتضاء نماید:

(الف) واژه «شناور» عبارت است از هر توصیفی از وسیله آبی، از جمله شناورهای بدون آبخور و هواپیماهای آب‌نشین، که بعنوان وسایل حمل و نقل در آب مورد استفاده قرار گرفته یا قابلیت استفاده داشته باشند.

(ب) اصطلاح «شناور موتوری» عبارت است از هر شناوری که نیروی محرکه آن قدرت موتور باشد.

(ج) اصطلاح «شناور بادبانی» عبارت است از هر شناور مجهز به بادبان، مشروط بر اینکه چنانچه دارای موتور باشد، موتور آن مورد استفاده قرار نگیرد.

(د) اصطلاح «شناور مشغول ماهیگیری» عبارت است از هر شناوری که بوسیله تور، طناب، تورهای کششی یا دیگر وسایل ماهیگیری که قابلیت مانور آنرا محدود می‌نمایند، به ماهیگیری اشتغال داشته باشد، ولی شامل شناور در حال ماهیگیری با قلاب یا سایر وسایل صید که قابلیت مانور آنرا محدود می‌نمایند، نمی‌گردد.

(ه) واژه «هواپیمای آب‌نشین» شامل هر نوع هواپیمایی است که بمنظور مانور در روی آب طراحی شده است.

(و) اصطلاح «شناور خارج از کنترل» عبارتست از شناوری که به جهت موقعیتی ویژه قادر به انجام مانور بر طبق الزامات این مقررات نبوده و لذا قادر نباشد که از سر راه شناور دیگری کنار برود.

(ز) اصطلاح «شناور با قابلیت مانور محدود» عبارت است از شناوری که بنا به ماهیت کاری قابلیت مانور آن بر طبق الزامات این مقررات محدود بوده و لذا قادر نباشد که از سر راه شناور دیگری کنار برود.

شناورهای زیر بعنوان شناورهای با قابلیت مانور محدود محسوب خواهد شد:

(۱) شناوری که مشغول گذاشتن، سرویس یا برداشتن یک علامت ناوبری، کابل یا لوله زیر آبی باشد؛

(۲) شناوری که مشغول لایروبی، مساحی (بازرسی) یا عملیات زیر آبی باشد؛

(۳) شناوری که در حال حرکت، تدارک یا مبادله خدمه، آذوقه یا کالا باشد؛

(۴) شناوری که مشغول پرواز دادن یا فرود آوردن هواپیما باشد؛

(۵) شناوری که مشغول عملیات مین‌روبی باشد؛

(۶) شناوری که مشغول عملیات یدک‌کشی باشد بنحوی که شناور یدک‌کننده و یدک آن

در قابلیت انحراف از مسیر خود شدیداً محدود شده باشند.

(ح) اصطلاح «شناور با محدودیت آب‌خور» عبارت است از شناور موتوری که بعلت

آب‌خور زیاد نسبت به عمق آب موجود قابلیت انحراف از مسیری که طی می‌نماید برای آن

شدیداً محدود شده باشد.

(ط) واژه «در حال حرکت» بمعنی شناوری است که در لنگر نبوده، یا به جای پهلر

نگرفته، یا به گل نشسته باشد.

(ی) واژه‌های «طول» و «عرض» یک شناور عبارتند از طول سرتاسری و بزرگترین

عرض آن.

(ک) شناورها فقط زمانی در دید یکدیگر محسوب می‌گردند که یکی از دیگری با چشم

قابل رؤیت باشد.

(ل) اصطلاح «دید محدود» عبارت است از شرایطی که در اثر مه، میخ (غبار)، بارش برف،

رگبارهای سنگین، طوفانهای شن یا علل مشابه دیگر باعث محدودیت دید شود.

قسمت ب - مقررات ناوبری موتوری و بادبانی

بخش اول - هدایت شناورها در هر شرایط دید

ماده ۴ - کاربرد: مقررات این بخش در هر شرایط دید به کار گرفته می‌شوند.

ماده ۵ - دیده‌بانی: هر شناور بایستی در کلیه اوقات از طریق بصری و سمعی همچنین با

استفاده از تمام امکانات موجود و مناسب موقعیت و شرایط حاکم طوری به دیده‌بانی پردازد

که بتواند ارزیابی کامل از وضعیت و خطر تصادم را بنماید.

ماده ۶ - سرعت ایمنی: هر شناور بایستی در کلیه اوقات با یک سرعت ایمن پیش برود

بطوریکه بتواند بمنظور احتراز از تصادم اقدام مناسب و مؤثر بعمل آورده و در فاصله‌ای

مناسب موقعبت و شرایط حاکم متوقف گردد.

در تعیین سرعت ایمن عوامل زیر از جمله عواملی است که بایستی مدنظر قرار گیرد:

(الف) توسط کلیه شناورها:

- (۱) وضعیت دید؛
- (۲) تراکم ترافیک از جمله تمرکز شناورهای ماهیگیری یا سایر شناورها؛
- (۳) قدرت مانور شناور با توجه خاص به فاصله توقف و توان چرخش در شرایط حاکم؛
- (۴) بهنگام شب وجود نورهای مختلف از قبیل نور چراغهای ساحلی یا انعکاس نور چراغهای خود شناور؛
- (۵) وضعیت باد، دریا و جریان آب، و نزدیک بودن خطرات ناوبری؛
- (۶) آبخور نسبت به عمق آب موجود.

(ب) علاوه بر آن، توسط شناورهای مجهز به رادار عملیاتی:

- (۱) ویژگیها، کارایی و محدودیتهای دستگاه رادار؛
- (۲) محدودیتهای ناشی از مقیاس برد رادار مورد استفاده؛
- (۳) تأثیر وضعیت دریا، هوا و سایر منابع تداخل کننده در توان کشف رادار؛
- (۴) امکان اینکه شناورهای کوچک، توده یخ و دیگر اجسام شناور نتوانند در برد مناسب توسط رادار کشف گردند.
- (۵) تعداد، موقعبت و حرکت شناورهای کشف شده توسط رادار؛
- (۶) ارزیابی دقیقتر دید که بهنگام استفاده از رادار برای تعیین برد شناورها یا سایر اجسام موجود در اطراف امکان پذیر گردد.

ماده ۷- خطر تصادم: (الف) هر شناور بایستی از کلیه امکانات موجود مناسب موقعبت و شرایط حاکم برای تشخیص وجود خطر تصادم استفاده نماید. اگر تردیدی وجود داشته باشد فرض بر وجود خطر خواهد بود.

(ب) استفاده صحیح از دستگاه رادار در صورت نصب و عملیاتی بودن آن از جمله ردیابی دوربرد بمنظور آگاهی سریع از خطر تصادم و ردنگاری اجسام کشف شده بوسیله

رادار یا وسیله سیماتیک مشابه دیگر، بایستی بعمل آید.

(ج) فرضیات بایستی براساس اطلاعات ناقص، بخصوص اطلاعات ناقصی که از رادار کسب می‌گردد بنا شوند.

(د) در تشخیص وجود خطر تصادم ملاحظات زیر بایستی جزء سایر ملاحظات مورد توجه قرار گیرند:

(۱) اگر سمت قطب‌نمایی شناوری که نزدیک می‌شود بطور محسوس تغییر نکند فرض بر وجود خطر خواهد بود؛

(۲) چنین خطری حتی بهنگام آشکار شدن محسوس تغییرات سمت‌گیری می‌تواند گاهی علی‌الخصوص بهنگام نزدیک شدن به شناوری خیلی بزرگ یا یک یدک یا بهنگام نزدیک شدن به شناوری در برد نزدیک، وجود داشته باشد.

ماده ۸- اقدام بمنظور احتراز از تصادم: (الف) هر اقدامی که برای احتراز از تصادم بعمل می‌آید، در صورتیکه وضع موجود ایجاب نماید، بایستی مثبت، در زمان کافی و باتوجه لازم به رعایت اصول ناوبری صحیح صورت گیرد.

(ب) هرگونه تغییر مسیر یا سرعت یا هر دو بمنظور احتراز از تصادم، در صورتیکه وضع موجود ایجاب نماید، بایستی بحدکافی محسوس باشد تا برای شناور دیگری که بصورت بصری یا بر وسیله رادار رصد می‌نماید بسادگی قابل تشخیص باشد؛ از تغییرات پیاپی جزئی مسیر یا سرعت یا هر دو بایستی اجتناب شود.

(ج) اگر فضای کافی در دریا وجود داشته باشد، تغییر مسیر به تنهایی می‌تواند مؤثرترین اقدام بمنظور احتراز از وضعیت نزدیک به تصادم^۱ باشد مشروط بر اینکه این اقدام بموقع بوده، محسوس باشد و موجب بروز وضعیت نزدیک به تصادم دیگری نگردد.

(د) اقدام بمنظور احتراز از تصادم با شناوری دیگر، بایستی بحوری صورت پذیرد که موجب عبور در یک فاصله ایمن گردد. تأثیر این اقدام بایستی تا زمانی که شناور دیگر نهایتاً

عبور نموده و دور می شود دقیقاً مورد ارزیابی قرار گیرد.

(ه) در صورت لزوم بمنظور احتراز از تصادم یا استفاده از فرصت بیشتر برای ارزیابی وضعیت، یک شناور بایستی سرعت خود را کاهش یا تا حد توقف رسانده یا موتورهای خود را به عقب بگذارد.

ماده ۹- کانالهای باریک: (الف) شناوری که در طول مسیر یک کانال یا آبراه باریک در حال پیشروی است بایستی تا آنجایی که ایمن و عملی می باشد نزدیک به کناره خارجی کانال یا آبراه که در طرف راست شناور قرار دارد عبور نماید.

(ب) شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر یا یک شناور بادبانی بایستی مانع عبور شناوری بشود که فقط در محدوده یک کانال یا آبراه می تواند با ایمنی دریانوردی نماید.

(ج) یک شناور در حال ماهیگیری بایستی مانع عبور هیچ شناور دیگری گردد که در محدوده یک کانال یا آبراه باریک در حال دریانوردی می باشد.

(د) یک شناور بایستی یک کانال یا آبراه باریک را قطع نماید بطوریکه چنین عملی مانع عبور شناوری شود که فقط می تواند در محدوده چنین کانال یا آبراه دریانوردی نماید. شناور اخیر در صورتیکه از قصد شناور در حال قطع کانال در تردید باشد می تواند از علامت صوتی مقرر در ماده ۳۴ (د) استفاده نماید.

(ه) (۱) در یک کانال یا آبراه باریک هنگامی که سبقت امکان پذیر است فقط اگر شناوری که از آن سبقت گرفته می شود موظف به اقدامی بمنظور اجازه سبقت ایمن باشد، شناور سبقت گیرنده بایستی قصد خود را با بصدادر آوردن علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ج) (۱) اعلام نماید، شناوری که از آن سبقت گرفته می شود بایستی، در صورت موافقت، علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ج) (۲) را بصدادر آورده و بطریقی اقدام نماید که سبقت ایمن تأمین گردد. در صورتیکه در تردید باشد می تواند علائم مقرر در ماده ۳۴ (د) را بصدادر آورد. (۲) این ماده رافع مسؤلیت شناور سبقت گیرنده تحت ماده ۱۳ نخواهد بود.

(و) شناوری که به پیچ یا محلی از کانال یا آبراه باریک نزدیک می شود که ممکن است وجود مانعی باعث استتار شناورهای دیگر گردد بایستی با دقت و احتیاط خاصی دریانوردی نموده و علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ه) را بصدادر آورد.

(ز) هر شناور بایستی، چنانچه وضع موجود اجازه دهد، از لنگر انداختن در کانال باریک اجتناب نماید.

ماده ۱۰ - طرحهای جداسازی ترافیک: (الف) این ماده در مورد طرحهای جداسازی ترافیک مصوب سازمان اعمال می‌گردد.

(ب) شناوری که از یک طرح جداسازی ترافیک استفاده می‌نماید بایستی:

(۱) در خط ترافیک مناسب و در جهت عمومی جریان ترافیک آن خط پیشروی نماید؛

(۲) حتی المقدور از خط جداسازی ترافیک با منطقه جداسازی دور شود؛

(۳) معمولاً در انتهای خط به یک خط ترافیک پیوسته یا آنرا ترک نماید، ولی بهنگام

پیوستن یا ترک از پهلو بایستی حتی الامکان با زاویه کوچکی در جهت عمومی جریان ترافیک این کار را انجام دهد.

(ج) یک شناور بایستی حتی المقدور از قطع خطوط ترافیک اجتناب نماید، ولی چنانچه

مجبور به این کار گردد بایستی تا جایی که امکان پذیر می‌باشد بطور عمودی جهت عمومی جریان ترافیک را قطع نماید.

(د) مناطق ترافیک داخلی معمولاً بایستی توسط ترافیک اصلی که می‌تواند بطور ایمن

خط ترافیک مناسب در طرح جداسازی ترافیک مجاور آنرا بکار گیرد استفاده شود.

(ه) یک شناور، غیر از شناور قطع کننده کانال، معمولاً بایستی وارد منطقه جداسازی

شده یا خط جداسازی را قطع نماید مگر در موارد زیر:

(۱) در موارد اضطراری برای احتراز از خطر آنی؛

(۲) بمنظور ماهیگیری در منطقه جداسازی.

(و) شناوری که در نواحی نزدیک به منتهی‌الیه طرحهای جداسازی ترافیک دریانوردی

می‌کند بایستی با احتیاط خاصی به این کار پردازد.

(ز) یک شناور بایستی حتی المقدور از لنگر انداختن در یک طرح جداسازی ترافیک و یا

نواحی نزدیک منتهی‌الیه آن احتراز نماید.

(ح) شناوری که از طرح جداسازی ترافیک استفاده نمی‌نماید بایستی حتی المقدور از آن

فاصله بگیرد.

(ط) شناور مشغول ماهیگیری نبایستی مانع عبور شناوری که در خط ترافیک حرکت می نماید گردد.

(ی) شناور با طول کمتر از ۲۰ متر یا شناور بادبانی نبایستی مانع عبور ایمن یک شناور موتوری که در خط ترافیک حرکت می کند گردد.

بخش دوم - هدایت شناورها در دید یکدیگر

ماده ۱۱ - کاربرد: مقررات این بخش در مورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار دارند اعمال می گردد.

ماده ۱۲ - شناورهای بادبانی: (الف) موقعی که دو شناور بادبانی به همدیگر نزدیک شوند، بطوریکه احتمال خطر تصادم برود یکی از آنها و شناور بایستی بشرح زیر از سر راه دیگری کنار برود:

(۱) موقعی که باد را در دو طرف مخالف داشته باشند، شناوری که باد را در طرف چپ خود دارد باید از سر راه دیگری کنار برود؛

(۲) موقعی که هر دو باد را در طرف مشابه داشته باشند، شناور بادگیر بایستی از سر راه شناور بادپناه کنار برود؛

(۳) اگر شناوری که باد را در طرف چپ خود دارد شناور بادگیری را مشاهده و نتواند با اطمینان تشخیص دهد که شناور دیگر باد را در طرف راست یا چپ دارد، باید از سر راه دیگری کنار برود.

(ب) از نظر این ماده طرف بادگیر طرف مخالف جهتی که بادبان اصلی کشیده شده، یا در مورد شناور بادبانهای چهارگوش، مخالف طرفی که بزرگترین بادبان سرتاسری کشیده شده محسوب خواهد گردید.

ماده ۱۳ - سبقت: (الف) علیرغم مفاد مقررات این بخش هر شناوری که در حال سبقت گرفتن از دیگری است بایستی خود را از راه شناوری که از آن سبقت گرفته می شود دور نگاهدارد.

(ب) یک شناور موقعی در حال سبقت گرفتن محسوب می شود که با شناور دیگری در

یک جهت در زاویه‌ای بیش از $22/5$ درجه از راستای عرضی آن بطرف پاشنه قرار گیرد، بدین معنی که، در چنان موقعیتی نسبت به شناوری که از آن سبقت می‌گیرد باشد که، در شب فقط قادر به مشاهده چراغهای پاشنه و نه هیچیک از چراغهای جانبی آن شناور باشد.

(ج) موقعیکه شناوری تردید داشته باشد که در حال سبقت گرفتن از دیگری می‌باشد، بایستی فرض نماید که سبقت گیرنده است و بر آن اساس عمل نماید.

(د) هرگونه تغییری در سمت‌گیری بین دو شناور نمی‌تواند شناور سبقت گیرنده را به عنوان یک شناور قطع‌کننده راه در محدوده این مقررات قلمداد نموده یا رافع مسئولیت آن شناور نسبت به دور نگهداشتن خود از شناوری که از آن سبقت می‌گیرد تارد شدن و دور شدن کامل از آن باشد.

ماده ۱۴ - وضعیت سینه به سینه: (الف) هرگاه دو شناور موتوری در مسیرهای متقابل یا تقریباً متقابل طوری به یکدیگر نزدیک شوند که خطر تصادم وجود داشته باشد هر یک از آن دو بایستی مسیر خود را بطرف راست تغییر دهد بطوری که هر یک از سمت چپ دیگری عبور نماید.

(ب) وقتی چنین وضعیتی محرز خواهد بود که یک شناور دیگری را در امتداد یا تقریباً در امتداد سینه خود رؤیت نموده و در شب بتواند چراغهای دکل دیگری را در یک خط یا تقریباً در یک خط و یا هر دو چراغ جانبی را مشاهده نموده و در هنگام روز خصوصیات مربوطه از شناور دیگر را رؤیت کند.

(ج) موقعیکه شناوری نسبت به وجود چنین وضعیتی تردید داشته باشد بایستی فرض بر وجود آن نموده و بر آن اساس عمل نماید.

ماده ۱۵ - وضعیت قطع راه: هرگاه دو شناور موتوری به نحوی در حال قطع راه یکدیگر باشند که خطر تصادم وجود داشته باشد، شناوری که دیگری را در طرف راست خود دارد بایستی از سر راه آن کنار برود و بایستی، اگر وضع موجود ایجاب نماید، از قطع راه شناور دیگر در سینه آن احتراز نماید.

ماده ۱۶ - اقدام شناور راه‌دهنده: هر شناوری که ملزم به راه دادن به دیگری می‌باشد بایستی، حتی الامکان، اقدام سریع و اساسی بعمل آورده تا کاملاً کنار برود.

ماده ۱۷ - اقدام شناور راه گیرنده: (الف) (۱) و قتیکه یکی از دو شناور ملزم به کنار رفتن از سر راه دیگری باشد شناور دیگر بایستی راه و سرعت خود را ثابت نگاهدارد.

(۲) با این حال شناور دوم بمحض اینکه برایش معلوم گردد شناوری که ملزم به کنار رفتن از سر راه می باشد اقدام مناسب طبق این مقررات انجام نمی دهد، می تواند برای احتراز از تصادم رأساً اقدام به مانور نماید.

(ب) هرگاه، به هر علتی شناور ملزم به حفظ مسیر و سرعت خود را چنان نزدیک شناور دیگری باشد که احتراز از تصادم با اقدام شناور راه دهنده به تنهایی میسر نباشد، بایستی اقدامی بعمل آورد که به بهترین نحو کمک به احتراز از تصادم نماید.

(ج) شناور موتوری که در وضعیت قطع راه بر طبق مفاد بند (الف) و این ماده جهت احتراز از تصادم با شناور موتوری دیگر اقدام می کند بایستی، اگر وضع موجود ایجاب نماید، راه خود را برای شناوری که در سمت چپش قرار دارد به سمت چپ تغییر دهد.

(د) این ماده رافع تعهدات شناور راه دهنده برای کنار رفتن از سر راه نخواهد بود.

ماده ۱۸ - مسئولیت‌های شناورها نسبت به یکدیگر: باستثناء مواردی که در مواد ۹، ۱۰، ۱۳ مقرر گردیده:

(الف) شناور موتوری در حال حرکت بایستی از سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل؛

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری؛

(۴) شناور بادبانی.

(ب) شناور بادبانی در حال حرکت بایستی از سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت محدود؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری؛

(ج) شناور مشغول ماهیگیری موقعی که در حال حرکت باشد بایستی، حتی الامکان، از

سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل؛

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود؛

(د) (۱) هر شناوری بغیر از شناور خارج از کنترل یا شناور با قابلیت مانور محدود بایستی، اگر وضع موجود ایجاب نماید، از سدره عبور ایمن شناور دیگری که از نظر آبخور محدودیت دارد و علائم ماده ۲۸ را نشان می‌دهد احتراز نماید.

(۲) شناوری که از نظر آبخور محدودیت دارد بایستی با احتیاط خاص و توجه کامل به شرایط ویژه خود دریاوردی نماید.

(ه) هواپیمای آب‌نشین در روی آب بایستی عموماً از سر راه تمام شناورهای دیگر کنار برود و مانع دریاوردی آنها نشود. با اینهمه، در وضعیت‌هایی که خطر تصادم وجود داشته باشد، بایستی طبق مقررات این قسمت عمل نماید.

بخش سوم - هدایت شناورها در دید محدود

ماده ۱۹ - هدایت شناورها در دید محدود: (الف) این ماده در مورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار ندارند بهنگام دریاوردی در، یا نزدیک ناحیه‌ای با دید محدود اعمال می‌گردد.

(ب) هر شناور بایستی با سرعت ایمنی متناسب با اوضاع و شرایط دید محدود حاکم پیشروی نماید. شناور موتورری بایستی موتورهای خود را برای مانور فوری آماده نگهدارد.

(ج) هر شناور بایستی بهنگام تبعیت از مقررات بخش اول این قسمت توجه لازم به اوضاع و شرایط دید محدود حاکم داشته باشد.

(د) شناوری که فقط بوسیله رادار وجود شناور دیگری را کشف می‌نماید بایستی در حال تکوین بودن وضعیت نزدیک به تصادم و یا وجود خطر تصادم را معلوم نماید. در چنین وضعی، بایستی اقدام بموقع برای احتراز از آن بعمل آورد. مشروط بر اینکه اگر چنین اقدامی شامل تغییر مسیر باشد، حتی الامکان از اقدامات زیر احتراز نماید:

(۱) تغییر مسیر به سمت چپ برای شناوری که در جلوی راستای عرضی باشد، بجز برای شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود؛

(۲) تغییر مسیر به سمت شناوری که در راستای عرضی یا در طرف عقب راستای عرضی باشد.

(ه) بجز در مواردیکه معلوم شده است خطر تصادم وجود ندارد، هر شناوری که علامت مه شناور دیگری را ظاهر آدر جلوی راستای عرضی خود بشنود، یا نتواند از وضعیت نزدیک به تصادم با شناور دیگری که در جلوی راستای عرضی خود قرار دارد احتراز نماید، بایستی سرعت خود را تا حداقل کاهش دهد که بتواند در مسیرش نگهداشته بشود. بایستی اگر لازم باشد تمام سرعت خود را گرفته و بهر حال تا از بین رفتن خطر تصادم با دقت کامل دریاوردی نماید.

تسمت ج - چراغها و علائم روز

ماده ۲۰ - کاربرد: (الف) مقررات این قسمت بایستی در هر شرایط جوی رعایت شود. (ب) مقررات مربوط به چراغها می بایستی از غروب تا طلوع خورشید رعایت شود، و در طول این مدت نبایستی چراغ دیگری نشان داده شود، بامثنای چراغهایی که با چراغهای مندرج در این مقررات اشتباه نشده یا باعث اختلال دید یا خصوصیات مشخصه آن نگشته یا تداخلی با دیده بانی صحیح نداشته باشد.

(ج) چراغهای مندرج در این مقررات بایستی، در صورت وجود، در شرایط دید محدود از طلوع تا غروب آفتاب نیز نشان داده شوند و می توانند در کلیه موقعیتهای دیگری که الزامی بنظر می رسد نشان داده شوند.

(د) مقررات مربوط به علائم روز بایستی در هنگام روز رعایت گردد.

(ه) چراغها و علائم روز مندرج در این مقررات بایستی با پیش بینی های پیوست شماره ۱ این مقررات مطابقت نماید.

ماده ۲۱ - تعاریف: (الف) «چراغ دکل» عبارتست از چراغ سفیدی در روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور که نور ممتدی در قطاع ۲۲۵ درجه ای در سطح افق را نشان می دهد و به نحوی تعبیه شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی در طرفین شناور دیده شود.

(ب) «چراغهای جانبی» عبارتند از یک چراغ سبز در طرف راست و یک چراغ قرمز در طرف چپ که هر یک نور ممتدی در قطاع ۱۲/۵ درجه ای در سطح افق را نشان می دهد و

بنحوی تعبیه شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی در طرف مربوطه دیده شود. در شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر چراغهای جانبی می‌توانند در یک فانوس ترکیبی روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور قرار گیرند.

(ج) «چراغ پاشنه» عبارتست از چراغ سفیدی که حتی المقدور نزدیک به پاشنه شناور قرار گرفته و نور ممتدی در قطاع ۱۳۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و بنحوی تعبیه شده که نور از پاشنه تا ۶۷/۵ درجه در طرفین شناور دیده شود.

(د) «چراغ یدک‌کشی» عبارتست از چراغ زردی که همان مشخصات چراغ پاشنه را که در بند (ج) این ماده تعریف شده است دارا می‌باشد.

(ه) «چراغ همه جانبه» عبارتست از چراغی که نور ممتدی در قطاع ۳۶۰ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد.

(و) «چراغ چشمک‌زن» عبارتست از چراغی که در فواصل معین با فرکانس ۱۲۰ بار یا بیشتر در هر دقیقه چشمک می‌زند.

ماده ۲۲- دید چراغها: چراغهای مندرج در این مقررات بایستی دارای شدت نوری مطابق با مفاد بخش ۸ پیوست (۱) این مقررات باشند بنحوی که در بردهای حداقل زیر دیده شوند:

(الف) در شناورهای با طول ۵۰ متر یا بیشتر:

- چراغ دکل، ۶ میل؛

- چراغ جانبی، ۳ میل؛

- چراغ پاشنه، ۳ میل؛

- چراغ یدک‌کشی، ۳ میل؛

- چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه جانبه، ۳ میل.

(ب) در شناورهای با طول ۱۲ متر یا بیشتر ولی کمتر از ۵۰ متر:

- چراغ دکل، ۵ میل؛ ولی در مواردی که طول شناور کمتر از ۲۰ متر باشد، ۳ میل؛

- چراغ جانبی، ۲ میل؛

- چراغ پاشنه، ۲ میل؛

- چراغ یدک‌کشی، ۲ میل؛

- چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه جانبه، ۲ میل.

(ج) در شناورهای با طول کمتر از ۱۲ متر:

- چراغ دکل، ۲ میل؛

- چراغ جانبی، ۱ میل؛

- چراغ پاشنه، ۲ میل؛

- چراغ یدک‌کشی، ۲ میل؛

- چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه جانبه، ۲ میل.

ماده ۲۳ - شناور موتوری در حال حرکت: (الف) شناور موتوری در حال حرکت بایستی

چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) یک چراغ دکل در سینه؛

(۲) چراغ دکل دومی در پاشنه و بالاتر از چراغ دکل سینه؛ باستثناء شناوری با طول کمتر

از ۵۰ متر که ملزم به نشان دادن این چراغ نبوده ولی می‌تواند این کار را انجام دهد؛

(۳) چراغهای جانبی؛

(۴) چراغ پاشنه.

(ب) شناور از نوع هواناو در حال عملیات در وضعیت بی‌وزنی بایستی، علاوه بر

چراغهای مندرج در بند (الف) این ماده، یک چراغ زرد چشمک‌زن همه‌جانبه نیز نشان دهد.

(ج) شناور موتوری با طول کمتر از ۷ متر که حداکثر سرعت آن از ۷ گره تجاوز ننماید

می‌تواند، بجای چراغهای مندرج در بند (الف) این ماده، یک چراغ همه‌جانبه نشان دهد.

چنین شناوری بایستی، حتی‌المقدور، چراغهای جانبی را نیز نشان دهد.

ماده ۲۴ - یدک‌کشی و فشار یدک بجلو: (الف) شناور موتوری در حال یدک‌کشی بایستی

علامت زیر را نشان دهد:

(۱) بجای چراغ مندرج در ماده ۲۳(۱)، دو چراغ دکل در سینه در یک خط عمودی. وقتی

که طول یدک، با احتساب از پاشنه شناور یدک‌کننده تا انتهای پاشنه یدک از ۲۰۰ متر تجاوز

نماید، سه چراغ از این نوع در یک خط عمودی؛

(۲) چراغهای جانبی؛

(۳) یک چراغ پاشنه؛

(۴) یک چراغ یدک‌کشی در یک خط عمودی بالای چراغ پاشنه؛

(۵) وقتی که طول یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، یک علامت لوزی شکل در جایی که

بوضوح دیده شود.

(ب) وقتی که شناور فشاردهنده و شناور تحت فشار به جلو بصورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند بایستی بعنوان شناور موتور ثلثی گردیده و چراغهای مندرج در ماده ۲۳ را نشان دهد.

(ج) شناور موتور در حال فشار دادن یدک به جلو یا یدک‌کشی از پهلو، مگر در مورد واحد مرکب، بایستی چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) بجای چراغ مندرج در ماده ۲۳ (الف) (۱)، دو چراغ دکل سینه در یک خط عمودی؛

(۲) چراغهای جانبی؛

(۳) یک چراغ پاشنه؛

(د) شناور موتور مشمول مفاد بندهای (الف) و (ج) این ماده بایستی ماده ۲۳ (الف) (۲)

را نیز رعایت نمایند.

(ه) شناور یا جسمی که یدک می‌شود بایستی علائم زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) یک چراغ پاشنه؛

(۳) وقتی که طول یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، یک علامت لوزی شکل در جایی که به

وضوح دیده شود.

(و) ضمن اینکه هر تعداد شناوری که از پهلو یدک می‌شوند یا بصورت گروهی به جلو

فشار داده می‌شوند بایستی چراغهایی مانند یک شناور را روشن نمایند.

(۱) شناوری که به جلو فشار داده می‌شود، اگر جزئی از یک واحد مرکب نباشد، بایستی

در انتهای سینه چراغهای جانبی را نشان دهد.

(۲) شناوری که از پهلو یدک می‌شود بایستی چراغ پاشنه و در انتهای سینه چراغهای

جانبی را نشان دهد.

(ز) در صورتیکه بهر علت معقول نشان دادن چراغهای مندرج در بند (ه) این ماده برای شناور یا جسمی که یدک می شود عملی نباشد، بایستی کلیه اقدامات بمنظور روشنایی شناور یا جسمی که یدک می شود و یا حداقل بمنظور نشان دادن وجود شناور یا جسم بدون چراغ بعمل آید.

ماده ۲۵ - شناورهای بادبانی در حال حرکت و شناورهای پارویی: (الف) شناور بادبانی در حال حرکت بایستی چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) یک چراغ پاشنه.

(ب) در شناور بادبانی با طول کمتر از ۱۲ متر چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده می تواند در یک فانوس ترکیبی در بالا یا نزدیک بالای دکل در جایی که بوضوح دیده می شود قرار گیرد.

(ج) شناور بادبانی در حال حرکت می تواند، علاوه بر چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده، در بالا یا نزدیک بالای دکل، در جایی که بوضوح دیده شوند، دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی نشان دهد، که چراغ بالایی قرمز و پایینی سبز بوده، ولی این چراغها بایستی همزمان با فانوس ترکیبی مجاز در بند (ب) این ماده نشان داده شوند.

(د) (۱) شناور بادبانی با طول کمتر از ۷ متر بایستی، حتی المقدور، چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این ماده را نشان دهد، در غیر اینصورت بایستی یک چراغ قوه یا فانوس روشنی با نور سفید آماده داشته باشد تا بموقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

(۲) شناور پارویی می تواند چراغهای مقرر در این ماده برای شناور بادبانی را نشان دهد، در غیر اینصورت بایستی یک چراغ قوه یا فانوس روشنی با نور سفید آماده داشته باشد تا بموقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

(ه) شناور در حال پیشروی با بادبان اگر توأم از نیروی موتور نیز استفاده نماید بایستی در سینه در جایی که بوضوح دیده شود یک علامت مخروطی شکل که رأس آن به طرف پایین باشد، نشان دهد.

ماده ۲۶ - شناورهای صیادی: (الف) شناور مشغول ماهیگیری، در حال حرکت یا لنگر،

بایستی فقط چراغها و علائم مقرر در این ماده را نشان دهد.

(ب) شناور مشغول ماهیگیری با تور کششی، که بمعنی کشیدن تور یا سایر وسایل ماهیگیری مورد استفاده در آب می باشد، بایستی علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی، بالایی سبز و پایینی سفید، یا علامتی مرکب از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالای دیگری قرار گرفته باشند؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می تواند بجای این علامت یک سبد نشان بدهد؛
(۲) یک چراغ دکل در پشت و بالاتر از چراغ سبز همه جانبه؛ شناور با طول کمتر از ۵۰ متر ملزم به نشان دادن چنین چراغی نبوده ولی می تواند اینکار را انجام دهد؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(ج) شناور مشغول ماهیگیری، بغیر از ماهیگیری با تور کششی، بایستی علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی، بالایی قرمز و پایینی سفید، یا علامتی مرکب از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالای دیگری قرار گرفته باشند؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می تواند بجای این علامت یک سبد نشان بدهد؛
(۲) وقتیکه وسایل ماهیگیری در فاصله افقی بیش از ۱۵۰ متر از شناور گسترده شده باشد، یک چراغ سفید همه جانبه یا یک مخروط که رأس آن بطرف بالا و در جهت وسیله ماهیگیری باشد؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(د) شناور مشغول ماهیگیری در مجاورت سایر شناورهای مشغول ماهیگیری می تواند علائم اضافی مندرج در ضمیمه ۲ این مقررات را نشان دهد.

(ه) شناوری که مشغول ماهیگیری نیست نبایستی چراغها یا علائم مقرر در این ماده را نشان دهد، بلکه فقط به نشان دادن چراغها یا علائم در نظر گرفته شده برای شناور با طول مشابه اکتفا نماید.

ماده ۲۷ - شناورهای خارج از کنترل یا با قابلیت مانور محدود: (الف) شناور خارج از کنترل بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

- (۱) دو چراغ قرمز همه جانبه در یک خط عمودی و جایی که بوضوح دیده شوند؛
- (۲) دو توپ یا علائم مشابه آن در یک خط عمودی در جایی که بوضوح دیده شوند؛
- (۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(ب) شناور با قابلیت مانور محدود، بغیر از شناور مشغول عملیات مینروبی، بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

- (۱) سه چراغ همه جانبه در یک خط عمودی در جایی که بوضوح دیده شوند. چراغهای بالایی و پایینی بایستی قرمز و چراغ میانی بایستی سفید باشد؛
- (۲) سه علامت در یک خط عمودی در جایی که بوضوح دیده شوند. علائم بالایی و پایینی بایستی به شکل توپ و علامت میانی یک لوزی باشد؛
- (۳) به هنگام دریانوردی، چراغهای دکل، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه، علاوه بر چراغهای مقرر در شق (۱)؛

(۴) وقتیکه در لنگر باشد، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شقهای (۱) و (۲). چراغ، چراغها یا علائم مقرر در ماده ۳۰.

(ج) شناور مشغول عملیات یدککشی بنحوی که قادر به انحراف از مسیر خود نباشد بایستی، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شقهای (ب) (۱) و (۲) این ماده، چراغها یا علامت مقرر در ماده ۲۴ (الف) را نیز نشان دهد.

(د) شناور مشغول عملیات لایروبی یا زیرآبی، وقتی که قابلیت مانور آن محدود باشد، بایستی چراغها و علائم مقرر در بند (ب) این ماده را نشان دهد و بعلاوه بایستی وقتی که مانعی وجود داشته باشد، چراغها یا علائم زیر را نیز نشان دهد:

- (۱) دو چراغ قرمز همه جانبه یا دو توپ در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که مانع در آن وجود دارد؛
- (۲) دو چراغ سبز همه جانبه یا دو لوزی در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که

از آن شناور دیگری می‌تواند عبور کند؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای دکل، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه؛

(۴) شناور مشمول مفاد این بند وقتی که در لنگر باشد بایستی بجای چراغها یا علایم مقرر در ماده ۳۰ چراغها یا علایم مقرر در شق‌ها (۱) و (۲) را نشان دهد.

(ه) هر زمان که اندازه شناور مشغول عملیات فواصی مانع نشان دادن علایم مقرر در بند (د) این ماده باشد، بایستی یک بدل غیر قابل انعطاف از پرچم «A» مقررات بین‌المللی که ارتفاع آن از یک متر کمتر نباشد نشان دهد. اقداماتی بمنظور اطمینان از رؤیت همه جانبه آن بایستی بعمل آید.

(و) شناور مشغول عملیات مین‌روبی بایستی علاوه بر چراغهای مقرر برای شناورهای موتورری در ماده ۲۳، سه چراغ سبز همه‌جانبه یا سه توپ نشان دهد. یکی از این چراغها یا علایم بایستی در روی دکل اصلی سینه یا در نزدیکی آن و دوتای دیگر هر کدام در منتهی‌الیه بازوی دکل نشان داده شوند. این چراغها یا علایم نشان می‌دهد که نزدیک شدن بفاصله کمتر از ۱۰۰۰ متر به پاشنه یا ۵۰۰ متر به طرفین مین‌روب برای هر شناور دیگر خطرناک است. (ز) شناورهای با طول کمتر از ۷ متر ملزم به نشان دادن چراغهای مقرر در این ماده نمی‌باشند.

(ح) علایم مقرر در این ماده علایم شناورهای در حالت اضطرار یا محتاج کمک نمی‌باشند. این قبیل علایم در ضمیمه (۴) این مقررات ذکر شده‌اند.

ماده ۲۸ - شناورهای با محدودیت آبخورد: شناور با محدودیت آبخوردیت می‌تواند، علاوه بر چراغهای مقرر برای شناورهای موتورری در ماده ۲۳، سه چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، یا یک علامت استوانه‌ای در جایی که بوضوح دیده شوند نشان دهد.

ماده ۲۹ - شناورهای راهنما: (الف) شناور مشغول انجام وظایف راهنمایی بایستی چراغها یا علایم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، بالایی سفید و پایینی قرمز، در روی دکل اصلی یا در نزدیکی آن؛

(۲) وقتی که در حال حرکت باشد، علاوه بر آن، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه؛
 (۳) وقتی که در لنگر باشد، علاوه بر چراغهای مقرر در شق (۱)، چراغ، چراغها یا علامت
 لنگر.

(ب) شناور راهنما وقتی که مشغول انجام وظایف راهنمایی نباشد بایستی چراغها یا
 علائم مقرر برای شناور با طول مشابه خود را نشان دهد.
 ماده ۳۰- شناورهای لنگر انداخته و به گل نشسته: (الف) شناور در لنگر بایستی در جایی که
 بوضوح دیده شود چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

(۱) در قسمت سینه، یک چراغ سفید همه جانبه یا یک توپ؛
 (۲) در پاشنه یا در نزدیک آن و در سطحی پایتتراز چراغ مقرر در شق (۱)، یک چراغ
 سفید همه جانبه.

(ب) شناور با طول کمتر از ۵۰ متر می تواند بجای چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده
 یک چراغ سفید همه جانبه در جایی که بوضوح دیده شود نشان دهد.

(ج) شناور در لنگر می تواند، و یک شناور با طول ۱۰۰ متر و بیشتر بایستی، از چراغهای
 کاری موجود یا مشابه آنها نیز بمنظور روشنایی عرشه های خود استفاده نماید.

(د) شناور به گل نشسته بایستی چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این ماده و بعلاوه
 چراغها و علائم زیر را در جایی که بوضوح دیده شوند نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی؛

(۲) سه توپ در یک خط عمودی.

(ه) شناور با طول کمتر از ۷ متر، و تئیکه خارج از کانال باریک یا نزدیکی آن، آبراه یا
 لنگرگاه، یا جایی که معمولاً شناورهای دیگر دریاوردی می کنند، لنگر انداخته یا به گل
 نشسته باشد، ملزم به نشان دادن چراغها یا علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (د) این ماده
 نخواهد بود.

ماده ۳۱- هواپیماهای آب نشین: وقتی که برای هواپیمای آب نشین نشان دادن چراغها و
 علائم با مشخصات و یا در محلهای مقرر در مقررات این قسمت غیر عملی باشد بایستی
 حتی الامکان چراغها و علائم با مشخصات و در محلهای مشابه نشان دهد.

قسمت د - علایم صوتی و نورانی

ماده ۳۲- تعاریف: (الف) کلمه «سوت» عبارتست از هر نوع وسیله صوتی که قادر به ایجاد بوقهای مقرر بوده و با مشخصات پیوست ۳ این مقررات تطبیق نماید.

ب- واژه «بوق کوتاه» عبارتست از بوقی بمدت تقریبی یک ثانیه باشد.

ج- واژه «بوق بلند» عبارتست از بوقی بمدت چهارالی شش ثانیه.

ماده ۳۳- وسایل و علایم صوتی: (الف) شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر بایستی مجهز به یک سوت و یک زنگ و شناور یا طول ۱۰۰ متر یا بیشتر بایستی، علاوه بر آن، مجهز به یک سنج باشد، به طوری که طنین و صدای آن با طنین و صدای زنگ اشتباه نشود. سوت، زنگ و سنج بایستی با مشخصات مقرر در ضمیمه ۳ این مقررات مطابقت نمایند. زنگ یا سنج یا هر دو می‌توانند با وسایل دیگری که دارای همان مشخصات صوتی مربوطه باشند جایگزین گردند، مشروط بر اینکه تولید علایم صوتی لازم بصورت دستی همواره ممکن باشد.

(ب) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به داشتن وسایل تولیدکننده علایم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده نمی‌باشد، ولی در صورت نداشتن آنها، می‌بایست مجهز به وسایل دیگری باشد که علایم صوتی مؤثری تولید نماید.

ماده ۳۴- علایم مانور و اخطار: (الف) وقتی که شناورها در دید یکدیگر قرار دارند، شناور موتوری در حال حرکت، موقعی که بر طبق این مقررات یا الزامات آن مانور می‌نماید، بایستی آن مانور را با علایم زیر بوسیله سوت اعلام نماید:

- یک بوق کوتاه به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم»؛

- دو بوق کوتاه به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم»؛

- سه بوق کوتاه به معنی اینکه «من در حال مانور یا موتورها به عقب هستم».

(ب) هر شناور می‌تواند علایم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده را با علایم نورانی زیر،

به تناوب مورد نیاز، در حالی که مانور انجام می‌گیرد، تکمیل نماید:

(۱) این علایم نورانی دارای معانی زیر خواهند بود:

- یک چشمک به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم»؛

- دو چشمک به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم»؛

- سه چشمک به معنی اینکه «من در حال مانور یا موتورها به عقب هستم».

- (۲) زمان هر چشمک بایستی در حدود یک ثانیه باشد، فاصله زمانی بین چشمکها بایستی در حدود یک ثانیه باشد، و فاصله زمانی بین علایم متوالی نبایستی کمتر از ۱۰ ثانیه باشد؛
- (۳) چراغ مورد استفاده برای این علامت بایستی، در صورت وجود، یک چراغ سفید همه جانبه، با برد دید حداقل ۵ میل بوده و بایستی با مندرجات ضمیمه ۱ مطابقت داشته باشد.
- (ج) وقتی که شناورها در یک کانال یا آبراه باریک در دید یکدیگر قرار داشته باشند:
- (۱) شناوری که قصد سبقت گرفتن از دیگری را داشته باشد بایستی با رعایت ماده ۹ (ه)
- (۱) قصد خود را بوسیله علایم زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:

- دو بوق بلند و سپس یک بوق کوتاه به معنی اینکه «من قصد سبقت گرفتن از طرف راست شما را دارم»؛

- دو بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به معنی اینکه «من قصد سبقت گرفتن از طرف چپ شما را دارم»؛

- (۲) شناوری که از آن سبقت گرفته می شود وقتی که مطابق ماده ۹ (ه) (۱) عمل می کند بایستی موافقت خود را بوسیله علامت زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:
- یک بوق بلند، یک بوق کوتاه، یک بوق بلند و یک بوق کوتاه، بترتیب.

(د) وقتی که شناور در دید یکدیگر بهم نزدیک می شوند و به هر علتی یکی از شناورها مقاصد یا اقدامات دیگری را درک نکند، یا در انجام اقدام مؤثر توسط شناور دیگر بمنظور احتراز از تصادم در تردید باشد، شناوری که در تردید است بایستی تردید خود را سریعاً با به صدا در آوردن حداقل پنج بوق کوتاه و سریع با استفاده از سوت اعلام نماید. این علامت را می توان با یک علامت نورانی متشکل از حداقل پنج چشمک کوتاه و سریع تکمیل نمود.

(ه) شناوری که به پیچ یا محلی از کانال یا آبراه نزدیک می شود که ممکن است وجود مانعی باعث استتار شناورهای دیگر گردد بایستی یک بوق بلند بصدا در آورد. هر شناور نزدیک شونده که در محدوده پیچ یا وراء مانع این صدا را می شنود بایستی با یک بوق بلند به این علامت پاسخ دهد.

(و) اگر سوتهای روی یک شناور در فاصله ای بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر قرار گرفته

باشند بایستی فقط از یک سوت برای دادن علایم مانور و اختطار استفاده گردد.
ماده ۳۵- علایم صوتی در دید محدود: در یک ناحیه با دید محدود یا نزدیک آن، در هنگام روز یا شب، علایم مقرر در این ماده بایستی به نحو زیر استفاده شوند:
(الف) شناور موتوری در حال دریانوردی بایستی در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشند یک بوق بلند بصدا درآورد.

(ب) شناور موتوری در حال حرکت اگر موتورهایش متوقف و در حال دریانوردی نباشد بایستی در فواصلی که از دو دقیقه بیشتر نباشد دو بوق بلند متوالی بافاصله‌ای در حدود ۲ ثانیه بین آنها بصدا درآورد.

(ج) شناور خارج از کنترل، شناور با قابلیت مانور محدود، شناور با محدودیت آبخور، شناور بادبانی، شناور مشغول ماهیگیری و شناور مشغول بدک کردن یا فشار دادن شناور دیگر بایستی، بجای علایم مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این ماده، در فواصلی که بیشتر از دو دقیقه نباشند سه بوق متوالی، یعنی یک بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه بصدا درآورد.

(د) شناور بدک شونده یا اگر بیش از یک شناور بدک می‌شوند آخرین شناور بدک شونده اگر دارای نفر باشد، بایستی در فواصلی که بیش از دو دقیقه نباشند چهار بوق متوالی، یعنی یک بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه بصدا درآورد.

این علامت حتی المقدور بایستی بلافاصله پس از بصدا درآمدن علامت بدک‌کش تولید شود.

(ه) وقتی که شناور فشاردهنده و شناور تحت فشار به جلو بصورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند بایستی بعنوان یک شناور موتوری تلقی گردیده و بایستی علایم مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این ماده را تولید نماید.

(و) شناور در لنگر بایستی در فواصلی که از یک دقیقه بیشتر نباشد، زنگ خود را بمدت پنج ثانیه بطور سریع بصدا درآورد. در شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر زنگ مذکور بایستی در سینه شناور بصدا درآمده و بلافاصله پس از بصدا درآمدن زنگ بایستی سنج حدوداً بمدت پنج ثانیه در پاشنه بصدا درآید. بعلاوه شناور در لنگر می‌تواند بمنظور اعلام موقعیت خود و احتمال تصادم با شناور نزدیک شونده سه بوق متوالی یعنی یک بوق کوتاه، یک بوق بلند و

یک بوق کوتاه بصدا درآورد.

(ز) شناور به گل نشسته بایستی علامت زنگ و در صورت لزوم علامت منج مقرر در بند (و) این ماده را بصدا درآورده و بایستی، علاوه بر آن، سه ضربه جدا و واضح بلافاصله قبل و بعد از زدن سریع زنگ به آن وارد آورد. بعلاوه شناور به گل نشسته می تواند علامت مناسب را با استفاده از سوت بصدا درآورد.

(ح) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به تولید علائم فوق الذکر نمی باشد، ولی در صورت عدم تولید آنها، بایستی علائم صوتی مؤثر دیگری در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشد تولید نماید.

(ط) شناور راهنما وقتی که مشغول انجام وظایف راهنمایی می باشد می تواند علاوه بر علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (و) این ماده علامت مشخصه ای شامل چهار بوق کوتاه نیز بصدا درآورد.

ماده ۳۶ - علائم جلب توجه: هر شناور می تواند در صورت لزوم بمنظور جلب توجه شناور دیگر از علائم نورانی یا صوتی که با علائم مجاز در قسمتهای دیگر این مقررات اشتباه نشود استفاده نماید، یا می تواند سمت نوافکن خود را بطرف خطر هدایت نماید، به نحوی که مزاحم هیچ شناور دیگری نگردد.

ماده ۳۷ - علائم اضطرار: وقتی که شناور در حالت اضطرار بوده و نیاز به کمک دارد بایستی علائم مقرر در ضمیمه ۴ این مقررات را تولید یا نشان دهد.

کمت ه - مستثنیات

ماده ۳۸ - مستثنیات: هر شناور (یا طبقه ای از شناورها) که قبل از لازم الاجرا شدن این مقررات تیر حمال آن کار گذاشته شده یا در مرحله مشابه ساختمانی باشد، مشروط بر متابعت از الزامات مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ ممکن است از رعایت مقررات حاضر بشرح ذیل متثناء گردد:

(الف) نصب چراغها با برد نورانی مقرر در ماده ۲۲، تا چهار سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این مقررات.

(ب) نصب چراغها با مشخصات رنگ مقرر در بخش ۷ ضمیمه این مقررات، تا چهار سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.

(ج) تغییر محل چراغها بعلت تبدیل از واحدهای اندازه‌گیری امپریال به متریک و یکسان نمودن ارقام اندازه‌گیری، مستثنی بطور دائم.

(د) (۱) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول کمتر از ۱۵۰ متر، ناشی از مندرجات بخش ۳ (الف) ضمیمه ۱، مستثنی بطور دائم.

(۲) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول ۱۵۰ یا بیشتر، ناشی از مندرجات بخش ۳ (الف) ضمیمه ۱ این مقررات، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.

(ه) تغییر محل چراغهای دکل ناشی از مندرجات بخش ۲ (ب) ضمیمه ۱، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.

(و) تغییر محل چراغهای جانبی ناشی از مندرجات بخش ۲ (ز) و ۳ (ب) ضمیمه ۱، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.

(ز) مشخصات وسایل علائم صوتی مقرر در ضمیمه ۳، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.

ضمیمه ۱ - تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و علائم

۱ - تعریف: اصطلاح «ارتفاع از عرشه» بمعنی ارتفاع از بالاترین عرشه سراسری می‌باشد.

۲ - محل و فاصله عمودی چراغها: (الف) در یک شناور موتوری با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای دکل بایستی به ترتیب زیر نصب گردند:

(۱) چراغ دکل سینه، یا در صورتیکه فقط یک چراغ دکل داشته باشد. چراغ مذکور در ارتفاعی از عرشه که از ۶ متر کمتر نباشد، و اگر عرض شناور از ۶ متر تجاوز نماید، در آن صورت در ارتفاعی از عرشه که از عرض مذکور کمتر نباشد، با اینهمه لزومی به نصب این چراغ در ارتفاعی بیش از ۱۲ متر از عرشه نمی‌باشد؛

(۲) وقتی که دو چراغ دکل داشته باشد چراغ دکل پاشنه بایستی حداقل $4/5$ متر عمودی از چراغ دکل سینه بالاتر باشد.

(ب) فاصله عمودی چراغهای دکل در شناورهای موتوری بایستی بنحوی باشد که در تمام شرایط معمولی خمش چراغ دکل پاشنه بالاتر و متمایز از چراغ دکل سینه در فاصله ۱۰۰۰ متری از سینه به هنگام مشاهده از سطح دریا دیده شود.

(ج) چراغ دکل شناور موتوری با طول ۱۲ متر ولی کمتر از ۲۰ متر بایستی در ارتفاعی از لبه شناور قرار گیرد که از $2/5$ متر کمتر نباشد.

(د) شناور موتوری با طول کمتر از ۱۲ متر می تواند بالاترین چراغ را در ارتفاعی کمتر از $2/5$ متر از لبه شناور نصب نماید. با اینهمه وقتی که چراغ دکل علاوه بر چراغهای جانبی و چراغ پاشنه نصب شده باشد، در آن صورت این چراغ دکل بایستی حداقل ۱ متر بالاتر از چراغهای جانبی قرار گیرد.

(ه) یکی از دو یا سه چراغ دکل مقرر برای شناور موتوری وقتی که مشغول یدک کشی یا فشار دادن شناور دیگری به جلو باشد بایستی در همان محل چراغ دکل سینه شناور موتوری قرار گیرد.

(و) در تمام اوضاع چراغ یا چراغهای دکل بایستی طوری قرار بگیرند که بالاتر و متمایز از سایر چراغها و موانع باشند.

(ز) چراغهای جانبی شناور موتوری بایستی در ارتفاعی از عرشه قرار گیرند که از سه چهارم ارتفاع چراغ دکل سینه بیشتر نباشد. این چراغها بایستی به اندازه‌ای پایین باشند که با چراغهای روی عرشه تداخل نمایند.

(ح) چراغهای جانبی، اگر به صورت فانوس ترکیبی در شناور موتوری با طول کمتر از ۲۰ متر باشند، بایستی در ارتفاعی پایین تر از چراغ دکل قرار گیرند که از یک متر کمتر نباشد.

(ط) وقتی که مقررات داشتن دو یا سه چراغ در یک خط عمودی را ایجاب نماید، فاصله این چراغها بایستی به قرار زیر باشد:

(۱) در یک شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی از ۲ متر کمتر نباشد، و پایین ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد،

نبایستی کمتر از ۴ متر از عرشه قرار گیرد؛

(۲) در یک شناور با طول کمتر از ۲۰ متر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی از یک متر کمتر نباشد و پایین‌ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد، نبایستی کمتر از ۲ متر از لبه شناور قرار گیرد؛

(۳) وقتی که شناور دارای سه چراغ باشد بایستی به فاصله مساوی از یکدیگر قرار گیرند.

(ی) چراغ پایینی از دو چراغ همه جانبه مقرر برای شناور صیادی وقتی که مشغول ماهیگیری است، بایستی در ارتفاعی از چراغهای جانبی که از دو برابر فاصله بین دو چراغ عمودی کمتر نباشد قرار گیرد.

(ک) چراغ لنگر سینه، وقتی که شناور دو چراغ لنگر داشته باشد، بایستی کمتر از ۴/۵ متر بالا چراغ لنگر باشه قرار گیرد. در شناور با طول ۵۰ متر یا بیشتر چراغ لنگر سینه نبایستی در ارتفاعی کمتر از ۶ متر از عرشه قرار گیرد.

۳- محل و فاصله افقی چراغها: (الف) وقتی که دو چراغ دکل برای شناور موتوری مقرر شده باشد، فاصله افقی بین آنها نبایستی از نصف طول شناور کمتر باشد ولی لزومی ندارد که از ۱۰۰ متر تجاوز نماید. چراغ سینه بایستی طوری قرار گیرد که فاصله آن از سینه از یک چهارم طول شناور تجاوز ننماید.

(ب) در شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای جانبی نبایستی جلوتر از چراغهای دکل سینه قرار گیرند. این چراغها بایستی در طرفین شناور یا نزدیک آن قرار گیرند.

۴- مشخصات محل چراغهای نشان‌دهنده جهت، برای شناورهای صیادی، لایروپها و شناورهای مشغول عملیات زیرآبی: (الف) چراغ نشان‌دهنده جهت وسایل به آب انداخته شده از شناور صیادی مشغول ماهیگیری به طوری که در ماده ۲۶ (ج) (۲) مقرر شده بایستی در فاصله افقی که کمتر از ۲ متر و بیشتر از ۶ متر از دو چراغ قرمز و سفید همه جانبه نباشد قرار گیرد. این چراغ بایستی در جایی قرار گیرد که بالاتر از چراغ سفید همه جانبه مقرر در ماده ۲۶ (ج) (۱) و پایین‌تر از چراغهای جانبی باشد.

(ب) چراغها و علائم شناور مشغول لایروپی یا عملیات زیرآبی برای نشان دادن طرف مانع یا طرف عبور ایمن، بطوریکه در ماده ۲۷ (د) (۱) و (۲) مقرر شده، بایستی در حداکثر

فاصله افقی ممکن، که به هیچ وجه از ۲ متر کمتر نباشد، از چراغها یا علائم مقرر در ماده ۲۷ (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد. در هیچ مورد نبایستی بالاترین این چراغها یا علائم در ارتفاعی بیشتر از پایین‌ترین سه چراغ یا علامت مقرر در ماده ۲۷ (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد.

۵- محفظه چراغهای جانبی: چراغهای جانبی بایستی مجهز به محفظه‌ای با صفحات کناری به رنگ سیاه مات، و منطبق با الزامات بخش ۹ این ضمیمه باشند. در حالت فانوس ترکیبی، که در آن فقط از یک فیلمان عمودی استفاده می‌شود و قسمت‌های سبز و قرمز توسط تیغه باریکی از هم متمایز می‌گردند، لزومی به نصب محفظه خارجی نمی‌باشد.

۶- علائم: (الف) علائم بایستی به رنگ سیاه و به اندازه‌های زیر باشند:

(۱) توپ یا قطری که کمتر از ۰/۶ متر نباشد؛

(۲) مخروط با قطر پایه که کمتر از ۰/۶ متر نباشد و ارتفاع دو برابر قطر آن؛

(۳) استوانه با قطری که کمتر از ۰/۶ متر نباشد و ارتفاع دو برابر قطر آن؛

(۴) علامت لوزی شامل دو مخروط به شرح بند (۲) فوق با قاعده مشترک خواهد بود.

(ب) فاصله عمودی بین علائم بایستی حداقل ۱/۵ متر باشد.

(ج) در شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می‌توان از علائم با ابعاد کمتر ولی متناسب با اندازه

شناور استفاده نمود و فاصله بین آنها نیز می‌تواند به همان نسبت کاهش یابد.

۷- مشخصات رنگ چراغها: جنس رنگ نور کلیه چراغهای دریانوردی بایستی مطابق

با استانداردهای زیر باشد، که در محدوده سطح دیاگرام مشخص شده برای هر رنگ توسط

کمیسیون بین‌المللی روشنایی می‌باشد. حدود سطح برای هر رنگ با تعیین مختصات

گوشه‌ها مشخص گردیده که به قرار زیر می‌باشند:

(۱) سفید

X ۰/۵۲۵ ۰/۵۲۵ ۰/۴۵۲ ۰/۳۱۰ ۰/۴۴۳

Y ۰/۳۸۲ ۰/۴۴۰ ۰/۴۴۰ ۰/۳۴۸ ۰/۲۸۳ ۰/۳۸۲

(۲) سبز

X ۰/۰۲۸ ۰/۰۰۹ ۰/۳۰۰ ۰/۲۰۳

Y ۰/۳۸۵ ۰/۷۲۳ ۰/۵۱۱ ۰/۳۵۶

(۳) قرمز

X	۰/۶۸۰	۰/۶۶۰	۰/۷۳۵	۰/۷۲۱
Y	۰/۳۲۰	۰/۳۲۰	۰/۲۶۵	۰/۲۵۹

(۴) زرد

X	۰/۶۱۲	۰/۶۱۸	۰/۵۷۵	۰/۵۷۵
Y	۰/۳۸۲	۰/۳۸۲	۰/۴۲۵	۰/۴۰۶

۸- شدت نور چراغها: (الف) حداقل شدت نور چراغها بایستی از فرمول زیر محاسبه

شود: که در آن

I عبارت است از شدت نور برحسب شمع در شرایط کار،

T عبارت است از ضریب حداقل نور برابر $10^{-7} \text{ LUX} \times 2$ ،

D عبارت است از برد دید (برد نورانی) چراغ به میل دریایی،

K عبارت است از قابلیت انتشار جوی.

برای چراغهای مقرر مقدار K برابر ۰/۸ خواهد بود، مربوط به دید جوی تقریباً ۱۳ میل

دریایی می‌باشد.

(ب) نمونه‌ای از ارقام بدست آمده از فرمول مذکور در جدول زیر داده شده:

شدت نور چراغ برحسب شمع با احتساب $K = 0/8$	برد دید (برد نورانی) چراغ به میل دریایی
I	D
۰/۹	۱
۴/۳	۲
۱۲	۳
۲۷	۴
۵۲	۵
۹۴	۶

توضیح: حداکثر شدت نور چراغهای دریانوردی بایستی بمنظور احتراز از انعکاس غیر لازم محدود گردند.

۹ - قطاع های افقی: (الف) (۱) در جهت جلو، چراغهای جانبی شناور بایستی دارای حداقل شدت نور لازم باشند. شدت نور بایستی بین ۱ تا ۳ درجه در خارج از قطاع های مقرر عملاً به حد صفر برسد.

(۲) برای چراغهای پاشنه و چراغهای دکل و در ۲۲/۵ درجه از راستای عرضی به طرف عقب برای چراغهای جانبی، حداقل شدت نور لازم بایستی در کمان افقی تا ۵ درجه در محدوده قطاعهای مقرر در ماده ۲۱ حفظ شود. از ۵ درجه در محدوده قطاعهای مقرر شدت نور می تواند تا ۵۰ درصد تا محدوده تعیین شده نقصان یابد؛ شدت نور بایستی بطور یکنواخت تغییر یابد تا عملاً در حداکثر ۵ درجه خارج از محدوده مقرر به صفر برسد.

(ب) چراغهای همه جانبه بایستی طوری قرار گیرند که دکلهای، سردکلهای یا قسمتهایی که در زوایای قطاع های بیش از ۶ درجه قرار دارند مانع دید آنها نشوند، بجز چراغهای لنگر که نیازی به نصب آنها در ارتفاع بیش از حد از عرشه نمی باشد.

۱۰ - قطاع های عمودی: (الف) قطاع های عمودی چراغهای برقی، باستثناء چراغهای شناورهای بادبانی بایستی به قسمی باشند که:

(۱) حداقل شدت نور مقرر لاقط در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شود؛

(۲) لاقط ۶۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۷/۵ درجه بالا تا ۷/۵ درجه پایین افق حفظ شود.

(ب) در مورد شناورهای بادبانی قطاع های عمودی چراغهای برقی بایستی به قسمی باشند که:

(۱) حداقل شدت نور لاقط در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شود؛

(۲) لاقط ۵۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۲۵ درجه بالا تا ۲۵ درجه پایین افق حفظ شود.

(ج) در مورد چراغهای غیر از چراغهای برقی بایستی حتی‌الامکان این مشخصات رعایت شود.

۱۱- شدت نور چراغهای غیربرقی: حداقل شدت نور چراغهای غیربرقی حتی‌المقدور بایستی با مقادیر مندرج در جدول بخش ۸ این ضمیمه مطابقت نماید.

۱۲- چراغ مانور: علیرغم پیش‌بینیهای بند ۲ (و) و این ضمیمه چراغ مانور مندرج در ماده ۳۴ (ب) بایستی در همان سطح عمودی سینه و پاشنه که چراغ یا چراغهای دکل قرار دارند، و در صورت امکان، در حداقل ارتفاع ۲ متر بطور عمودی بالای چراغ دکل سینه نصب گردد، مشروط بر اینکه کمتر از ۲ متر بطور عمودی بالا یا پایین چراغ دکل پاشنه قرار نگیرد. در شناوری که فقط دارای یک چراغ دکل است چراغ مانور، اگر وجود داشته باشد، بایستی در جایی که بوضوح دیده شود با فاصله حداقل ۲ متر بطور عمودی از چراغ دکل قرار گیرد.

۱۳- تأیید: ساختمان فانوسها و علائم و نصب فانوسها در روی شناور، بایستی مورد قبول مقام ذیربط در کشوری که شناور در آن به ثبت رسیده باشد.

ضمیمه ۲ -

علائم دیگر برای شناورهای صیادی در حال ماهیگیری در مجاورت یکدیگر

۱- کلیات: چراغهای مذکور در این جا بایستی، اگر برطبق ماده ۲۶ (د) نشان داده می‌شوند، در جایی که بوضوح دیده شود قرار گیرند. این چراغها بایستی حداقل ۰/۹ متر از یکدیگر فاصله داشته ولی در سطح پایین‌تری از چراغهای مقرر در ماده ۲۶ (ب) (۱) و (ج) (۱) باشند. چراغها بایستی در تمام سطح افق در فاصله حداقل یک میل ولی در کمتر از فاصله مندرج در این مقررات برای چراغهای شناورهای صیادی دیده شوند.

۲- علائم شناورهای صیادی با تورکشی: (الف) شناورهایی که مشغول ماهیگیری با

تور کششی هستند، اعم از اینکه از وسایل کفکش یا سطحی استفاده نمایند، می‌توانند
علایم زیر را نشان دهند:

(۱) هنگام به آب انداختن تورها:

دو چراغ سفید در یک خط عمودی؛

(۲) هنگام کشیدن تورها:

یک چراغ سفید روی یک چراغ قرمز در یک خط عمودی؛

(۳) هنگامی که تور به مانعی برخورد نموده باشد:

دو چراغ قرمز در یک خط عمودی.

(ب) هر یک از دو شناور مشغول ماهیگیری با تور کششی مشترک می‌تواند علایم زیر

را نشان دهد:

۱- در شب، یک نورافکن به طرف جلو و در جهت شناور دیگر؛

۲- بهنگام به آب انداختن یا کشیدن تورها یا هنگامی که تورها به مانعی برخورد کرده
باشند، چراغهای مقرر در بند (الف) فوق.

۳- علایم شناورهای صیادی با تور احاطه‌ای.

شناورهای مشغول ماهیگیری با وسایل احاطه‌ای می‌توانند دو چراغ زرد در یک خط
عمودی نشان دهند. این چراغها بایستی بطور متناوب در هر ثانیه و با مدت زمان روشنی و
خاموشی مساوی چشمک بزنند. این چراغها را می‌توان زمانی که وسایل ماهیگیری شناور
درگیر هستند نشان داد.

ضمیمه ۳ - مشخصات فنی وسایل علایم صوتی

۱- سوتها: (الف) فرکانسها و برد شنوایی

فرکانس اصلی این علایم بایستی در محدوده بین ۷۰۰ - ۷۰ هرتز قرار گیرد.

برد شنوایی علامت حاصل از یک سوت توسط فرکانسهایی تعیین خواهد گردید، که

ممکن است شامل فرکانس اصلی و یا یک یا چند فرکانس بالاتر باشند، که در محدوده بین ۷۰۰-۱۸۰ هرتز (یک درصد) قرار داشته و حدود فشار صوتی مندرج در بند ۱ (ج) زیر را بوجود می‌آورند.

(ب) حدود فرکانسهای اصلی

بمنظور اطمینان از وجود تنوع زیاد در مشخصات سوتها، فرکانس اصلی سوت بایستی بین محدوده‌های زیر باشد:

(۱) ۲۰۰ - ۷۰ هرتز، برای شناور با طول ۲۰۰ متر یا بیشتر؛

(۲) ۳۵۰ - ۱۳۰ هرتز، برای شناور با طول ۷۵ متر ولی کمتر از ۲۰۰ متر؛

(۳) ۷۰۰ - ۲۵۰ هرتز، برای شناور با طول کمتر از ۷۵ متر.

(ج) شدت و برد شنوایی علامت صوتی

سوت نصب شده روی یک شناور بایستی، در جهت حداکثر شدت صوتی سوت و در فاصله یک متر از آن، یک سطح فشار صوتی در حداقل یک باند یک سوم اکتاوی در محدوده فرکانسهای ۷۰۰-۱۸۰ هرتز (یک درصد) که از رقم مناسب ارائه شده در جدول زیر کمتر نباشد ایجاد نماید.

طول شناور به متر	سطح باند یک سوم اکتاوی در فاصله یک متر به دسی‌بل اشاره شده به $2X-5 N/m^2$	برد شنوایی به میل دریایی
۲۰۰ یا بیشتر	۱۴۳	۲
۷۵ ولی کمتر از ۲۰۰	۱۳۸	۱/۵
۲۰ ولی کمتر از ۷۵	۱۳۰	۱
کمتر از ۲۰	۱۲۰	۰/۵

برد شنوایی در جدول فوق برای اطلاع بوده و تقریباً بردی است که امکان دارد یک سوت در محور جلوی آن با احتمال ۹۰ درصد در شرایط هوای ساکن در روز شناوری با حد متوسط صداهای زمینه در پست استماع (با فرض ۶۸ دسی‌بل در باند اکتاو متمرکز روی ۲۵۰ هرتز و ۶۳ دسی‌بل در باند اکتاو و متمرکز روی ۵۰۰ هرتز) شنیده شود.

در عمل فاصله‌ای که یک سوت از آن شنیده می‌شود بسیار متغیر بوده و شدیداً به شرایط جوی بستگی دارد؛ ارقام ارائه شده را می‌توان نمونه‌های معمول محسوب نمود ولی در شرایط باد شدید، یا حد زیاد صداهای اطراف در پست استماع برد شنوایی ممکن است به مقدار زیادی کاهش یابد.

(د) خصوصیات جهت سوت

حد فشار صوتی جهت‌دار نبایستی بیش از چهار دسی‌بل پایین‌تر از حد فشار صوتی روی محور در هر سمتی در سطح افق در محدوده ۴۵- درجه از محور باشد. حد فشار صوتی در هر جهت دیگر در سطح افقی نبایستی بیش از دسی‌بل پایین‌تر از حد فشار صوتی روی محور باشد، بطوریکه برد صوتی در هر جهت حداقل نصف برد صوتی روی محور جلو باشد. حد فشار صوتی در باند یک سوم اکتاوری که برد شنوایی را تعیین می‌کند اندازه‌گیری خواهد گردید.

(ه) استقرار سوتها

وقتی که سوت جهت‌داری بعنوان تنها سوت شناور مورد استفاده قرار می‌گیرد، این سوت در جایی نصب خواهد گردید که حداکثر شدت صوت آن مستقیم رو به جلو باشد. سوت بایستی حتی‌المقدور در بالاترین نقطه روی شناور نصب گردد، بطوریکه تداخل صوت منتشره با موانع کاهش یافته و احتمال صدمه شنوایی به خدمه به حداقل برسد. حد فشار صوتی علامت خود شناور در پست استماع نبایستی از (A) ۱۱۰ دسی‌بل تجاوز نموده و حتی‌المقدور از (A) ۱۰۰ دسی‌بل بیشتر نباشد.

(و) نصب بیش از یک سوت

اگر سوتها با فاصله‌ای بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر نصب می‌شوند، بایستی ترتیبی داده شود که همزمان به صدا در نیاید.

(ز) سیستم سوتهای ترکیبی

اگر بعلت وجود موانعی احتمال برود که میدان صوتی یک سوت یا یکی از سوتهای مندرج در بند (۱) (و) فوق دارای منطقه‌ای با حد صوتی شدیداً کاهش یافته باشد، توصیه می‌شود که برای جبران این نقیصه از سیستم سوت ترکیبی استفاده شود از نظر مقررات سیستم سوت ترکیبی بعنوان یک سوت واحد تلقی می‌گردد. سوتهای سیستم

ترکیبی بایستی در فاصله‌ای از یکدیگر که بیش از ۱۰۰ متر نباشد قرار گیرند و ترتیبی داده شد که همزمان بصدا درآیند. فرکانس هر یک از سوتها نسبت به بقیه بایستی حداقل ۱۰ هرتز اختلاف داشته باشد.

۲- زنگ یا سنج: (الف) شدت صوتی علائم

زنگ یا سنج، یا وسایل دیگری که دارای خصوصیات صوتی مشابهی باشند بایستی حد فشار صوتی تولید نمایند که در یک متری از ۱۱۰ دسی‌بل کمتر نباشد.

(ب) ساختمان

زنگ‌ها و سنج‌ها بایستی از ماده ضدزنگ ساخته شده و دارای طنین صدای واضحی باشند؛ قطر دهانه زنگ بایستی برای شناورهای با طول بیش از ۲۰ متر کمتر از ۳۰۰ میلی‌متر نبوده، و برای شناورهای با طول بین ۱۲ تا ۲۰ متر کمتر از ۲۰۰ میلی‌متر نباشد. توصیه می‌شود حتی المقدور چکش زنگ برقی نیروی ثابتی داشته ولی استفاده بایستی امکان‌پذیر باشد. جرم چکش بایستی از ۳ درصد جرم زنگ تجاوز نماید.

۳- تأیید: ساختمان وسایل علائم صوتی، نحوه کار آنها و نصب آنها روی شناور بایستی مورد تأیید مقامات ذیربط کشوری که شناور در آنجا به ثبت رسیده باشد.

ضمیمه ۴ - علائم اضطرار

۱- علائم زیر، اعم از اینکه با هم یا بطور مجزا مورد استفاده قرار گرفته یا نشان داده شوند بیانگر اضطرار و نیاز به کمک خواهند بود:

(الف) شلیک یا تفنگ یا سایر علائم انفجاری در فاصله زمانی حدود یک دقیقه؛

(ب) صوت ممتد با هر وسیله تولید علامت مه؛

(ج) راکت یا وسیله انفجاری که در فاصله زمانی کوتاه ستاره قرمز پرتاب می‌کند؛

(د) ارسال علامت (SOS) ... - ... یا رمز مورس بوسیله رادیوتلگراف یا هر وسیله

علامت‌دهنده دیگر؛

(ه) ارسال علامت محاوره‌ای «May day» می‌دی بوسیله رادیو تلفن؛

(و) نشان دادن علامت اضطرار «NC» مربوط به کد بین‌المللی علائم؛

(ز) علامتی مرکب از یک پرچم چهارگوش که در بالا یا پایین آن یک توپ یا شیشی مشابه

توپ قرار گرفته باشد؛

(ح) شعله‌هایی روی شناور (مانند اشتعال بشکه قیر، بشکه نفت و غیره ...)

(ط) نشان دادن نور قرمز از یک راکت چتردار یا مشعل دستی؛

(ی) بالا بردن و پایین آوردن دستها در طرفین بطور مرتب و آهسته؛

(ک) علامتی دودزاکه دود نارنجی رنگ تولید می‌کند؛

(ل) اعلام خطر رادیوتلگرافی؛

(م) اعلام خطر رادیوتلفن؛

(ن) انتشار علائم بومیله رادیو بیکن‌های نشان‌دهنده موقعیت اضطراری.

۲- استفاده یا نشان دادن هر یک از علائم مذکور بجز بمنظور اعلام اضطرار و نیاز به کمک

و استفاده از سایر علائم که ممکن است با علائم فوق اشتباه گردند ممنوع است.

۳- بخش‌های مربوطه در کد بین‌المللی علائم، دستورالعمل تجسس و نجات کشتیهای

بازرگانی و علائم زیر بایستی مورد توجه قرار گیرند:

(الف) یک قطعه کرباس نارنجی رنگ با یک مربع و دایره سیاه یا سایر علائم مناسب

(جهت شناسایی از هوا)؛

(ب) علامت دای مارک (نوعی علامت‌دهنده شیمیایی که نوری روشن داشته و بمحض

انداختن در آب فعال می‌شود).

قانون اجازة الحاق به پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از

اکتشاف و استخراج از فلات قاره مصوب ۱۳۷۰/۷/۲

ماده واحده - پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره که

در تاریخ ۹ فروردین ۱۳۶۸ (۲۹ مارس ۱۹۸۹) به امضاء نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران رسیده است به شرح یوست تصویب و اجازه تسلیم اسناد الحاق به آن داده می‌شود.

پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره

دولتهای متعاقد:

اعضای کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در باره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی و امضاءکنندگان پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری.

با آگاهی از مواد ۷۶، ۱۹۷، ۲۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در مورد حقوق دریاها، با وقوف بر خطراتی که آلودگی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره بر محیط زیست دریایی و بهداشت انسان دارد و نیز مشکلات ناشی از آن در منطقه دریایی تحت صلاحیت ملی خود.

با آگاهی از لزوم انجام اقداماتی بیشتر و مشخص‌تر در جهت پیشگیری و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج بستر و زیربستر دریا، باتوجه به تعهدات موجود خود به موجب حقوق بین‌الملل.

و بمنظور اجرای بند «ب» از ماده ۳، ماده ۷ و ماده ۱۹ کنوانسیون بشرح زیر توافق

نموده‌اند:

ماده ۱- از لحاظ پروتکل حاضر:

۱- مقصود از «مرکز» مرکز کمکهای متقابل در موارد اضطراری در دریا می‌باشد که طبق بند (۱) ماده ۳ «پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» تشکیل گردیده است.

۲- مقصود از «مرجع گواهی‌کننده» هر شخص یا مؤسسه‌ای است که دولت متعاقد اختیار صدور گواهی ایمنی و آمادگی جهت تحقق هدف موردنظر را به آن داده باشد.

۳- مقصود از «برنامه استفاده از مواد شیمیایی» برنامه تهیه شده توسط متصدی

تأسیسات دریایی است که شامل موارد زیر می‌باشد:

الف - مواد شیمیایی که متصدی در نظر دارد از آنها در عملیات خود استفاده نماید.

ب - هدف یا هدفهایی که بمنظور تحقق آنها متصدی قصد دارد از آن مواد شیمیایی استفاده کند.

ج - حداکثر غلظت مواد شیمیایی مورد نظر متصدی در هر ماده دیگر و همچنین حداکثر مقداری که متصدی قصد دارد در یک مدت مشخص بکار برد.

د - ناحیه‌ای که ممکن است مواد شیمیایی از آن ناحیه به محیط دریایی سرایت نماید، چنانچه خطر شناخته شده‌ای بر اثر سرایت یک ماده شیمیایی به محیط دریایی وجود نداشته باشد نیازی به ذکر ماده مزبور در برنامه متصدی نخواهد بود.

۴ - مقصود از «مرجع ذیصلاح دولتی»، هر بخش دولتی، نمایندگی و یا هر مرجع قانونی دیگر در دولت متعاقد است که بمنظور اعمال اختیارات یا انجام وظایفی که در پروتکل به آنها اشاره شده است تعیین گردیده و رسماً به سازمان اعلام شده باشد.

۵ - مقصود از «دولت متعاقد»، هر یک از دولت‌های عضو این پروتکل می‌باشد.

۶ - مقصود از «کنوانسیون»، کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی است.

۷ - مقصود از «شورا»، ارگان سازمان و متشکل از دولت‌های متعاقد می‌باشد که طبق بند ب

(۱) ماده ۱۶ کنوانسیون تشکیل گردیده است.

۸ - مقصود از «زباله»، مواد زائد آشپزخانه و دیگر مصارف خانگی، فضولات و زوائد

جامد می‌باشد که در مواد دیگر این پروتکل، به استثناء ماده ۱۲، پیش‌بینی شده باشد.

۹ - مقصود از «راهنمای کلی»، منحصرأ راهنمای کلی صادر شده توسط سازمان و

اصلاحیه‌های مربوط به آن می‌باشد که در هر مورد توسط شورا تصویب شده است.

۱۰ - مقصود از «پروانه»، یک پروانه، مجوز شامل جواز کار یا اجازه برای عهده‌دار شدن

عملیات دریایی می‌باشد که رسماً از طرف مرجع ذیصلاح هر دولت متعاقد به این منظور

صادر شده باشد.

۱۱ - «آلودگی دریایی» همان معنایی را خواهد داشت که در بند «الف» ماده ۱ کنوانسیون

ذکر شده است.

۱۲- مقصود از «تأسیسات دریایی»، هر سازه، دستگاه یا کشتی شناور یا ثابت در کف دریا یا زیر آن است که بمنظور عملیات دریایی در نقطه‌ای از منطقه پروتکل (تعریف شده در بند ۱۶ این ماده) قرار گرفته و شامل هر نفتکشی است که در زمان معینی مهار شده و برای انبار کردن موقت نفت از آن استفاده می‌گردد و همچنین شامل هر تأسیساتی است که برای فرآورش، ذخیره‌سازی و بازیافت کنترل جریان نفت خام بکار گرفته می‌شود. بمنظور گواهی موضوع ماده ۶، تأسیسات عبارت است از هر جزء لاینفک سازه، دستگاه، تجهیزات یا کشتی، هر وسیله بالا بر یا سیستم ایمنی متصل و هر قطعه و وسایل دیگر که توسط دولت متعاقد به عنوان جزئی از آن تأسیسات مشخص شده باشد.

۱۳- مقصود از «عملیات دریایی»، هرگونه عملیاتی است که در منطقه پروتکل جهت اکتشاف نفت یا گاز طبیعی یا بمنظور بهره‌برداری از آن منابع، شامل هرگونه فرآورش قبل از انتقال به خشکی و انتقال آن به وسیله خط لوله به خشکی، صورت گیرد. این عملیات همچنین شامل هرگونه فعالیتهای ساخت، تعمیر، نگاهداری، بازرسی و دیگر عملیات مشابه خواهد بود که در ارتباط با هدف اصلی اکتشاف و استخراج انجام می‌شود.

۱۴- مقصود از «متصدی»، هر شخص حقیقی یا حقوقی است که عهده‌دار عملیات دریایی طبق تعریف بند ۱۳ ماده یک پروتکل می‌شود.

۱۵- «سازمان»، همان معنایی را خواهد داشت که در بند «ج» از ماده یک کنوانسیون قید شده است.

۱۶- مقصود از «منطقه پروتکل»، کلیه قسمتهای فلات قاره هر دولت متعاقد است که در داخل و یا مجاورت منطقه دریایی، طبق تعریف ارائه شده در بند «الف» ماده ۲ کنوانسیون قرار گرفته است.

۱۷- «فاضلاب» به معنای:

الف- فضولات و سایر مواد مانده از هر نوع مستراح، آبریزگاه و یا دستشویی.

ب- فاضلاب تأسیسات درمانی، نظیر داروخانه یا بخش درمانی کشتیها که از طریق دستشویی‌ها، وانها و یا مخارج موجود در تأسیسات مزبور جریان داشته باشد.

ج - سایر پس آبهایی که با مقادیر قابل ملاحظه‌ای از فاضلاب ذکر شده در بالا مخلوط شده باشد.

می‌باشد.

۱۸- مقصود از «منطقه ویژه»، آن بخش از منطقه دریایی است که در شمال غرب خط ممتد بین نقطه رأس الحد با مختصات ۲۲ درجه و ۳۰ دقیقه شمالی و ۵۹ درجه و ۴۸ دقیقه شرقی و نقطه رأس الفاسته با مختصات ۲۵ درجه و ۴ دقیقه شمالی و ۶۱ درجه و ۲۵ دقیقه شرقی واقع است.

ماده ۲ - دولتهای متعاقد مقرر خواهند داشت که در بخشهایی از منطقه پروتکل که تحت صلاحیت آنها قرار دارد، کلیه اقدامات لازم برای پیشگیری، کاهش و جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از عملیات دریایی با در نظر گرفتن بهترین تکنولوژی موجود و قابل توجیه به لحاظ اقتصادی معمول گردد. همچنین دولتهای متعاقد منفرداً یا مشترکاً در بخشهایی از منطقه دریایی که در قلمرو صلاحیت آنها واقع است کلیه اقدامات لازم را بمنظور مبارزه با آلودگی دریا ناشی از عملیات دریایی بعمل خواهند آورد.

تعهدات مزبور، خللی به تعهدات مشخص تر پذیرفته شده بموجب این پروتکل وارد نخواهد ساخت.

ماده ۳ - هر دولت متعاقد، مراقبت خواهد نمود که در منطقه پروتکل تحت صلاحیت آن دولت، هرگونه فعالیت نفتی براساس پروانه‌ای انجام گیرد که در آن بنا به تشخیص مرجع ذیصلاح دولتی، شروط لازم برای حمایت محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی قید شده باشد.

مرجع ذیصلاح دولتی، رعایت قوانین و مقررات مربوطه وضع شده توسط مراجع دولتی را از متصدی خواهد خواست و اختیار خواهد داشت که اقدامات لازم را برای ضمانت اجرای آنها بعمل آورد.

ماده ۴ - ۱ - هر دولت متعاقد، اقدامات لازم را برای تحقق موارد زیر انجام خواهد داد:
الف - قبل از صدور پروانه برای هرگونه عملیات دریایی که ممکن است موجب بروز خطرات قابل ملاحظه آلودگی در منطقه پروتکل یا هر ناحیه ساحلی مجاور آن شود، مرجع

ذیصلاح دولتی درخواست خواهد کرد که یک ارزیابی از اثرات بالقوه ناشی از عملیات دریایی بر محیط زیست ارائه گردد. هیچ نوع از عملیات مورد ذکر قبل از ارائه ارزیابی یاد شده آغاز نخواهد شد و هیچ پروانه‌ای صادر نخواهد گردید مگر اینکه مرجع ذیصلاح دولتی متقاعد شود که عملیات مورد نظر خطر غیر قابل بروز خسارت در منطقه پروتکل و نواحی ساحلی مجاور آن را در بر نخواهد داشت.

ب - مرجع ذیصلاح دولتی برای تصمیم‌گیری در مورد درخواست اظهارنامه اثرات زیست محیطی و مشخص نمودن چارچوب آن، راهنماهای کلی را که توسط سازمان تهیه شده است مدنظر قرار خواهد داد.

ج - هرگاه یک مرجع ذیصلاح دولتی درخواست ارائه اظهارنامه اثرات زیست محیطی نماید و آن را دریافت کند، خلاصه‌ای از اثرات بالقوه زیست محیطی مندرج در اظهارنامه را به سازمان ارسال خواهد داشت. سازمان ظرف چهار روز پس از دریافت آن، رونوشت خلاصه یاد شده را برای کلیه دولت‌های متعاقد ارسال خواهد نمود.

مرجع ذیصلاح دولتی قبل از صدور پروانه برای عملیات پیشنهاد شده به سایر دولت‌های متعاقد فرصت خواهد داد که ظرف مدت معینی که با توجه به نوع عملیات و فوریت نیاز برای اتخاذ تصمیم، بصورت معقول در نظر گرفته خواهد شد، در مورد عملیات مزبور، از طریق سازمان، اظهار نظر نمایند. مرجع مذکور قبل از صدور پروانه برای عملیات نظرات ارائه شده را مورد توجه قرار خواهد داد.

با وجود تعهد به ارسال خلاصه یاد شده در این بند به سازمان، دولت متعاقد اختیار خواهد داشت از فرستادن اطلاعاتی که افشای آن ممکن است به امنیت ملی کشورش لطمه وارد نماید خودداری کند.

۲- هرگاه یک دولت متعاقد ارائه ارزیابی اثرات زیست محیطی عملیات دریایی پیشنهاد شده را لازم نداند، می‌بایست یک بررسی از محیط زیست دریایی و زندگی آبزیان را قبل از شروع عملیات پیشنهاد شده مدنظر داشته باشد. بررسی مزبور باید توسط هیأتی مستقل از متصدی و مورد تأیید مرجع ذیصلاح دولتی یا تحت سرپرستی مستقیم هیأت انجام گیرد.

۳- راهنمای کلی مربوط به ارزیابی اثرات زیست محیطی که توسط سازمان تدوین

می‌شود باید دربرگیرنده راهنمایی در زمینه نوع عملیات و شرایطی باشد که تحت آن شرایط عملیات ممکن است موجب خطر قابل توجه آلودگی در منطقه پروتکل یا هر منطقه ساحلی مجاور آن گردد.

ماده ۵-۱ هر دولت متعاهد باید مراقبت نماید تا عملیات دریایی تحت صلاحیت آن دولت هیچگونه مانع غیر موجهی برای کشتیرانی قانونی، ماهیگیری یا هر فعالیت دیگر که براساس معاهدات دو جانبه یا چند جانبه و یا بر مبنای قوانین بین‌المللی انجام می‌گیرد ایجاد نکند و در انتخاب محل استقرار تأسیسات، توجه لازم به خطوط لوله و کابل‌های موجود معمول گردد. همچنین باید به ضرورت حمایت از مناطق دارای اهمیت اکولوژیکی و فرهنگی ویژه توجه کافی مبذول گردد.

۲- هر دولت متعاهد تدابیر لازم را بکار خواهد برد تا در منطقه تحت صلاحیت آن دولت متصدیان تأسیسات دریایی، بستر دریا را در مجاورت تأسیسات خود بازرسی نموده و هرگونه آثار بجای مانده از عملیات آنها که ممکن است مانعی در ماهیگیری قانونی باشد در موارد زیر جمع‌آوری نمایند:

الف - در مورد خط لوله یا سایر وسایل زیردریایی بلافاصله پس از اتمام کار نصب.

ب - در مورد سکوی بهره‌برداری بلافاصله پس از برداشتن آن.

ج - در هر موردی که مرجع ذیصلاح دولتی بازرسی و تمیز کردن را منوطاً لازم بدانند.
ماده ۶ - هر دولت متعاهد کلیه تدابیر عملی را بکار خواهد برد تا اطمینان حاصل کند که هریک از تأسیسات دریایی که در منطقه پروتکل تحت صلاحیت آن دولت مورد استفاده قرار می‌گیرد از لحاظ ایمنی مورد تأیید مرجع گواهی‌کننده یا نماینده مرجع است، و برای مقاصدی که بمنظور تحقق آنها بکار گرفته می‌شود مناسب بوده، بطوریکه اطمینان حاصل شود که به محیط زیست دریایی خسارت غیرمترقبه وارد نخواهد آورد.

ماده ۷ - هر دولت متعاهد کلیه تدابیر عملی را جهت اطمینان از تحقق موارد زیر معمول خواهد داشت:

۱ - متصدیان در همه اوقات و وسایل و ابزاری که در شرایط مطلوب کاری باشند در تأسیسات دریایی خود در دسترس خواهند داشت تا خطرات ناشی از آلودگی اتفاقی را طبق

روش صحیح میادین نفتی یا هر شیوه صنعتی مربوطه دیگر، به حداقل برسانند و موجبات تسهیل اقدام سریع در صورت بروز آلودگی اضطراری را فراهم آورند.

۲- بکارگیری هر دستگاه یا وسیله‌ای که بعنوان بخشی از تأسیسات موضوع ماده ۶ منظور شده باشد، مشروط به انجام آزمایش قبلی و تأیید مرجع ذیصلاح دولتی یا نماینده وی و همچنین بازرسی دوره‌ای طبق روش صحیح میادین نفتی یا هر شیوه صنعتی مربوطه دیگر خواهد بود.

۳- فوران‌گیرها و سایر وسایل ایمنی طبق روش صحیح میادین نفتی یا هر شیوه صنعتی مربوطه دیگر بصورت دوره‌ای توسط متصدی یا از طرف وی آزمایش خواهد شد و تمرینان لازم در مورد کارکرد آنها متناوباً انجام خواهد گردید.

۴- تأسیسات دریایی بالای سطح آب باید طبق رویه کشتیرانی بین‌المللی به چراغ و سایر ابزار اعلام خطر، که در شرایط مطلوب کاری نگهداری شده‌اند، مجهز باشند و این چراغها و تجهیزات نیز باید طبق عرف کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد.

۵- همه افراد شاغل در عملیات دریایی باید طبق روش صحیح میادین نفتی قبلاً آموزش دیده باشند و یا به آنها آموزش لازم داده شود. هر فردی که اولین بار برای اشتغال در تأسیسات دریایی استخدام می‌شود، باید یک دوره آشناسازی را طی کند و یک دستورالعمل حاوی تعلیمات مربوط به روشهای اضطراری نیز باید در اختیار او گذاشته شود.

ماده ۸- هر دولت متعاهد کلیه تدابیر عملی را به منظور حصول اطمینان از تحقق موارد زیر بعمل خواهد آورد:

۱- در قلمرو صلاحیت آن دولت هیچ متصدی، هیچیک از مراحل عملیات دریایی خود را آغاز نخواهد کرد مگر آنکه:

الف- یک طرح اضطراری جهت مقابله با هرگونه حادثه‌ای که ممکن است در اثر عملیات صورت پذیرد و منجر به آلودگی قابل ملاحظه‌ای در محیط زیست دریایی گردد، آماده نبوده باشد.

ب- طرح را به تصویب مرجع ذیصلاح دولتی رسانیده باشد.

ج- رضایت مرجع ذیصلاح دولتی را از نظر در اختیار داشتن متخصصین و منابع کافی

جهت اجرای کامل طرح تحصیل نموده باشد.

۲- هیچ طرح اضطراری تصویب نخواهد شد مگر اینکه با یکایک طرحهای اضطراری ملی یا طرحهای محلی موجود و همه طرحهای تهیه شده توسط مرکز هماهنگ شده باشد و بتوان از متصدی خواست که در هر یک از تمرینات انجام شده در زمینه اجرای طرحهای اضطراری مزبور شرکت جوید.

۳- هر شخص مجری عملیات دریایی، تربیاتی اتخاذ خواهد نمود تا اطمینان حاصل کند که در صورت بروز حادثه در اثر عملیات او که ممکن است موجب آلودگی قابل ملاحظه‌ای در محیط زیست دریایی گردد، گزارش کاملی از حادثه مزبور سریعاً برای مرجع ذیصلاح دولتی که برای دریافت اینگونه گزارشها تعیین شده است ارسال گردد.

۴- قبل از بروز هر مورد اضطراری نشت نفت، نقش و اختیارات خاص صنعت و مراجع ذیصلاح باید مورد شناسایی کامل قرار گرفته و به وضوح در طرح اضطراری متصدی یا هر طرح ملی و محلی تعریف و مشخص شود.

ماده ۹-۱- هر دولت متعاهد بشرط رعایت بند ۲ مشروحه زیر، کلیه تدابیر عملی را جهت حصول اطمینان از تحقق موارد زیر بعمل خواهد آورد:

الف- در آن قسمت از منطقه پروتکل که «منطقه ویژه» می باشد، هیچ نوع پس آب حاصل از قسمت ماشین آلات تأسیسات دریایی به دریا تخلیه نخواهد شد مگر اینکه میزان نفت موجود در آن بدون اینکه رقیق شده باشد از ۱۵ میلی گرم در لیتر تجاوز ننماید.

هر دولت متعاهد می تواند در هر منطقه‌ای از قلمرو صلاحیت خود میزان محدودکننده تری را تعیین نماید.

ب- هیچگونه تخلیه دیگری از تأسیسات دریایی بجز تخلیه ناشی از عملیات حفاری که در حالت رقیق نشده میزان آلودگی نفتی آن بیشتر از مقداری که فعلاً توسط سازمان قید شده نباشد، در منطقه پروتکل به درون دریا صورت نخواهد گرفت. آلودگی نفتی یاد شده نباید بیش از میزان ۴۰ میلی گرم در لیتر به صورت متوسط در هر ماه تقویمی و در هیچ زمانی بیشتر از ۱۰۰ میلی گرم در لیتر باشد.

ج- خروجی تخلیه فاضلابهای آغشته به نفت تا حد ممکن زیر سطح آب دریا خواهد بود.

د - هرگونه تدابیر احتیاطی لازم به منظور به حداقل رساندن سرایت نفت و گاز جمع‌آوری یا سوخته شده ناشی از آزمایش چاه به دریا، اتخاذ خواهد شد.

۲- ضوابط مصوب موضوع بند یک این ماده ممکن است پیش‌بینی نماید که هنگامی که میزان نفت موجود در تخلیه بیشتر از مقدار معین توافق شده است ولی این افزایش ناشی از یک حادثه یا علت خارج از اختیار متصدی یا کارکنان بوده است و آنها کلیه پیش‌بینی‌ها و مساعی لازم را برای جلوگیری از آن افزایش بکار برده‌اند، این موضوع نقض آن ضوابط، نمی‌باشد. امکان دیگر، پیش‌بینی اقدامات دفاعی با آثار مشابه خواهد بود.

۳- هر دولت متعاهد مراقبت خواهد نمود تا از متصدی خواسته شود که شرایط زیست محیطی در مجاورت تأسیسات خود را متناوباً در هر زمانی که مرجع ذیصلاح دولتی مقتضی بداند بازرسی نماید. دولت متعاهد نیز ممکن است رأساً بازرسی را انجام دهد یا از دیگران بخواهد که آن را انجام دهند. در صورتی که نتایج حاصل از بازرسی دولتی بدون دلایل مشهود بصورت قابل ملاحظه‌ای با نتایج آخرین بازرسی انجام شده توسط متصدی مغایرت داشته باشد، دولت می‌تواند با حفظ حقوق خود جهت مبادرت به هرگونه اقدام قانونی دیگر، هزینه‌های بازرسی خود را از متصدی باز یافت نماید.

۴- هر دولت متعاهد جهت حصول اطمینان از تحقق موارد زیر، اقدامات لازم را انجام خواهد داد.

الف - در عملیات حفاری در بخشهایی از منطقه پروتکل که تحت صلاحیت آن دولت قرار دارند استفاده از سیالات حفاری با پایه نفتی منوط به اخذ مجوز مشخص از مرجع ذیصلاح دولتی خواهد بود. چنین مجوزی صادر نخواهد شد مگر اینکه مرجع مزبور اطمینان حاصل نموده باشد که استفاده از چنین میالی به لحاظ شرایط استثنائی قابل توجیه می‌باشد.

در صورتی که مایعات مزبور مورد استفاده قرار گیرند، خرده‌های حفاری قبل از دفع بنحو مؤثر شنشو خواهند شد تا میزان نفت آنها به حداقل برسد. آبهای شستشو دهنده نباید در محلی تخلیه‌گودند که امکان اختلاط مجدد آنها با خرده‌های حفاری وجود داشته باشد. محل دفع خرده‌های حفاری باید برحسب مورد، تا حد ممکن زیر سطح آب دریا باشد.

ب. هیچگونه مایع حفاری یا پایه نفتی در هیچیک از بخشهای منطقه پروتکل که در قلمرو صلاحیت آن دولت قرار دارند تخلیه نخواهد شد.

ج. گلهای حفاری با پایه آبی تخلیه شده از عملیات دریایی نباید محتوی مواد سمی مقاومی باشد که ممکن است پس از تخلیه اولیه سیالات حفاری کماکان خطر زیست محیطی دربر داشته باشد.

ماده ۱۰-۱. هر دولت متعاهد کلیه تدابیر عملی را به منظور حصول اطمینان از تحقق موارد زیر معمول خواهد داشت:

الف. ممانعت از دفع مواد زیر به دریا:

۱. کلیه مواد پلاستیکی شامل، ولی نه منحصر به، طنابهای مصنوعی، تورهای ماهیگیری مصنوعی، کیسه‌های پلاستیکی زباله.

۲. کلیه زباله‌های دیگر شامل مواد کاغذی، تکه‌های پارچه، شیشه، فلزات، بطری، ظروف یکبار مصرف آشپزخانه، پوشال و دیگر مواد بسته‌بندی.

ب. دفع مواد زائد غذایی حتی الامکان با فاصله هرچه بیشتر از خشکی صورت خواهد گرفت. این فاصله در هر حال کمتر از ۱۲ مایل دریایی از نزدیکترین خشکی نخواهد بود.

ج. هنگامی که زباله با مرادی دیگر مخلوط است که تخلیه آنها مستلزم شرایط خاصی است، سخت‌ترین شرایط اعمال خواهد شد.

د. فاضلاب تأسیساتی که ده نفر یا بیشتر در آن فعالیت دارند به منطقه پروتکل تخلیه نخواهد شد، مگر اینکه:

۱. با بکارگیری سیستمی که مورد موافقت مرجع ذیصلاح دولتی قرار گرفته باشد، فضولات مبدل به پودر شود و ضد عفونی گردد و در نقطه‌ای به فاصله بیشتر از چهار مایل

دریایی از نزدیکترین خشکی تخلیه شود، یا

۲. در فاصله بیشتر از ۱۲ مایل از نزدیکترین خشکی تخلیه گردد، یا

۳. از یکدستگاه تصفیه مورد تأیید مرجع ذیصلاح دولتی عبور نموده باشد. در هر حال مراد تخلیه شده نباید، مواد جامد شناور و قابل رؤیت ایجاد کند و موجب تغییر رنگ آب

اطراف محل تخلیه گردد.

۲- هر دولت متعاقد در نقاط مناسب از نوار ساحلی خود تسهیلات دریافت فضولات عمومی مربوط به تأسیسات دریایی را که در قلمرو حاکمیت وی عمل می‌نمایند و دارای نیروی انسانی می‌باشند فراهم خواهد نمود.

ماده ۱۱-۱- هر دولت متعاقد کلیه تدابیر مقتضی را جهت حصول اطمینان از انجام موارد زیر بعمل خواهد آورد:

الف- هر متصدی تأسیسات دریایی یک «برنامه استفاده از مواد شیمیایی» تهیه و برای تصویب به مرجع ذیصلاح دولتی ارائه خواهد نمود. درخواست اصلاحیه‌های برنامه ممکن است متعاقباً ارائه شود و مورد تصویب قرار گیرد. هنگامی که متصدی در نظر داشته باشد خارج از چارچوب برنامه مصوب خود، از یک ماده شیمیایی که احتمال سرایت آن به محیط زیست دریایی وجود داشته باشد استفاده نماید، مرجع ذیصلاح دولتی را مطلع خواهد نمود. در موارد اضطراری بمنظور جلوگیری از بروز صدمه به اشخاص یا خسارت به اموال استثنائاً اعلام استفاده از مواد شیمیایی قبل از انجام کار ضرورت نخواهد داشت.

ب- بمنظور حمایت از محیط زیست دریایی، مرجع ذیصلاح دولتی اختیار ممنوع کردن، محدود نمودن یا تنظیم نحوه انبار کردن یا استفاده از مواد یا محصولات شیمیایی را دارا می‌باشد. در مورد اعمال اختیار یاد شده، مرجع مذکور هرگونه راهنمای تهیه شده توسط سازمان و تصویب شده از جانب شورا را مطمع نظر خواهد داشت.

۲- هر دولت متعاقد تدابیر مقتضی بعمل خواهد آورد تا اطمینان حاصل شود که در اجرای عملیات لرزه‌نگاری در منطقه پروتکل راهنمای کلی تهیه شده توسط سازمان مورد توجه قرار خواهد گرفت.

ماده ۱۴- هر دولت متعاقد، در عملیات دریایی در هر بخش از منطقه پروتکل تحت صلاحیت آن دولت متصدیان را ملزم به اجرای موارد زیر خواهد نمود:

۱- تأمین سیستم کافی برای جمع‌آوری و دفع مناسب کلیه اشیاء و مواد نامطلوب.

۲- ارائه دستورالعمل مناسب برای نحوه بکارگیری آن.

۳- کوشش در پیش‌بینی پرداخت جریمه در صورت دفع نامناسب.

ماده ۱۳-۱- هر دولت متعاقد مراقبت خواهد نمود که مرجع ذیصلاح دولتی دارای اختیاراتی باشد که بموجب آن از متصدی تأسیسات دریایی انجام اقدامات زیر را

خواستار گردد:

الف - در مورد خط لوله:

۱ - شستشو و برطرف نمودن هر یک از آلوده کننده‌های باقیمانده از خط لوله.

۲ - دفن کردن خط لوله یا برطرف کردن قسمتی و دفن کردن باقیمانده آن به نحوی که با ملحوظ داشتن کلیه شرایط، هرگونه خطر قابل پیش‌بینی برای دریانوردی یا ماهیگیری در آینده برطرف گردد.

ب - در مورد سکوها، وسایل دیگر و سازه‌های مستقر در بستر دریا برداشتن کلیه یا قسمتی از تأسیسات برای حصول اطمینان از ایمنی دریانوردی و منافع ماهیگیری. همچنین، دولت متعاقد کلیه اقدامات عملی را جهت حصول اطمینان از اینکه متصدی دارای منابع کافی برای تضمین اجرای موارد مزبور می‌باشد انجام خواهد داد.

۲ - دولتهای متعاقد در قسمتهایی از منطقه پروتکل که دارای منافع مشترکی در امر ماهیگیری می‌باشند، کوشش خواهند نمود روش مشتری را در زمینه جمع‌آوری تأسیسات مورد تصویب قرار دهند.

در هر مورد تصمیم‌گیری در زمینه لزوم یا عدم لزوم جمع‌آوری تأسیسات، دولتهای متعاقد هرگونه راهنمای کلی تهیه شده توسط سازمان را مورد توجه قرار خواهند داد. در هر صورت خطوط لوله برای برطرف نمودن آلوده کننده‌های باقیمانده، چه جمع‌آوری شوند یا نشوند، شستشو خواهند شد.

۳ - دولتهای متعاقد کلیه تدابیر عملی لازم را اتخاذ خواهند نمود تا اطمینان حاصل شود که هیچگونه تأسیسات دریایی در حال استفاده در سطح آب دریا یا در نزدیکی آن بصورت شناور قرار نگرفته است و هیچگونه وسیله‌ای که نیاز به آن منتفی شده است در بستر دریا در فلات قاره بجای نمانده است.

ماده ۱۴ - ۱ - پروتکل حاضر مشمول مقررات مندرج در کنوانسیون ناظر بر پروتکلها خواهد بود.

۲ - روشهای تدرین اصلاحیه‌ها و الحاقیه‌های پروتکلها، موضوع مواد ۲۰ و ۲۱

کنوانسیون در مورد پروتکل حاضر مجری خواهد بود.

۳ - آیین‌نامه داخلی و مقررات مالی و اصلاحیه‌های آن که بر بنای ماده ۲۲ کنوانسیون

- مورد تصویب قرار گرفته‌اند در مورد پروتکل حاضر مجری خواهند بود.
- ماده ۱۵ - ۱ - پروتکل حاضر از تاریخ ۲۹ مارس لغایت ۲۶ ژوئن در کویت برای امضاء هر یک از دولتهای عضو کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در بوابر آلودگی مفتوح خواهد بود.
- ۲ - پروتکل حاضر منوط به تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق دول عضو کنوانسیون خواهد بود. اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق به دولت کویت که عهده‌دار وظایف دولت امانت‌دار می‌باشد، سپرده خواهد شد.
- ۳ - پروتکل حاضر در پایان نودمین روز پس از تاریخ سپردن حداقل پنج سند تصویب یا پذیرش پروتکل، موافقت با آن یا الحاق به آن توسط دولتهای مشروح در بند ۲ این ماده لازم‌الاجراء خواهد بود.
- در تأیید مراتب فوق نمایندگان تام‌الاختیار امضاء کننده زیر که دارای اختیارات لازم از سوی دولتهای خود می‌باشند پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند.
- این پروتکل در تاریخ ۲۹ مارس ۱۹۸۹ در کویت به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی تنظیم و امضاء گردیده است و هر سه متن از اعتبار واحد برخوردارند.

از «قانون الحاق به کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با

قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان»^۱

مصوب ۳/۹/۱۳۷۰

ماده واحده به دولت اجازه داده می‌شود که به کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان مصوب کنفرانس مورخ ۲۰ دسامبر ۱۹۸۸ برابر با

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۳۶۴۴ مورخ ۱۶/۱۰/۱۳۷۰ - صفحه ۶۶۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۰.

۲۹ آذر ۱۳۶۷ در ششمین جلسه عمومی، با توجه به بند (۱) الف ماده (۲۸) کنوانسیون، مشروط بر آنکه مفاد کنوانسیون در مواردی که با قوانین داخلی و موازین اسلام معارض گردد از طرف جمهوری اسلامی ایران لازم‌الرعایه نباشد، ملحق و اسناد آن را مبادله نماید.

کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان مصوب کنفرانس مورخ ۲۰ دسامبر ۱۹۸۸ در ششمین جلسه عمومی

امضاء کنندگان این کنوانسیون

...

بدینوسیله مراتب زیر را مورد موافقت قرار می‌دهند:

ماده ۱ - تعاریف: جز در مواردی که صریحاً بگونه‌ای دیگر مقرر گردیده و یا در مواردی که متن، خلاف آن را ایجاب می‌کند، تعاریف زیر نسبت به کل این کنوانسیون اعمال می‌گردند:

الف - «هیات» به معنای هیات بین‌المللی کنترل مواد مخدر است که بموجب «کنوانسیون واحد درباره مواد مخدر» مصوب ۱۹۶۱ که توسط پروتکل اصلاحی مصوب ۱۹۷۲ اصلاح شده، تشکیل گردیده است.

ب - «گیاه شاهدانه» به معنای هرگونه گیاه از دسته شاهدانه می‌باشد.

پ - «بوته کوک» به معنای هر یک از گونه‌های دسته‌اری تروکسیلون می‌باشد.

ت - «متصدی حمل و نقل تجاری» به معنای هر شخص و یا هر واحد دولتی، خصوصی و یا غیره می‌باشد که بمنظور دریافت اجرت، کرایه و یا هرگونه منفعت دیگری در امر حمل و نقل افراد، کالاها و یا محموله‌های پستی اشتغال دارد.

ث - «کمیسیون» به معنای «کمیسیون مواد مخدر شورای اجتماعی و اقتصادی سازمان ملل متحد» می‌باشد.

ج - «ضبط» که در موارد مقتضی شامل جریمه نیز می‌گردد، به معنای محرومیت دائم از

مالکیت بموجب دستور صادره از یک دادگاه و یا مرجع صالح دیگر می‌باشد.

ج - «محموله‌های تحت کنترل» به معنای روش تجویز عبور محموله‌های قاچاق و یا مشکوک مواد مخدر و داروهای روانگردان، مواد مشروحه در جدول ۱ و ۲ منضم به این کنوانسیون از مجاورت و یا داخل سرزمین یک و یا چند کشور با اطلاع و تحت نظارت مقامات صالحه آن به منظور شناسایی دست‌اندرکاران ارتکاب جرایم مقرره حسب بند یک ماده ۳ کنوانسیون می‌باشد.

ح - «کنوانسیون ۱۹۶۱» به معنای «کنوانسیون واحد مواد مخدر ۱۹۶۱».

ج - «کنوانسیون اصلاحی ۱۹۶۱» به معنای کنوانسیون واحد مواد مخدر که بموجب پروتکل ۱۹۷۲ اصلاح شده است.

د - «کنوانسیون ۱۹۷۱» به معنای کنوانسیون داروهای روانگردان ۱۹۷۱».

ذ - «شورا» به معنای شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد می‌باشد.

ر - «انسداد» و یا «توقیف» به معنای ممنوعیت موقت انتقال، تبدیل، واگذاری و یا جابجا نمودن مال و یا نگهداری و یا کنترل موقتی مال بر مبنای دستور صادره از دادگاه و یا مرجع صالحه، می‌باشد.

ز - «قاچاق» به معنای جرایم مندرجه در بندهای ۱ و ۲ ماده ۳ این کنوانسیون می‌باشد.

س - «مواد مخدر» به معنای هر یک از موارد طبیعی و یا ترکیبی مشروحه در جداول ۱ و ۲ کنوانسیون واحد مربوط به مواد مخدر، ۱۹۶۱ و پروتکل اصلاحی آن مصوب ۱۹۷۲ می‌باشد. ش - «خشخاش» به معنای گیاه دوم نوع پاپورسونیفروم - ال است.

ص - «عواید» به معنای کلیه وجوه و اموالی است که بنحوی مستقیم و یا غیرمستقیم از ارتکاب یکی از جرایم مندرج در بند ۱ ماده ۳ ناشی و یا حاصل شده باشد.

ض - «اموال» به معنای هرگونه دارایی مادی و یا معنوی، منقول و یا غیرمنقول، محسوس و یا غیر محسوس، اوراق و یا اسناد قانونی دال بر داشتن مالکیت و یا سهم در داراییهای مزبور می‌باشد.

ط - «داروهای روانگردان» به معنای هرگونه ماده طبیعی و یا ترکیبی و یا هرگونه ماده طبیعی مندرج در جداول ۱ و ۲ و ۳ و ۴ کنوانسیون داروهای روانگردان مصوب ۱۹۷۱ می‌باشد.

موضوعات زیر مورد مطالعه قرار خواهند گرفت:

الف - روش‌های مورد استفاده در کشف و جلوگیری از جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳.

ب - طرق و تکنیک‌های مورد استفاده اشخاص مظنون به شرکت در جرایم موضوع بند ۱

ماده ۳ بویژه در کشورهای ترانزیت و تدابیر متقابل شایسته.

ج - نظارت بر واردات و صادرات مواد مخدر، داروهای روانگردان و اقلام مذکور در

جدول ۱ و ۲.

د - کشف و کنترل جابجایی عواید و اموال حاصله از فروش مواد مخدر و داروهای

روانگردان و اقلام مذکور در جدول ۱ و ۲ و اسباب و لوازم استفاده شده و یا مورد نظر برای

استفاده در ارتکاب جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳.

ه - روشهای مورد استفاده برای انتقال، اخفاء و یا تبدیل عواید، اموال، اسباب و لوازم

مزبور.

و - گردآوری ادله.

ز - کنترل روش‌های مورد استفاده در مناطق تجارت آزاد و بنادر آزاد.

ح - روشهای جدید اجرای قانون.

۳ - اعضاء در رابطه با برنامه‌ریزی و اجرای دوره‌های تحقیقاتی و آموزشی که بمنظور

مبادله تخصص در رشته‌های مذکور در بند ۲ این ماده تشکیل می‌گردند، یا یکدیگر همیاری

نموده و برای نیل به این هدف در موارد مقتضی از کنفرانس‌ها و سمینارهای منطقه‌ای و

بین‌المللی برای بسط همکاری و رایزنی نسبت به مسائل واجد اهمیت مشترک، از جمله

مشکلات و نیازهای کشورهای ترانزیت، بهره خواهند گرفت.

ماده ۱۰ - تعاون و همکاری بین‌المللی برای کشورهای ترانزیت: ۱ - اعضاء برای همکاری

و حمایت از کشورهای ترانزیت و بویژه کشورهای در حال پیشرفت که نیازمند چنین

همکاری و حمایتی می‌باشند، مستقیماً و یا توسط سازمانهای منطقه‌ای و یا بین‌المللی

ذیصلاح از طریق برنامه‌های همکاری فنی در مورد بستن مرز و سایر فعالیتهای مربوطه

دیگر، اقدام خواهند نمود.

۲ - اعضاء می‌توانند تأمین کمک مالی به این کشورهای ترانزیت را بمنظور افزایش و

تقویت زیر ساخت مورد نیاز جهت کنترل و جلوگیری مؤثر از قاچاق مواد مخدر، مستقیماً و

یا توسط سازمانهای منطقه‌ای و یا بین‌المللی ذیصلاح تضمین نمایند.

۳- بمنظور تقویت کارایی همکاری بین‌المللی اعضاء می‌توانند قراردادهای و یا ترتیبات دوجانبه و یا چندجانبه‌ای را تحت این ماده منعقد نموده و ترتیبات مالی لازم را در این زمینه مورد توجه قرار دهند.

ماده ۱۱- محموله‌های تحت کنترل: ۱- در صورتیکه اصول اساسی سیستمهای حقوق داخلی تجویز نمایند، اعضاء تدابیر لازم را در حدود امکانات خود برای امکان استفاده مناسب از محموله‌های تحت کنترل در سطح بین‌المللی بر مبنای قراردادهای و ترتیبات مرضی‌الاطراف، بمنظور شناسایی دست‌اندرکاران جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳ و انجام اقدامات قانونی علیه آنها، اتخاذ خواهند نمود.

۲- تصمیمات برای استفاده از محموله‌های تحت کنترل بطور موردی اتخاذ شده و در صورت لزوم ترتیبات و تفاهات مالی را در رابطه با اعمال صلاحیت توسط اعضاء ذیربط مطمح نظر قرار خواهد داد.

۳- محموله‌های قاچاق که اعمال کنترل و نظارت بر آنها مورد توافق قرار گرفته است، ممکن است با موافقت اعضاء ذیربط بازداشت گردیده و بدون آنکه در مواد مخدر و یا داروهای روانگردان موجود در آنها دخل و تصرفی شده باشد، به آنها اجازه ادمه عبور داده شود و یا آنکه مواد مزبور از آن کلا و یا بعضاً منتقل و یا جایگزین گردند.

ماده ۱۵- متصدیان حمل و نقل تجاری: ۱- اعضاء اقدامات مقتضی را برای حصول اطمینان از عدم استفاده وسایط نقلیه توسط متصدیان حمل و نقل تجاری در جهت ارتکاب جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳، معمول خواهند داشت. اقدامات مزبور می‌تواند شامل انعقاد ترتیبات خاص با متصدیان حمل و نقل گردد.

۲- هریک از اعضاء متصدیان حمل و نقل را ملزم خواهد نمود که اقدامات احتیاطی متعارف را برای ممنوعیت استفاده از وسایل نقلیه خود در جهت ارتکاب جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳ به کار برند. احتیاطات مزبور ممکن است موارد زیر را شامل گردد:

الف- چنانچه مرکز اصلی فعالیت تجاری متصدی حمل و نقل در داخل قلمرو سرزمینی عضو قرار دارد.

۱- آموزش پرسنل برای شناسایی محموله‌ها و یا افراد مظنون.

۲ - ارتقاء سطح درستی و صحت عمل پرسنل.

ب - چنانچه متصدی در داخل قلمرو سرزمینی عضو فعالیت می نماید.

۱ - تسلیم اظهارنامهٔ محموله از قبل و هر موقع که امکان پذیر باشد.

۲ - استفاده از مهر و مومهای غیر قابل دستکاری و کاملاً مطمئن روی کانتینرها.

۳ - گزارش کلیه اوضاع و احوال مشکوکی که احیاناً با ارتکاب جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳

مرتبط می باشد، به مقامات ذیربط در اولین فرصت.

۳ - هر یک از اعضاء اطمینان حاصل خواهد نمود که متصدیان حمل و نقل و مقامات

مربوطه در نقاط ورودی و خروجی و سایر مناطق کنترل گمرکی با هدف جلوگیری از

دسترسی غیرمجاز به مسائط نقلیه و محموله و اجرای تدابیر حفاظتی مقتضی، با یکدیگر

همکاری خواهند کرد.

ماده ۱۶ - اسناد تجاری و برجسب زدن صادرات: ۱ - هر یک از اعضاء مقرر خواهد داشت

که صادرات قانونی مواد مخدر و داروهای روانگردان با اسناد و مدارک صحیح انجام گیرد.

علاوه بر الزامات مربوط به تهیه اسناد و مدارک تحت ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۶۱، ماده ۳۱

کنوانسیون اصلاحی ۱۹۶۱ و ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۱، اسناد تجاری از قبیل صورتحسابها،

اظهارنامه محموله، اوراق گمرکی، حمل و نقل و غیره شامل نام مواد مخدر و داروهای

روانگردان صادر شده به شرح مندرج در جداول مربوطه در کنوانسیون ۱۹۶۱، کنوانسیون

اصلاحی ۱۹۶۱ و کنوانسیون ۱۹۷۱ و نام و نشانی صادرکننده، واردکننده و در صورت امکان

گیرنده خواهد بود.

۲ - هر یک از اعضاء مقرر خواهد نمود که محموله های مواد مخدر و داروهای روانگردان

صادر شده دارای برجسب نادرست نباشند.

ماده ۱۷ - قاچاق مواد مخدر از طریق دریا: ۱ - اعضاء برای امحاء قاچاق مواد مخدر از

طریق دریا در چارچوب حقوق بین الملل دریاها حداکثر همکاری را با یکدیگر معمول

خواهند داشت.

۲ - هر یک از اعضاء که دلایل منطقی برای مظنونیت نسبت به فعالیت یک کشتی

حامل پرچم خود و یا بدون پرچم و یا علامت ثبت، در امر قاچاق مواد مخدر در اختیار

داشته باشد، می تواند از سایر اعضاء در جهت از بین بردن چنین استفاده ای استعما

نماید و اعضای مورد تقاضا در حدود امکانات خود همکاری لازم را معمول خواهند داشت.

۳- هر یک از اعضا که دلایل منطقی برای مضمونیت نسبت به فعالیت یک کشتی در قاچاق مواد مخدر با استفاده از آزادی کشتیرانی طبق حقوق بین‌الملل و با نصب پرچم و یا علامت ثبت عضو دیگری در اختیار داشته باشد، می‌تواند مراتب را به دولت صاحب پرچم اطلاع داده ثبت کشتی را استعلام نماید و در صورت تأیید ثبت از دولت صاحب پرچم برای اتخاذ تدابیر لازم در رابطه با کشتی مزبور تقاضای مجوز کند.

۴- طبق بند ۳ و یا در چارچوب معاهدات لازم‌الاجراء بین اعضا و یا حسب هرگونه قرارداد و یا تریبی که فی‌مابین اعضا توافق گردیده است، دولت صاحب پرچم می‌تواند به دولت متقاضی اجازه دهد که از جمله:

الف - وارد کشتی گردد.

ب - کشتی را مورد تفتیش قرار دهد.

ج - در صورت پیدا کردن مدارکی دال بر دخالت در قاچاق مواد مخدر، اقدام مقتضی در رابطه با کشتی، افراد و محموله آن اتخاذ کند.

۵- در صورت اتخاذ اقدام طبق این ماده، اعضای ذربط به ضرورت به مخاطره نیفتادن سلامت افراد در دریا، امنیت کشتی و یا محموله و یا عدم لطمه به منافع تجاری و قانونی دولت صاحب پرچم و یا هر دولت ذینفع دیگر تجربه کافی مبذول خواهند داشت.

۶- دولت صاحب پرچم می‌تواند در جهت تمهیدات خود به شرح مندرج در بند ۱ ماده حاضر اجازه خود را به شرایطی که بین آن دولت و عضو متقاضی مورد توافق قرار خواهد گرفت از جمله شرایط مربوط به مسئولیت، موکول و منوط نماید.

۷- از نظر مفاد بندهای ۳ و ۴ ماده حاضر هر یک از اعضا سریعاً به تقاضای عضو دیگر برای اخذ تصمیم در مورد مجاز بودن کشتی حامل پرچم برای استفاده از آن پرچم و تقاضاهای کسب مجوز حسب بند ۳ پاسخ خواهد داد. هر یک از اعضا در زمان پذیرش عضویت در این کنوانسیون مرجع و یا در صورت لزوم مراجعی را برای دریافت و پاسخگویی به این تقاضاها تعیین نموده و مراتب را از طریق دبیرکل ظرف یک ماه از تاریخ

تعیین به اطلاع سایر اعضاء خواهد رسانید.

۸- هر یک از اعضاء که طبق مفاد این ماده به اقدامی مبادرت ورزیده است، سرماً دولت صاحب پرچم مربوطه را از نتایج اقدام خود مطلع خواهند نمود.

۹- اعضاء انعقاد قراردادها و یا ترتیبات دو جانبه و یا منطقه‌ای را برای اجراء و یا ازدیاد کارایی مفاد این ماده بررسی خواهند نمود.

۱۰- مفاد بند ۴ این ماده فقط توسط کشتی‌های جنگی و یا هواپیماهای نظامی و یا سایر کشتی‌ها و یا هواپیمایی که در خدمت دولت و مجاز به اقدام بودن آنها از علایم کاملاً روشن و قابل شناسایی اجراء می‌گردد، عملی خواهد شد.

۱۱- در اتخاذ هرگونه اقدام طبق این ماده به ضرورت عدم مداخله و یا خدشه به حقوق و تعهدات و اعمال حاکمیت دولت‌های ساحلی مطابق اصول حقوق بین‌المللی دریایی توجه کافی مبذول خواهد گردید.

ماده ۱۸- منطقه‌های آزاد تجاری و بنادر آزاد: ۱- به منظور از بین بردن قاچاق مواد مخدر، داروهای روانگردان و اقلام مذکور در جداول ۱ و ۲ اعضاء اقداماتی را که از تدابیر متخذه در سایر بنادر سرزمینی آنها خفیف‌تر نخواهد بود، در مناطق آزاد تجاری و بنادر آزاد اعمال خواهند نمود.

۲- اعضاء تلاش خواهند نمود تا:

الف- حرکت کالاها و اشخاص را در منطقه‌های آزاد تجاری و بنادر آزاد کنترل و نظارت نموده و برای این منظور به مقامات صالحه اجازه خواهند داد تا محموله‌ها و کشتی‌های وارده و خارجه از جمله کشتیهای تفریحی و ماهیگیری و نیز هواپیماها و وسایط نقلیه و در صورت اقتضاء خدمه، مسافران و بار آنها را تفتیش نمایند.

ب- برای کشف محموله‌های مشکوک به داشتن مواد مخدر، داروهای روانگردان و اقلام مذکور در جداول ۱ و ۲ که در منطقه‌های آزاد تجاری و بنادر آزاد تردد می‌نمایند، سیستمی را ایجاد و تثبیت نمایند.

پ- سیستم‌های مراقبتی را در مناطق بندری، باراندازها، فرودگاهها و پاسگاههای مرزی منطقه‌های آزاد تجاری و بنادر آزاد برقرار و تثبیت کنند.

جدول (۱)

افدرین

ارگومترین

ارگوتامین

اسیدلیزرژیک

۱- فنیل

۲- پروپان

پسود و افدرین

نمکهای مواد مذکور در این جدول هرگاه امکان وجود آنها باشد.

جدول (۲)

انیدرید استیک

استون

اسید آنترانیلیک

اسید فنیل استیک

پیپریدین

نمک‌های مواد مذکور در این جدول هرگاه امکان وجود آنها باشد.

قانون پروتکل راجع به حمایت محیط زیست دریایی در برابر

منابع آلودگی مستقر در خشکی مصوب ۱۳۷۱/۱۲/۹

ماده واحده - پروتکل راجع به حمایت زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی که در (۱۶) ماده و سه ضمیمه در سال ۱۳۶۸ در کویت تنظیم شده است، با قید شرط

«حق جمهوری اسلامی ایران برای انعقاد قراردادهای دوجانبه منطقه‌ای محفوظ است»
تصویب می‌گردد و اجازه تودیع اسناد آن به سازمان محیط زیست داده می‌شود.

پروتکل راجع به حمایت محیط‌زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی

دولت‌های متعاقد:

اعضای کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری دربارهٔ حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی، با وقوف بر خطرات آلودگی منابع مستقر در خشکی بر محیط زیست دریایی و بهداشت انسان و نیز مشکلات جدی ناشی از آن در آبهای ساحلی بیاری از دولت‌های متعاقد، که عمدتاً بعلت تخلیه فاضلابهای تصفیه نشده، تصفیه ناقص و یا دفع نامناسب شهری و صنعتی می‌باشد، با توجه به لزوم تحکیم تدابیر موجود برای جلوگیری، کاهش و مبارزه با آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی در سطح ملی و منطقه‌ای، با آگاهی از مواد ۱۹۴، ۲۰۷، ۲۱۲ و ۲۱۳، بخش ۱۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در مورد حقوق دریاها و رهنمودهای موثرال ۱۹۸۵ برای حمایت از محیط زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی و بمنظور تحکیم اجرای بند «ب» ماده ۳ و ماده ۶ کنوانسیون، بشرح زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱ - تعاریف: از لحاظ پروتکل حاضر:

۱- مقصود از «تصفیه مرکب»، تصفیه توأم پساب‌های صنعتی یا فاضلاب شهری است.

۲- مقصود از «مرجع ذیصلاح دولتی» مرجع قانونی است که توسط دولت متعاقد به

منظور این پروتکل تعیین گردیده است.

۳- مقصود از «دولت متعاقد»، هر یک از دولت‌های عضو این پروتکل می‌باشد.

۴- مقصود از «کنوانسیون»، کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری دربارهٔ حمایت از

محیط زیست دریایی در برابر آلودگی است.

۵- مقصود از «شورا»، ارگان سازمان است که در بند ب (۱) ماده ۱۶ کنوانسیون به آن اشاره

شده است.

۶- مقصود از «حد آب شیرین»، مکانی در آبراهها است که در موقع جزر و در زمان جریان کم آب شیرین، بعلت وجود آب دریا افزایش قابل ملاحظه‌ای در میزان شوری آب پدید می‌آید.

۷- مقصود از «پیش تصفیه / تصفیه مشترک»، پیش تصفیه / تصفیه کلی پسابهای بیش از یک منبع صنعتی است.

۸- مقصود از «منابع مستقر در خشکی»، منابع شهری، صنعتی یا کشاورزی، اعم از ثابت و متحرک بر روی زمین است که مواد تخلیه شده از آنها بشرح مذکور در ماده ۳ پروتکل به محیط زیست دریایی می‌رسد.

۹- مقصود از «محیط زیست دریایی»، منطقه پروتکل بشرح تعریف شده در ماده ۲ این پروتکل می‌باشد.

۱۰- مقصود از «سازمان»، سازمان منطقه‌ای برای حمایت از محیط زیست دریایی است که طبق ماده ۱۶ کنوانسیون تشکیل گردیده است.

۱۱- مقصود از «آلودگی»، «آلودگی دریایی» بشرح تعریف شده در بند الف ماده ۱ کنوانسیون می‌باشد.

ماده ۲ - منطقه اجراء: منطقه اجرای این پروتکل (که از این پس منطقه پروتکل نامیده خواهد شد) شامل منطقه دریایی طبق تعریف ارائه شده در بند الف ماده ۲ کنوانسیون و نیز آبهای طرف خشکی خطوط مبدا است که از آنجا عرض دریای سرزمینی دولتهای متعاقد اندازه‌گیری شده و در صورت وجود آبراهها تا حد آب شیرین و از جمله مناطق بین جزر و مد و باتلاقهای آب شور که با دریا ارتباط دارند، گسترش می‌یابد.

ماده ۳ - منابع آلودگی: این پروتکل به مواد تخلیه شده از منابع مستقر در خشکی سرزمینهای دولتهای متعاقد اختصاص دارد که به منطقه پروتکل برسد، علی‌الخصوص: الف - از مجاری و لوله‌های فاضلاب که به دریا تخلیه می‌گردد.

ب - از رودخانه‌ها، کانالها یا سایر آبراهها، از جمله جریانهای آبهای زیرزمینی.

ج - از تأسیسات ثابت یا متحرک دریایی که به منظوری غیر از اکتشاف و بهره‌برداری از

بستر دریا، زیر بستر و فلات قاره بکار می‌رود. و

د از سایر منابع مستقر در خشکی واقع در سرزمینهای دولتهای متعاقد، اعم از طریق آب، هوا یا مستقیماً از ساحل.

ماده ۴- کنترل منبع: ۱- دولتهای متعاقد، اجرای برنامه‌های عملیاتی را بر اساس کنترل منبع که در ضمیمه ۱ این پروتکل تعیین شده است بعهده می‌گیرند. بدین منظور برنامه‌ها و تدابیر لازم را مشترکاً یا جداگانه تهیه و اجرا خواهند کرد.

۲- برنامه‌ها و تدابیر و فهرست زمان‌بندی اجرای آنها به منظور کاهش آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی توسط دولتهای متعاقد تعیین می‌شود و بطور ادواری، در صورت لزوم هر دو سال یکبار، طبق مفاد ماده ۱۴ این پروتکل مورد بررسی و تجدید نظر قرار می‌گیرد.

ماده ۵- تصفیه مشترک و یا مرکب پساب‌ها: ۱- دولتهای متعاقد در تلاش به منظور عدم جلوگیری از گسترش صنایع جدید، و به‌خصوص عملیات صنعتی کوچک و ضمن تشخیص مشکلات اقتصادی و فنی که غالباً چنین عملیاتی در تصفیه صحیح پسابهای خود بطور جداگانه با آن مواجه‌اند، اجرای برنامه‌های مربوط به طرح تعیین محل صنعتی را مطابق با ضمیمه ۲ این پروتکل، تا حد امکان بعهده می‌گیرند. بدین منظور، مشترکاً و یا جداگانه تدابیر و برنامه‌های لازم را تهیه و اجرا خواهند کرد.

۲- رهنمودها و ضوابط منطقه‌ای همراه با برنامه‌ها و تدابیر و فهرست زمان‌بندی اجرای آنها به منظور کاهش آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی از طریق تصفیه مشترک و یا مرکب پساب‌ها، توسط دولتهای متعاقد تعیین می‌شود و بطور ادواری در صورت لزوم هر دو سال یکبار، طبق مفاد ماده ۱۴ این پروتکل مورد بررسی و تجدید نظر قرار می‌گیرد.

ماده ۶- مقررات منطقه‌ای و محلی / مجوز برای تخلیه فضولات: ۱- دولتهای متعاقد بر طبق ضمیمه ۳ این پروتکل بتدریج نسبت به تهیه و تصویب موارد زیر، در صورت اقتضاء با همکاری سازمانهای ذیصلاح منطقه‌ای و بین‌المللی اقدام خواهند کرد:

الف- رهنمودها، استانداردها و ضوابط منطقه‌ای برای کیفیت آب دریا در زمینه مصارف خاص، به منظور حمایت از بهداشت انسان، منابع زنده و اکوسیستم‌ها.

ب- مقررات منطقه‌ای برای تخلیه فضولات و یا میزان تصفیه کلیه انواع مهم منابع

آلودگی مستمر در خشکی.

ج- مقررات محلی شدیدتر برای تخلیه فضولات و یا میزان تصفیه منابع آلودگی خاص بر اساس مشکلات آلودگی محلی و ملاحظه‌ای مربوط به استفاده مطلوب از آب. وضع مقررات شدیدتر برای منابع آلودگی خاص به منظور حفظ کیفیت آب دریا برای مصارف مورد نظر انجام می‌گیرد. در تهیه چنین مقرراتی خصوصیات فیزیکی، جغرافیایی و اکولوژیکی محل و همچنین سطح آلودگی موجود در محیط زیست دریایی باید در نظر گرفته شود.

۲- برای اجرای تدابیر فوق برنامه‌های مربوطه باید تنظیم شود و برای اجرای تدریجی آنها، هزینه تدابیر متخذه، ظرفیت تطبیق و تبدیل تأسیسات موجود، توانائی اقتصادی دولتهای متعاقد و نیاز آنها به توسعه مستمر در نظر گرفته شود.

۳- مؤولین آلودگی باید از مراجع ذیصلاح دولتی برای تخلیه فضولات مجوز دریافت کنند. در چنین مجوزهایی باید امکان بررسی و اصلاح شرایط تخلیه با توجه به مقررات جدید ادواری در نظر گرفته شود.

۴- رهنمودها، استانداردها و ضوابط، همراه با مقررات، برنامه‌ها و تدابیر باید طبق مفاد ماده ۱۴ این پروتکل تهیه و اتخاذ شود و بطور ادواری، در صورت لزوم هر دو سال یکبار، برای انعکاس اطلاعات جدید حاصل از برنامه نظارت مندرج در ماده ۷ این پروتکل، تغییرات پیش آمده در فعالیتهای صنعتی و سایر فعالیتهای انسانی و پیشرفتهای احتمالی در علم و در تکنولوژیهای کنترل آلودگی، تجدید شود.

ماده ۷- مراقبت و مدیریت داده‌ها: ۱- دولتهای متعاقد در چارچوب مفاد ماده ۱۰ کنوانسیون و در صورت لزوم با همکاری سازمانهای ذیصلاح منطقه‌ای و بین‌المللی، فعالیتهای لازم را جهت مراقبت به منظور تأمین اهداف زیر اعمال خواهند کرد:

الف- جمع‌آوری اطلاعات درباره شرایط طبیعی منطقه پروتکل در ارتباط با خصوصیات فیزیکی، بیولوژیکی و شیمیایی.

ب- جمع‌آوری اطلاعات درباره ورود مواد یا انرژی که بالفعل و یا بالقوه از طریق منابع مستمر در خشکی باعث آلودگی شوند، منجمله اطلاعات مربوط به توزیع منابع و میزان

ورود مواد آلوده کننده به منطقه پروتکل.

ج- ارزیابی منظم میزان آلودگی آبهای داخلی و سرزمینی، بالاخص با توجه به موادی که ممکن است اثرات بالقوه قابل توجهی بر محیط زیست دریایی داشته باشند. برای انتخاب محل های نمونه برداری و موادی که باید اندازه گیری شود، اطلاعات موجود، منجمله فهرست موجودی منابع، مجاری تخلیه و خصوصیات محیط زیست دریایی باید در نظر گرفته شود.

د- ارزیابی تدابیر اتخاذ شده در این پروتکل برای دستیابی به اهداف زیست محیطی.
۲- دولتهای متعاقد بطور مشترک یا جمعی برای تنظیم برنامه های مراقبت مشابه، همراه با برنامه های کنترل کیفی آزمایش ها و نیز ترویج ذخیره سازی، بازیافت و تبادل داده ها همکاری خواهند کرد.

ماده ۸- ارزیابی اثرات زیست محیطی: ۱- دولتهای متعاقد بر مبنای اولویت از اثرات بالقوه زیست محیطی در مراحل برنامه ریزی و اجرای پروژه های عمرانی منتخب در داخل سرزمینهای خود، بخصوص در مناطق ساحلی، که ممکن است خطرات قابل توجه آلودگی از منابع مستقر در خشکی برای منطقه پروتکل در برداشته باشد، ارزیابی به عمل خواهند آورد تا اطمینان حاصل شود که تدابیر مناسب برای جلوگیری و کاهش چنین خطراتی معمول می گردد.

۲- دولتهای متعاقد، با کمک سازمان، رهنمودهای فنی و سایر رهنمودها را برای ارزیابی اثرات بالقوه زیست محیطی پروژه های عمرانی اشاره شده در بند ۱، منجمله اثرات احتمالی برون مرزی آنها، تهیه خواهند کرد. این ارزیابی، بر حسب مورد شامل موارد زیر نیز خواهد بود:

الف- تشریح محل جغرافیایی فعالیتهایی که قرار است اجرا گردد.

ب- تشریح وضعیت اکولوژیکی اولیه محیط زیست دریایی و منطقه ساحلی که ممکن است تحت تأثیر این فعالیتها قرار گیرد.

ج- تعیین ماهیت، اهداف و حوزه عمل فعالیتهای پیشنهاد شده.

د- تشریح روش ها، تأسیسات و سایر وسایلی که در مورد استفاده قرار خواهند گرفت.

ه- تشریح اثرات مستقیم و غیرمستقیم کوتاه مدت و بلند مدت قابل پیش‌بینی فعالیتها بر محیط زیست دریایی، شامل اثر بر جانوران، گیاهان و توازن اکولوژیکی.

و- ارائه بیانیه‌ای در توضیح تدابیر پیشنهادی به منظور به حداقل رساندن خطر آلودگی ناشی از اجرای فعالیتها، بعلاوه بیان فرآیندهای ممکن و راه‌حلهای جانساز چنین تدابیری برای کاهش آلودگی.

ز- تعیین تدابیری به منظور حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی در خلال و در صورت لزوم در پایان فعالیتها پیشنهادی.

ح- تعیین تعهدات مربوط به فعالیتها جاری نظارت و مدیریت زیست محیطی.

ط- تجزیه و تحلیل سود و زیان در صورت لزوم.

ی- شرح خلاصه‌ای از ارزیابی.

۳- اجرای پروژه‌های منتخب اشاره شده در بند ۱ باید منوط به اجازه کتبی قبلی از مراجع ذیصلاح دولتی باشد که در آن یافته‌های ارزیابی اثرات زیست محیطی کاملاً ملحوظ می‌گردد.

۴- دولتهای متعاقد برای تهیه روش‌های ارسال گزارش مربوط به نتایج ارزیابی به سایر دولتهای متعاقد، با سازمان همکاری خواهند کرد تا بدین وسیله دولتهای متعاقدی که ممکن است تحت تأثیر اثرات زیست محیطی پروژه‌های عمرانی قرار گیرند، بتوانند با دولت متعاقد مربوطه مشرت نمایند.

ماده ۹- همکاری علمی و فنی: دولتهای متعاقد، بر طبق ماده ۱۰ کنوانسیون در زمینه‌های علمی و فنی مربوط به آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی، بخصوص تحقیقات مربوط به ورود، مسیر عبور و اثرات مواد آلوده‌کننده و نیز توسعه روشهای جدید برای تصفیه، کاهش و حذف این مواد یا یکدیگر همکاری خواهند کرد. بدین منظور، دولتهای متعاقد بطور اخص در زمینه‌های زیر تلاش خواهند نمود:

الف- مبادله اطلاعات علمی و فنی.

ب- هماهنگی برنامه‌های تحقیقاتی با ماهیت مشترک.

ماده ۱۰- کمکهای علمی، فنی و غیره: ۱- دولتهای متعاقد مستقیماً و یا با کمک سازمان یا سازمانهای ذیصلاح منطقه‌ای و بین‌المللی به منظور تنظیم و اجرای برنامه‌های کمک،

بخصوص در زمینه‌های علمی، آموزشی و فنی برای پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی، همکاری خواهند کرد.

۲- این کمک فنی بطور اخص شامل تربیت پرسنل علمی و فنی، همچنین کسب، کاربری، نگهداری و تولید وسایل مناسب می‌شود.

ماده ۱۱- آبراههای مشترک میان دولتها: ۱- هرگاه احتمال داشته باشد که تخلیه یک آبراه جاری در سرزمینهای دولتهای متعاقد، موجب آلودگی منطقه پروتکل گردد، از دولتهای متعاقد مربوطه تا آنجا که بموجب مفاد این پروتکل به هر کدام از آنها مربوط می‌گردد، برای همکاری به منظور تضمین اجرای کامل پروتکل دعوت به عمل می‌آید.

۲- هیچ دولت متعاقد مسؤول آلودگی ناشی از سرزمین یک دولت غیر متعاقد نخواهد بود. اما دولت متعاقد کوشش خود را برای همکاری با چنین دولتی به منظور اجرای کامل پروتکل به عمل خواهد آورد.

ماده ۱۲- مبادله اطلاعات: ۱- دولتهای متعاقد یکدیگر را مستقیماً یا از طریق سازمان در جریان اقدامات انجام شده، نتایج بدست آمده و در صورت لزوم مشکلات پیش آمده در اجرای این پروتکل قرار می‌دهند. روش‌های جمع‌آوری و ارائه چنین اطلاعاتی توسط شورا تعیین می‌گردد.

۲- این اطلاعات از جمله شامل موضوعات زیر است:

الف- اطلاعات آماری مربوط به موجب ماده ۶ و ۷ این پروتکل.

ب- اطلاعات منتج از برنامه مراقبت که در ماده ۷ این پروتکل پیش‌بینی شده است.

ج- میزان مواد آلوده‌کننده تخلیه شده یا منتشر شده از سرزمینهای آنها.

د- اقدامات انجام شده به موجب مواد ۴، ۵ و ۶ این پروتکل.

ماده ۱۳- مسؤولیت و جبران خسارت: ۱- دولتهای متعاقد اطمینان خواهند داد که در نظامهای حقوقی آنها امکان مراجعه برای جبران سریع و کافی خسارت یا چاره دیگری در برابر زیان ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی توسط اشخاص حقیقی یا حقوقی تحت صلاحیت آنها پیش‌بینی شده است.

۲- دولتهای متعاقد برای تعیین مسؤولیت خسارت ناشی از آلودگی منابع مستقر در

خشکی روش‌های مناسب را تنظیم و تصویب خواهند نمود.

ماده ۱۴ - ترتیبات سازمانی: شورا به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون مسؤولیت ناشی از نظارت بر اجرای این پروتکل را بعهده دارد. بدین منظور شورا اقداماتی را انجام خواهد داد از آن جمله:

الف - بررسی کارآیی اقدامات انجام شده و مناسب بودن اتخاذ تدابیر دیگر، بالاخص بصورت ضمائم.

ب - تجدیدنظر و اصلاح هریک از ضمیمه‌های این پروتکل در صورت لزوم.

ج - تنظیم، اتخاذ و بررسی برنامه‌ها و تدابیر مربوط به مواد ۴، ۵، ۶، ۷، ۹ و ۱۰ این پروتکل.

د - اتخاذ نمودن، استانداردها یا ضوابط منطقه‌ای به موجب مواد ۴، ۵ و ۶ این پروتکل.

ه - تنظیم روش‌ها برای مبادله اطلاعات بموجب مواد ۸ و ۱۲ این پروتکل.

و - بررسی اطلاعات ارائه شده توسط دولتهای متعاقد طبق مواد ۸ و ۱۲ این پروتکل.

ز - انجام وظایف دیگری که به منظور اجرای این پروتکل لازم باشد. و

ح - ایجاد هرگونه مکانیسم سازمانی که برای حصول اهداف این پروتکل ضرورت داشته باشد.

ماده ۱۵ - مقررات عمومی: ۱ - پروتکل حاضر مشمول مقررات مندرج در کنوانسیون ناظر بر هر پروتکل خواهد بود.

۲ - روش‌های تدوین اصلاحیه‌ها و الحاقیه‌های پروتکل‌ها، موضوع مواد ۲۰ و ۲۱ کنوانسیون در مورد پروتکل حاضر مجری خواهد بود.

۳ - آیین‌نامه داخلی و مقررات مالی و اصلاحیه‌های آن که بر مبنای ماده ۲۲ کنوانسیون مورد تصویب قرار گرفته‌اند در مورد پروتکل حاضر مجری خواهند بود.

۴ - ضمائم این پروتکل جزء لاینجزای آن هستند مگر در مواردی که بنحوی دیگر تصریح شده باشد.

ماده ۱۶ - مقررات نهایی: ۱ - پروتکل حاضر از تاریخ ۲۱ فوریه لغایت ۲۱ مه ۱۹۹۰ مطابق با دوم اسفندماه سال ۱۳۶۸ لغایت سی و یکم اردیبهشت ماه سال ۱۳۶۹ هجری شمسی در کویت برای امضاء هریک از دولتهای کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی مفتوح خواهد بود.

۲ - پروتکل حاضر منوط به تصریب، پذیرش، موافقت یا الحاق دول عضو کنوانسیون

خواهد بود. اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق به دولت کویت که عهده‌دار وظایف دولت امانت‌دار می‌باشد، سپرده خواهد شد.

۳- پروتکل حاضر در پایان نودمین روز پس از تاریخ سپردن حداقل پنج سند تصویب، پذیرش یا موافقت پروتکل یا الحاق به آن توسط دولت‌های مشروح در بند ۱ این ماده لازم‌الاجراء خواهد بود.

در تأیید مراتب فوق نمایندگان تام‌الاختیار امضاءکننده زیرا که دارای اختیارات لازم از سوی دولت‌های خود می‌باشند، پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند.

این پروتکل در تاریخ ۲۱ فوریه ۱۹۹۰ مطابق با دوم اسفندماه سال ۱۳۶۸ هجری شمسی در کویت به زبانهای فارسی، عربی، انگلیسی تنظیم و امضاء گردیده است و هر سه متن از اعتبار واحد برخوردارند.

ضمیمه ۱ - کاهش آلودگی از طریق کنترل منبع

با توجه به موضوع کاهش آلودگی از طریق کنترل منبع که در ماده ۴ این پروتکل بدان اشاره شده است، کنترل و جایگزینی تدریجی محصولات، تأسیسات، فرآیندهای صنعتی و غیر آن که موجب آلودگی قابل ملاحظه‌ای در محیط زیست دریایی می‌شوند، باید مورد توجه قرار گیرد.

در این رابطه با توجه خاصی به ویژه به عوامل زیر خواهد شد:

الف - تقلیل و یا تنظیم واردات، حمل و نقل، ساخت یا تهیه برخی از مواد زیان‌آور.

ب - تغییر مواد خام.

ج - تغییر فرآیندهای تولید.

د - روش‌های مطلوب عملیات و اداره امور.

ه - جداسازی جریان‌های فضولات و به حداقل رساندن تریق مواد آلوده‌کننده پیش از

تصفیه.

و - بازیافت، استفاده مجدد و گردش دوباره مواد.

برنامه‌ها، اقدامات و فهرست زمان‌بندی مورد نیاز برای اجرای کنترل منبع باید تهیه شده

و اولویتها بر اساس نتایج مطالعات ارزیابی جاری تعیین گردد.

مسائل مربوطه مورد علاقه منطقه که انجام اقدامات مقرون به صرفه درباره آنها امکان‌پذیر باشد، جهت ایجاد طرحهای مدیریت عمومی مورد توجه قرار خواهند گرفت. این زمینه‌ها برای نمونه جمع‌آوری، تصفیه و دفع مناسب باقیمانده روغن‌های روان‌کننده، خون و شکمبه کشتارگاهها، کنترل فرآیندهای احتراق سوخت و اجرای کنترل منبع در مراحل معینی از تولید صنایع بزرگ را شامل می‌شود.

ضمیمه ۲ - ترویج تصفیه مشترک و یا مرکب پساب‌ها

بدون هرگونه تبعیض غیرضروری نسبت به تنگناهای متعددی که غالباً در انتخاب محل صنایع جدید تأثیر دارد، برنامه‌ای با توجه به ماده ۶ این پروتکل به منظور ترویج موارد زیر تهیه خواهد شد:

الف - تجمع صنایع به نحوی که امکان پیش تصفیه یا تصفیه مشترک پساب‌ها، بر حسب نیاز فراهم شود.

ب - قرارداددن انواع خاصی از صنایع در محدوده شبکه فاضلاب شهری بنحوی که امکان تصفیه مرکب فاضلاب‌های شهری و صنعتی فراهم آید.

ترویج تصفیه مشترک و یا مرکب پساب‌ها در صورت برنامه‌ریزی صحیح موجب کاهش قابل ملاحظه هزینه‌های تصفیه، نظارت و اجراء شده و در عین حال میزان قابلیت اطمینان ۱ - جرم در قلمرو سرزمینی آن ارتکاب یافته باشد.

۲ - جرم بر روی مرشد کشتی حامل پرچم عضو و یا هوایمای ثبت شده بموجب قوانین آن در زمان ارتکاب جرم ارتکاب گردیده باشد.

ب - به اقدامات لازم برای احراز صلاحیت قضایی خود نسبت به جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳ توسل خواهد جست بشرط آنکه:

۱ - جرم توسط یکی از اتباع آن و یا شخصی از تکاب شده باشد که محل سکونت هادی او در سرزمین آن قرار داشته باشد.

تصفیه را افزایش می‌دهد. بدین منظور رهنمودها و ضوابط منطقه‌ای در خصوص

موضوعات مورد علاقه مشترك تهي خواهد شد، مانند:

- سازگاري پساب منابع مختلف.

- شرايط پيش تصفيه قبل از تخليه به شبكه‌هاي فاضلاب شهري و يا صنعتي.

- اشتراك در هزينه ساختمان و عمليات تصفيه خانه‌ها.

چنين رهنمودها و ضوابط دولتهاي متعاقد را در بسط برنامه‌ها و تدابير خاص خودياري خواهد داد. در حاليكه طرح‌هاي اوليه ممكن است به مشكل انتخاب محل صنايع جديد پيردازد. هدف نهايي، جذب تدريجي صنايع منتخب كوچك، همزمان با توسعه تاسيسات زيربنائي و تسهيلات در مناطق مورد نظر مي‌باشد.

ضميمه ۳ - رهنمودها، مقررات و مجوزها براي تخليه فضولات

۱ - با در نظر گرفتن رهنمودها و استانداردها يا ضوابط، همچنين مقررات، برنامه‌ها، تدابير و مجوزهاي تخليه و فضولات كه در ماده ۶ اين پروتكل بدان اشاره شده است، توجه خاصی على الخصوص به عوامل زير مبذول خواهد شد:

الف - تعيين مقررات منطقه‌اي براي تخليه فضولات و يا ميزان تصفيه براي هر نوع منبع كه در صورت لزوم ممكن است براي منابع موجود و جديد متفاوت باشد. مقررات بايد بر اساس تكنولوژي تصفيه، ملاحظات مربوط به هزينه و ماهيت مواد آلوده‌كننده، همچنين بررسي كامل وضعيت محيط زيست در منطقه پروتكل استوار باشد.

ب - تهي رهنمودهاي منطقه‌اي و در صورت مقتضي استانداردها و ضوابط براي كيفيت آب دريا در مصارف گوناگون.

ج - در نظر گرفتن مقررات محلي شديدتر براي تخليه فضولات و يا ميزان تصفيه در مناطقي كه استانداردهاي كيفيت آب براي مصرف مورد نظر از طريق اجرائي مقررات منطقه‌اي فوق‌الذكر قابل حصول نيست.

اين مقررات محلي منابع خاصی را در مناطق تحت بررسي دربرخواهد گرفت.

د - تهي مقررات منطقه‌اي همراه با برنامه‌ها، تدابير و فهرست زمان‌بندی اجراء بر اساس

اولويت، على الخصوص براي انواع فضولات زير:

- ۱- آب توازن، لجن، گند آب و سایر آبهای تخلیه شده آغشته به نفت توسط تأسیسات دریافت آب توازن مستقر در خشکی و نیز عملیات تعمیر و بارگیری بنادر.
- ۲- تخلیه آب شور و گل و لای ناشی از فعالیتهای حفاری و استخراج نفت و گاز از منابع مستقر در خشکی.
- ۳- لجن‌های سمی و روغنی ناشی از تأسیسات ذخیره‌سازی نفت خام و محصولات پالایش شده.
- ۴- پساب‌ها و مواد منتشره از پالایشگاههای نفت.
- ۵- پساب‌ها و مواد منتشره از کارخانجات پتروشیمی و تولید کود.
- ۶- پساب‌های سمی و مواد منتشره از صنایعی چون کلر - قلیا، تولید اولیه آلومینیوم، آفت‌کش‌ها، حشره‌کش‌ها و بازیافت سرب.
- ۷- مواد منتشره از کارخانجات اشتعال گاز طبیعی و گرگردگیری.
- ۸- گرد و خاک منتشره از منابع عمده صنعتی مانند کارخانجات سیمان، آهک، آسفالت و بتون.
- ۹- پساب‌ها و مواد منتشره از کارخانجات تولید آب شیرین و برق.
- ۱۰- فضولات ناشی از فعالیتهای توسعه ساحلی که امکان دارد اثر مهمی بر محیط زیست دریایی داشته باشد.
- ۱۱- فاضلاب و مواد زائد جامد.
- ۱۲- همانگونه که نمودار ۱ پیوست نشان می‌دهد، کاهش آلودگی یک فرآیند تکراری است. عمل کاهش آلودگی از اقداماتی که از اولویت بالا برخوردارند و به لحاظ عملی بودن، مقرون به صرفه بودن و در عین حال توجه به خطیرترین مسائل زیست محیطی مشهود در دنیای امروز انتخاب خواهند شد، شروع می‌شود برنامه نظارت همانگونه که در ماده ۷ این پروتکل تشریح شده است، وانگهی لازم را برای اقدام اصلاحی مورد نیاز از طریق ارائه اطلاعات پایه به منظور ارزیابی کارایی برنامه‌های اجواء شده، وضعیت موجود محیط زیست و روند آن، فراهم خواهد نمود. اقدام اصلاحی هر زمان که لازم باشد با تجدید نظر ادواری در مقررات، برنامه‌ها و تدابیر و بررسی شرایط مجوزهای تخلیه، به موجب مفاد مواد ۴ و ۶ این پروتکل به عمل خواهد آمد.

- ۲- مقررات ایجاد ضوابط به منظور صدور مجوزهای تخلیه فضولات در محیط زیست دریایی، همچنین باید علی‌الخصوص موارد زیر را در نظر داشته باشد.
- الف - خصوصیات و ترکیب فضولات.
- ۱- نوع و اندازه منبع آلوده‌کننده، مانند فرآیند صنعتی.
 - ۲- نوع آلودگی (منشاء، ترکیب متوسط).
 - ۳- شکل آلودگی (جامد، مایع، لجن و مخلوط آبکی).
 - ۴- میزان کل (حجم تخلیه شده، مثلاً در سال).
 - ۵- الگوی تخلیه (پیوسته، متناوب، با تغییرات فصلی و غیره).
 - ۶- غلظت ترکیبات اصلی.
 - ۷- خواص فیزیکی، مانند حلالیت و غلظت، شیمیایی و بیوشیمیایی، مانند اکسیژن‌خواهی، مواد مغذی و بیولوژیک، مانند وجود ویروسها، باکتریها، مخمرها و انگل‌ها.
 - ۸- سمیت.
 - ۹- پایایی: فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی.
 - ۱۰- تجمع و تطور زیستی در مواد بیولوژیکی یا رسوبات.
 - ۱۱- حساسیت نسبت به تغییرات فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی و فعل و انفعال با سایر مواد محلول آلی و معدنی در محیط آبی.
 - ۱۲- احتمال ایجاد لک یا سایر تغییراتی که موجب کاهش ارزش بازار منابع می‌شود، مثلاً در ماهی، صدف‌ها و غیره.
- ب - خصوصیات محل تخلیه و محیط زیست دریایی پذیرنده.
- ۱- خصوصیات آب‌نگاری، هواشناسی، زمین‌شناسی، زیست‌شناسی و موضع‌نگاری تخلیه.
 - ۲- محل و نوع تخلیه (ریزشگاه، کانال، مجرا و غیره) و رابطه آن با سایر مناطق مانند مناطق با مطلوبیت خاص، مکانهای تخم‌ریزی و پرورش ماهی و ماهیگیری، محل‌های زندگی صدف‌ها و منابع قابل بهره‌برداری.
 - ۳- میزان دفع در زمان مشخص، مانند مقدار در روز، در هفته و در ماه.
 - ۴- میزان ترقیق اولیه در محل تخلیه به محیط زیست دریایی پذیرنده.

۵- هرگونه روش بسته‌بندی و جاده‌ی.

۶- خصوصیات انتشار از قبیل اثرات جریان‌ات، جذر و مد و باد بر حمل و نقل افقی و اختلاط عمودی.

۷- خصوصیات آب، مانند درجه حرارت، پ هاش، شوری، طبقه‌بندی، شاخص‌های اکسیژن آلودگی- اکسیژن محلول، اکسیژن‌خواهی شیمیایی، اکسیژن‌خواهی بیوشیمیایی- ازت موجود در اشکال آلی و معدنی شامل آمونیاک، موادمعلق، سایر مواد مغذی و باروری.

۸- وجود و اثرات سایر تخلیه‌هایی که در محل تخلیه صورت گرفته‌اند مانند میزان فلزات سنگین زمینه و مقدار کربن آلی.

ج- فراهم بودن تکنولوژی‌های فضولات.

روش‌های کاهش فضولات و تخلیه‌ی پساب‌های صنعتی و فاضلاب شهری باید با توجه به فراهم بودن و امکان‌پذیری موارد زیر انتخاب شود:

۱- فرآیندهای تصفیه‌ی جان‌شین،

۲- روش‌های استفاده مجدد یا امحاء،

۳- روش دفع روی زمین، و

۴- تکنولوژی‌های کم‌ضایعه مناسب.

د- شرایط و ملاحظات عمومی.

۱- اثرات احتمالی بر وسایل رفاهی، مانند وجود مواد شناور و به‌گل نشسته، کدورت، بوی ناخوایسته، تغییر رنگ و کف.

۲- اثرات بر بهداشت انسان از طریق اثر آلودگی بر موجودات دریایی خوراکی، آبهای مورد استفاده در شنا، حواس و غیره.

۳- اثرات بر اکوسیستم‌های دریایی علی‌الخصوص منابع زنده، گونه‌های در معرض خطر و زیستگاه‌های حساس.

۴- اثرات احتمالی بر سایر مصارف دریا مانند لطمه به کیفیت آب برای مصرف صنعتی، خوردگی سازه زیر آب، تداخل مواد شناور با عملیات کشتیرانی، تداخل با ماهیگیری یا کشتیرانی از طریق ته‌نشست فضولات یا اشیاء جامد روی کف دریا و حمایت مناطق حائز اهمیت خاص برای منظوره‌های علمی و حفاظتی.

تعیین کیفیت آب

معیارها، رهنمودها و استانداردها برای مصارف گوناگون آب

I

I

بر اساس اطلاعات موجود

و درک وضعیت محیط زیست

برنامه‌ها و تدابیر عملیاتی با اولویت را تهیه نمایند

I

I

I _____ O

I I

I I

I برنامه‌های عملیاتی را اجراء کنید

I I

I I

I O _____

I I I

I I I

I به نظارت آری اهداف مربوط به کیفیت آب برآورده شده؟
ادامه دهید

I I

I خیر I

I I

I مقررات تخلیه منطقه‌ای و یا محلی را بر حسب نیاز اصلاح کنید

I I

I برنامه‌ها و تدابیر عملیاتی را تهیه کنید

I I

I I

I I

نمودار ۱ طرح مدیریت زیست محیطی

قانون اجازة الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۰

ماده واحده - به دولت اجازة داده می شود به کنوانسیون بین المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۶۸ مطابق با ۱۹۸۹ میلادی مشتمل بر یک مقدمه و سی و چهار ماده بشرح پیوست ملحق و اسناد آن را مبادله نماید مشروط بر آنکه در موارد مذکور در بندهای (الف)، (ب)، (ج) و (د) ماده (۳۰) آن، مقررات کنوانسیون توسط جمهوری اسلامی ایران لازم الرعایه نباشد.

کنوانسیون بین المللی نجات

کشورهای متعاهد به کنوانسیون حاضر،

با درک مطلوبیت تدوین مقررات متحدالشکل بین المللی درباره عملیات نجات بصورت

توافق جمعی،

با توجه به اینکه تحولات اساسی، بویژه علاقه روزافزون به حفظ محیط زیست، ضرورت تجدیدنظر در مقررات بین المللی موجود در «کنوانسیون یکسان کردن پاره ای از مقررات قانونی مربوط به کمک و نجات در دریا» مصوب ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ (اول مهرماه ۱۲۸۹) در بروکسل را تأیید نموده اند،

با علم به نقش ارزنده ای که عملیات نجات کارآمد و به موقع می تواند برای ایمنی شناورها و سایر اموال در خطر و برای حفظ محیط زیست داشته باشد، و

با اعتقاد به ضرورت تأمین انگیزه های کافی برای افرادی که عملیات نجات نسبت به

شناورها یا سایر اموال در خطر را بعهده می گیرند،

به قرار زیر توافق نموده اند:

فصل اول - مقررات عمومی

ماده یک - تعاریف: از نظر این کنوانسیون:

الف - عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا فعالیت تعهد شده جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجه با خطر در آبهای قابل دریانوردی یا سایر آبهای از هر قبیل.

ب - شناور عبارت است از هر کشتی یا کرجی، یا هر ساختار قادر به دریانوردی.

ج - اموال عبارت است از هر مالی که از روی عمد و بطور دائم به کنار ساحل متصل نباشد و شامل کرایه مورد تعهد نیز می باشد.

د - صدمه به محیط زیست عبارت است از هر صدمه مادی اساسی به سلامتی انسان یا حیات یا منابع دریایی در آبهای ساحلی یا آبهای درون سرزمینی یا مناطق مجاور آنها، که در نتیجه آلودگی، لوٹ شدگی، آتش سوزی، انفجار یا حوادث مهم مشابه ایجاد شده باشد.

ه - پرداخت عبارت است از هر گونه پاداش، اجرت یا غرامت واجب الادا بر اساس این

کنوانسیون.

و - سازمان یعنی سازمان بین المللی دریانوردی.

ز - دبیرکل یعنی دبیرکل سازمان.

ماده ۲ - اعمال کنوانسیون: این کنوانسیون هنگامی که جریانات قضایی یا داوری مرتبط با موضوعات تحت پوشش این کنوانسیون در یک کشور عضو اقامه گردد، اعمال خواهد شد.

ماده ۳ - سکوها و واحدهای حفاری: این کنوانسیون شامل سکوهای ثابت یا شناور یا واحدهای متحرک حفاری برون ساحلی هنگامی که چنین سکوها یا واحدهایی در محل مشغول عملیات اکتشاف، استخراج یا تولید منابع معدنی بستر دریا هستند، نمی گردد.

ماده ۴ - شناورهای متعلق به دولت: ۱ - بدون تعارض با ماده پنج، این کنوانسیون شامل کشتی های جنگی یا سایر شناورهای غیر تجاری که تحت مالکیت یا بهره برداری یک دولت بوده و در زمان عملیات نجات، از مصونیت مطلق طبق اصول شناخته شده حقوق بین الملل بهره مند هستند، نمی گردد، مگر اینکه آن دولت تصمیم دیگری بگیرد.

۲ - در صورتیکه یک کشور متعاقد تصمیم بگیرد که این کنوانسیون در مورد کشتی های

جنگی‌اش یا دیگر شناورهای توصیف شده در بند یک نیز اعمال شود، آن کشور می‌بایست موارد و شرایط مشخص‌کننده چنین اعمالی را به اصلاح دبیرکل برساند.

ماده ۵ - عملیات نجات کنترل شده توسط مرجع‌های عمومی: ۱ - این کنوانسیون بر هیچیک از مقررات ناظر بر عملیات نجات بوسیله یا تحت کنترل مرجع‌های عمومی در قانون ملی یا هرگونه کنوانسیون بین‌المللی ناظر بر اینگونه عملیات، تأثیر نخواهد گذاشت. ۲ - معهذاً، نجات‌دهندگان که اینگونه عملیات نجات را انجام می‌دهند استحقاق استفاده از حقوق و طرق جبران خسارت مندرج در این کنوانسیون را در رابطه با عملیات نجات خواهند داشت.

۳ - میزان بهره‌مندی از حقوق و طرق جبران خسارت مندرج در این کنوانسیون توسط یک مرجع عمومی موظف به اجرای عملیات نجات، بر اساس قانون کشوری که چنین مرجعی در آنجا وجود دارد، معین خواهد شد.

ماده ۶ - قراردادهای نجات: ۱ - این کنوانسیون در مورد هر عملیات نجاتی اعمال می‌گردد مگر تا حدودیکه قراردادی بطور صریح یا ضمنی به نحو دیگری مقرر نموده باشد.

۲ - فرمانده مجاز است که قراردادهایی را بمنظور عملیات نجات از طرف مالک شناور منعقد نماید. فرمانده یا مالک شناور مجازند چنین قراردادهایی را از طرف مالک اموال روی شناور منعقد نمایند.

۳ - هیچ چیز در این ماده بر اعمال ماده هفت یا وظایف مربوط به جلوگیری، یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست تأثیر نخواهد گذاشت.

ماده ۷ - ابطال و اصلاح قراردادها: یک قرارداد یا هر یک از شرایط مندرج در آنرا می‌توان ابطال یا اصلاح نمود اگر:

الف - قرارداد تحت فشار ناروا یا تحت تأثیر خطر، منعقد شده و شرایط آن غیر منصفانه باشد، یا

ب - پرداخت بر اساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه شده بیش از اندازه زیاد بوده یا بسیار اندک باشد.

فصل دوم - انجام عملیات نجات

ماده ۸ - وظایف نجات‌دهنده، مالک و فرمانده: ۱ - نجات‌دهنده در قبال مالک شناور یا سایر اموال مواجه با خطر موظف خواهد بود که:

الف - عملیات نجات را با دقت لازم انجام دهد.

ب - در اجرای وظیفه مشخص شده در بند الف، دقت لازم را برای جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست به عمل آورد.

ج - هرگاه اوضاع و احوال بطور موجه اقتضاء می‌کند، از سایر نجات‌دهندگان درخواست کمک نماید، و

د - مداخله سایر نجات‌دهندگان را بپذیرد هنگامی که چنین مداخله‌ای بنا به تقاضای موجه مالک یا فرمانده شناور یا اموال در خطر انجام گیرد. در هر صورت چنانچه معلوم شود چنان تقاضایی غیر موجه بوده است، نبایست به مقدار پاداش وی لطمه‌ای وارد آید.

۲ - مالک و فرمانده شناور یا مالک سایر اموال مواجه با خطر در قبال نجات‌دهنده موظف هستند که:

الف - با وی در طی عملیات نجات کمال همکاری را بنمایند.

ب - در هنگام انجام همکاری، دقت لازم را برای جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست بعمل آورند، و

ج - وقتی که شناور یا سایر اموال به محل امنی آورده شده باشد، تحویل‌گیری مجدد آنرا در صورت تقاضای موجه نجات‌دهنده در این مورد، بپذیرند.

ماده ۹ - حقوق کشورهای ساحلی: هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق کشور ساحلی ذیربط در انجام اقدامات منطبق با اصول شناخته شده عمومی حقوق بین‌الملل جهت حفظ خط ساحلی خود یا منافع مربوطه به آن در مقابل آلودگی یا تهدید به آلودگی ناشی از یک سانحه دریایی یا اقداماتی در رابطه با آن سانحه‌ای که منطقیاً انتظار می‌رود منجر به پیامدهای وخیم شود، از جمله حق کشور ساحلی برای جهت‌دادن به عملیات نجات، تأثیر نخواهد گذاشت.

ماده ۱۰ - وظیفه ارائه کمک: ۱ - هر فرمانده ملزم است تا آنجا که بتواند بدون ایجاد خطر

برای شناور خود و افراد روی آن، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریاست کمک بنماید.

۲- کشورهای متعاقد می‌بایست اقداماتی را که برای اجرای وظیفه مندرج در بند یک ضروری است، اتخاذ نمایند.

۳- مالک شناور مسئولیتی در قبال عدول از انجام وظیفه فرمانده مندرج در بند یک، نخواهد داشت.

ماده ۱۱ - همکاری: یک کشور متعاقد هرگاه موضوعات مربوط به عملیات نجات نظیر اجازه ورود شناورهای مواجه با خطر به بنادر، یا فراهم کردن تسهیلات برای نجات‌دهندگان را تنظیم یا مورد تصمیم‌گیری قرار می‌دهد، می‌بایست ضرورت همکاری بین نجات‌دهندگان، سایر افراد ذینفع و مرجع‌های عمومی را برای اطمینان از اجرای مؤثر و موفق عملیات نجات بمنظور حفظ جان یا مال در معرض خطر، و همچنین جلوگیری از صدمه محیط زیست مورد توجه قرار دهد.

فصل سوم - حقوق نجات‌دهندگان

ماده ۱۲ - شرایط پاداش: ۱- عملیات نجاتی که نتیجه مفیدی داشته باشد، حق دریافت پاداش را ایجاد می‌نماید.

۲- به غیر از مواردی که به شکل دیگری مقرر شده است، در صورتیکه عملیات نجات نتیجه مفیدی نداشته باشد هیچگونه پرداختی بر اساس این کنوانسیون واجب‌الاداء نخواهد بود.

۳- در مواردی که شناور نجات یافته و شناور همدار عملیات نجات هر دو متعلق به مالک واحدی باشند نیز، مفاد این فصل اعمال خواهد گردید.

ماده ۱۳ - معیارهای تعیین پاداش: ۱- پاداش باید با دید تشویق عملیات نجات و با در نظر گرفتن معیارهای مذکور در ذیل بدون توجه به ترتیبی که در زیر ارائه شده تعیین گردد:

الف - ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته،

ب - مهارت و کوششهای نجات دهندگان در جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست،

ج - میزان موفقیت بدست آمده توسط نجات دهنده،

د - ماهیت و میزان خطر،

ه - مهارت و کوششهای نجات دهندگان در نجات شناور، سایر اموال و جان،

و - زمان بکار رفته و هزینه‌ها و زیانهایی که نجات دهندگان متحمل شده‌اند،

ز - خطر مسئولیت و سایر خطرهایی که متوجه نجات دهندگان یا تجهیزات آنان است،

ح - فوریت خدمات ارائه شده،

ط - قابلیت دست‌یابی و استفاده از شناورها یا سایر تجهیزات مورد نظر جهت عملیات

نجات،

ی - وضعیت آمادگی و کارایی تجهیزات متعلق به نجات دهنده و ارزش آنها،

۲ - پرداخت پاداش تعیین شده براساس بند یک باید توسط کلیه کسانی که در شناور و

سایر اموال ذینفع هستند به نسبت ارزش نجات یافته هر یک، انجام گردد. با این همه یک

کشور عضو می‌تواند در قانون ملی خود مقرر کند که پرداخت پاداش توسط یکی از ذینفع‌ها

انجام گیرد مشروط بر اینکه حق رجوع این ذینفع به سایر ذینفع‌ها برای مطالبه سهم هر یک از

آنان حفظ گردد. هیچ چیز در این ماده نافی هرگونه حق دفاع نخواهد بود.

۳ - پاداشها، بغیر از هرگونه بهره و هزینه‌های قانونی قابل پرداخت مربوط به آنها از

ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته تجاوز نکند.

ماده ۱۴ - غرامت ویژه: ۱ - اگر نجات دهنده در مورد شناوری عملیات نجات انجام داده

باشد که خود یا کالای آن تهدیدی برای محیط زیست بوده‌اند و براساس ماده ۱۳ موفق به

دریافت پاداشی حداقل معادل غرامت قابل ارزیابی طبق مفاد این ماده نشده باشد حق این را

خواهد داشت که معادل هزینه‌هایش که در این ماده تعریف شده است از صاحب شناور

مطالبه غرامت نماید.

۲ - در صورتیکه در شرایط مندرج در بند یک، نجات دهنده با عملیات نجات خود باعث

جلوگیری یا به حداقل رسیدن صدمه به محیط زیست باشد، غرامت ویژه قابل پرداخت

توسط مالک شناور به نجات دهنده طبق بند یک می‌تواند تا حد اکثر سی درصد هزینه‌هایی که نجات دهنده متحمل شده افزایش یابد، با این وجود محکمه می‌تواند اگر این کار را درست و عادلانه بداند، با در نظر داشتن ضابطه مندرج در ماده ۱۳ پاراگراف یک، چنین غرامت ویژه‌ای را باز هم افزایش دهد، لیکن در هیچ حالتی نباید مجموع افزایش از صد درصد هزینه‌هایی که نجات دهنده متحمل شده است بیشتر گردد.

۳- هزینه‌های نجات دهنده از نظر بندهای یک و دو عبارت است از آن مخارج معقول پرداخت شده از جیب نجات دهنده در عملیات نجات به اضافه نرخ عادلانه‌ای برای تجهیزات و پرسنلی که عملاً و بطور موجه در عملیات نجات به کار گرفته شده‌اند، با در نظر گرفتن معیارهای مندرج در بند یک ماده ۱۳، بندهای فرعی (ح)، (ط) و (ی).

۴- کل غرامت ویژه تحت این ماده فقط در صورتی و تا میزانی پرداخت خواهد شد که میزان چنین غرامتی بالاتر از هرگونه پاداش قابل دریافت توسط نجات دهنده طبق ماده ۱۳ باشد.

۵- در صورتیکه نجات دهنده مسامحه نموده و در نتیجه نتوانسته باشد از ورود صدمه به محیط زیست جلوگیری کرده یا آنرا به حداقل برساند ممکن است از تمام یا بخشی از هر غرامت ویژه‌ای که براساس این ماده واجب‌الاداء می‌گردد، محروم شود.

۶- هیچ چیز در این ماده برحق رجوع مالک کشتی (به مرجع ثالث) تأثیر نخواهد داشت.
ماده ۱۵- تسهیم بین نجات دهندگان: ۱- تسهیم پاداش مطرح شده در ماده ۱۳، بین نجات دهندگان باید بر پایه معیارهای مندرج در آن ماده، انجام شود.

۲- تسهیم پاداش بین مالک، فرمانده و سایر افراد در خدمت شناور نجات دهنده، توسط قانون پرچم آن شناور تعیین خواهد شد. چنانچه نجات از روی یک شناور انجام نشده باشد، تسهیم طبق قانونی که حاکم بر قرارداد فیما بین نجات دهنده و کارگزاران وی می‌باشد، تعیین خواهد شد.

ماده ۱۶- نجات اشخاص: ۱- اشخاصی که جانشان نجات داده شده ملزم به پرداخت هیچگونه اجرتی نخواهند بود، با این حال هیچ چیز در این ماده تأثیری بر مقررات قانون ملی در این باره نخواهد داشت.

۲- یک نجات دهنده جان انسان که در خدمات ارائه شده به مناسبت سانحه‌ای که منجر به عملیات نجات گشته، سهیم بوده است مستحق دریافت سهم عادلانه‌ای از مبلغ مورد حکم به نجات دهنده برای نجات شناور یا سایر اموال یا جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست می‌گردد.

ماده ۱۷- خدمات عرضه شده تحت قرارداد های موجود: هیچ پرداختی براساس مقررات این کنوانسیون واجب الاداء نیست مگر اینکه خدمات ارائه شده بیش از آن باشد که منطقی می‌توان آنرا بعنوان اجرای لازم قراردادی که قبل از بروز خطر منعقد شده است، تلقی نمود. ماده ۱۸- تأثیر رفتار نادرست نجات دهنده: یک نجات دهنده ممکن است از کل یا بخشی از پرداختی که براساس این کنوانسیون به وی واجب الاداء می‌گردد تا آن میزان که بخاطر تقصیر یا غفلت وی عملیات نجات لازم یا مشکل تر شده باشد یا اینکه نجات دهنده از جهت کلاهبرداری یا سایر کارهای ناشایست مقصر بوده باشد، محروم شود.

ماده ۱۹- ممنوعیت عملیات نجات: خدماتی که علی‌رغم منع صریح و موجه مالک یا فرمانده شناور یا مالک هرگونه اموال دیگر در معرض خطر که روی شناور نیست و نبوده است، انجام شده باشد موجب پرداخت تحت این کنوانسیون نخواهد بود.

فصل چهارم - دعاوی و اقدامات

ماده ۲۰- حق ممتازه دریایی: ۱- هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق ممتازه دریایی نجات دهنده تحت هر کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی تأثیر نخواهد داشت.

۲- نجات دهنده در صورتیکه وثیقه رضایت بخشی برای مورد ادعای خود، که شامل بهره و هزینه‌ها هم می‌باشد، به نحو مقتضی به وی ارائه یا برایش تأمین شده باشد، می‌تواند حق ممتازه دریایی خود را به اجرا نگذارد.

ماده ۲۱- وظیفه تأمین وثیقه: ۱- شخصی که تحت این کنوانسیون مسئول پرداخت می‌باشد باید بنا به تقاضای نجات دهنده، وثیقه قابل قبولی برای مورد ادعا، منجمله بهره و هزینه‌های نجات دهنده تأمین نماید.

۲- بدون تعارض یا بند یک، مالک شناور نجات یافته حداکثر سعی خود را خواهد نمود تا اطمینان یابد که مالکان محموله قبل از آزاد شدن محموله، وثیقه قابل قبولی را جهت مطالبات علیه ایشان، منجمله بهره و هزینه‌های متعلقه، تأمین خواهند نمود.

۳- مادامی که وثیقه قابل قبولی برای مطالبات نجات دهنده علیه شناور یا اموال ذیربط تأمین نشده است نباید شناور و سایر اموال نجات یافته را از بندر یا مکانی که آنها را در وهله نخست پس از اتمام عملیات نجات به آنجا آورده‌اند، بدون رضایت نجات دهنده تغییر محل داد.

ماده ۲۲- پرداخت موقت: ۱- محکمه‌ای که صلاحیت رسیدگی قضایی بر ادعای نجات دهنده را دارا می‌باشد، می‌تواند از طریق دستور موقت حکم دهد که به نجات دهنده باید آن مبلغی را که عادلانه و درست به نظر می‌رسد بصورت علی‌الحساب پرداخت گردد، و بر حسب همین ضوابط در جایی که شرایط بطور درست و عادلانه اقتضاء کند، تضمین لازم داده شود.

۲- در صورت انجام پرداخت موقت تحت این ماده، وثیقه سپرده شده تحت ماده ۲۱ به همان نسبت کاهش خواهد یافت.

ماده ۲۳- محدوده زمانی اقامه دعوی: ۱- هرگونه دعوی مربوط به پرداخت تحت این کنوانسیون در صورتیکه مراحل قضایی یادآوری در ظرف مدت دو سال به جریان نیفتاده باشد مشمول مرور زمان خواهد گردید. دوره محدوده زمانی (برای اقامه دعوی) از روزی آغاز می‌شود که عملیات نجات به پایان رسیده است.

۲- کسی که علیه وی دعوایی اقامه می‌شود می‌تواند در هر زمان در طول جریان آن دوره محدود زمانی با تسلیم اعلامیه‌ای به مدعی، آن دوره را تمدید کند. این دوره رابه همین ترتیب می‌توان مجدداً تمدید کرد.

۳- دعوی برای غرامت توسط شخص مدیون می‌تواند حتی پس از انقضاء دوره محدود ذکر شده در بندهای قبلی اقامه شود، بشرطی که ظرف مدت مجاز طبق قانون کشوری که رسیدگی‌های قضایی در آنجا جریان یافته است، اقامه شود.

ماده ۲۴- بهره: استحقاق نجات دهنده برای دریافت بهره روی هرگونه پرداخت واجب

الاداء تحت این کنوانسیون، مطابق قانون کشوری که محکمه مربوط به آن پرونده در آنجا واقع است، معین خواهد شد.

ماده ۲۵ - کالاهای متعلق به دولت: از هیچیک از مقررات این کنوانسیون نباید، نه بوسیله رسیدگی حقوقی و نه بوسیله هیچگونه طرح دعوی عینی، بعنوان مبنایی برای ضبط، توقیف یا بازداشت علیه کالاهای غیر تجاری متعلق به دولت که در زمان عملیات نجات مضمول مصونیت ناشی از حاکمیت تحت اصول شناخته شده همگانی حقوق بین الملل بوده‌اند استفاده گردد، مگر اینکه دولت صاحب کالا موافقت داشته باشد.

ماده ۲۶ - کالاهای انسان دوستانه: هیچیک از مقررات این کنوانسیون نباید بعنوان مبنایی برای ضبط، توقیف یا بازداشت کالاهای انسان دوستانه اهداء شده توسط یک کشور مورد استفاده قرار گیرد، اگر آن کشور موافقت کرده باشد که هزینه خدمات نجات ارائه شده در ارتباطی با چنان کالاهای انسان دوستانه‌ای را بپردازد.

ماده ۲۷ - انتشار احکام داوری: کشورهای متعاقد باید انتشار احکام داوری صادره در دعاوی نجات را، تا آنجا که مقدور است و با کسب رضایت طرفین، تشویق نمایند.

فصل پنجم - مواد نهایی

ماده ۲۸ - امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق: ۱ - این کنوانسیون از دهم تیرماه ۱۳۶۸ مطابق با اول ژوئیه ۱۹۸۹ میلادی تا ژوئن ۱۹۹۰ (خرداد ۱۳۶۹) در مقر سازمان جهت امضاء و از آن پس جهت الحاق مفتوح خواهد ماند.

۲ - کشورها می‌توانند رضایت خود مبنی بر ملزم بودن این کنوانسیون را به طرق ذیل ابزار

نمایند:

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

ب - امضاء منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید به دنیال تصویب، پذیرش یا تأیید، یا

ج - الحاق.

۳ - تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تودیع سندی به همین مضمون به دبیرکل رسمیت

خواهد یافت.

ماده ۲۹ - لازم‌الاجراء شدن: ۱ - این کنوانسیون یک سال پس از تاریخی که پانزده کشور رضایت خود را مبنی بر ملزم بودن به آن اظهار نموده باشند، لازم‌الاجرا خواهد شد.

۲ - برای هر کشوری که رضایت خود مبنی بر ملزم بودن به این کنوانسیون را پس از اینکه شرایط لازم‌الاجراء شدن آن فراهم شده باشد، اظهار نمایند، چنین رضایتی یک سال پس از تاریخ اظهار این رضایت مؤثر خواهد بود.

ماده ۳۰ - حق شرط: ۱ - هر کشوری در هنگام تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق می‌تواند حق خود برای اعمال نکردن مفاد این کنوانسیون در حالت‌های زیر را حفظ نماید:

الف - وقتی که عملیات نجات در آب‌های درون سرزمینی انجام می‌شود و تمام شناورهای درگیر از نوع دریانوردی درون سرزمینی هستند.

ب - وقتی که عملیات نجات در آب‌های درون سرزمینی انجام می‌شود و هیچگونه شناوری درگیر نیست.

ج - وقتی که کلیه طرف‌های ذیربط تبعه آن کشور هستند.

د - وقتی که اموال موضوع نجات از نوع اموال فرهنگی دریایی و دارای ارزش‌های ماقبل تاریخی، باستان‌شناسی یا تاریخی هستند و روی بستر دریا قرار دارند.

۲ - حق شرط‌های بعمل آمده در هنگام امضاء، منوط به تسجیل در موقع تصویب، پذیرش یا تأیید هستند.

۳ - هر کشوری که از حق شرط نسبت به این کنوانسیون استفاده کرده است می‌تواند در هر زمانی به وسیله یادداشتی خطاب به دبیرکل آن را پس بگیرد. چنین پس‌گرفتنی در روز دریافت یادداشت مؤثر خواهد شد. اگر یادداشت عنوان‌کننده پس‌گرفتن حق شرط در تاریخی که در یادداشت مشخص شده مؤثر گردد و آن تاریخ پسین‌تر از تاریخ دریافت یادداشت توسط دبیرکل باشد آن پس‌گرفتن در آن تاریخ پسین‌تر مؤثر خواهد شد.

ماده ۳۱ - انصراف: ۱ - هر کشور عضوی می‌تواند در هر زمانی پس از سپری شدن یک سال از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این کنوانسیون برای آن کشور، از این کنوانسیون اعلام انصراف نماید.

- ۲- انصراف، بوسیله تودیع سند انصراف نزد دبیرکل مؤثر خواهد شد.
 - ۳- انصراف یکسال پس از دریافت سند انصراف توسط دبیرکل، یا پس از سپری شدن دوره طولانی تری که ممکن است در سند انصراف مشخص شده باشد، مؤثر خواهد شد. ماده ۳۲- تجدیدنظر و اصلاح: ۱- سازمان می تواند کنفرانسی بمنظور تجدیدنظر یا اصلاح در این کنوانسیون تشکیل دهد.
 - ۲- دبیرکل براساس درخواست هشت کشور عضو، یا یک چهارم کشورهای عضو، هر کدام که عدد بزرگتری باشد، کنفرانسی متشکل از کشورهای عضو این کنوانسیون را برای تجدیدنظر یا اصلاح کنوانسیون تشکیل خواهد داد.
 - ۳- هرگونه رضایت مبنی بر ملزم شدن به این کنوانسیون که پس از تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه ای به این کنوانسیون ابراز گردد، بمنزله الزام به کنوانسیون اصلاح شده تلقی خواهد شد.
 - ماده ۳۳- امین: ۱- این کنوانسیون نزد دبیرکل تودیع خواهد شد.
 - ۲- دبیرکل باید:
- الف- تمام کشورهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده اند یا به آن ملحق شده اند، و تمام اعضاء سازمان را از موارد زیر مطلع نماید:
- ۱- هر امضاء یا تودیع سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق جدید به همراه تاریخ آن،
 - ۲- تاریخ لازم الاجراء شدن این کنوانسیون،
 - ۳- تودیع هر سند انصراف از این کنوانسیون به همراه تاریخ دریافت آن سند و تاریخی که انصراف مؤثر می شود،
 - ۴- هر اصلاحیه تصویب شده طبق ماده سی و دو،
 - ۵- دریافت هرگونه حق شرط، اعلامیه یا یادداشت صادره تحت این کنوانسیون.
- ب- نسخ اصلی گواهی شده این کنوانسیون را به تمام کشورهای که این کنوانسیون را امضاء کرده اند یا به آن ملحق شده اند ارسال نماید.
- ۳- به محض لازم الاجراء شدن این کنوانسیون، یک نسخه اصلی گواهی شده آن باید توسط امین جهت دبیرکل سازمان ملل متحد برای ثبت و انتشار طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ارسال شود.

ماده ۳۴- زبانها: این کنوانسیون در یک نسخه اصل واحد به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی صادر شده که هر یک از متون دارای اعتبار یکسان می‌باشند. با احراز مراتب فوق، امضاء کنندگان ذیل که برای این منظور به نحو لازم توسط کشورهای متبوعه خود مجاز شده‌اند، این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند. انجام شده در لندن به تاریخ ۱۳۶۸/۲/۸ مطابق با بیست و هشتم آوریل یکهزار و نهصد و هشتاد و نه میلادی.

«قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی تسهیل ترافیک دریایی مصوب ۱۳۴۴ شمسی مطابق ۱۹۶۵ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی»^۱ مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۱

ماده واحد مبه دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی مصوب ۱۳۴۴ شمسی مطابق با ۱۹۶۵ میلادی مشتمل بر شانزده ماده و یک ضمیمه به شرح پیوست ملحق شود و اسناد آنرا مبادله نماید.

بسمه تعالی

کنوانسیون تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی

دولتهای متعاقد:

خواهان تسهیل ترافیک دریایی از طریق ساده کردن و به حداقل رساندن تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات ورود، توقف و خروج کشتیهایی که به سفرهای بین‌المللی اشتغال دارند، بقرار زیر توافق نمودند.

ماده ۱- دولتهای متعاقد ملزم می‌گردند که بر طبق مفاد این کنوانسیون و ضمیمه آن، کلیه اقدامات لازم را برای تسهیل و تسریع ترافیک بین‌الملل دریایی و جلوگیری از تأخیرهای بیمورد کشتیها و اشخاص و اموال روی کشتی بعمل آورند.

ماده ۲-۱- دولتهای متعاقد ملزم می‌گردند که بر طبق مفاد این کنوانسیون، در تنظیم و اجرای مقررات برای تسهیل ورود، توقف و خروج کشتیها با هم همکاری کنند. این نوع مقررات، حتی المقدور از لحاظ مطلوبیت نباید کمتر از مقرراتی باشد که در مود سایر طرق حمل و نقل بین‌المللی اعمال می‌شود، با اینهمه این مقررات می‌تواند با توجه به الزامات خاص متفاوت باشد.

۲- مقررات تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی مقرر در کنوانسیون حاضر و ضمیمه آن در مورد کشتیهای دول ساحلی و غیر ساحلی عضو این کنوانسیون بطور یکسان اعمال می‌شود.

۳- مفاد این کنوانسیون در مورد کشتیهای جنگی یا کشتیهای تفریحی اعمال نمی‌شود.

ماده ۳- دولتهای متعاقد ملزم می‌گردند به منظور دستیابی به حداکثر یکنواختی قابل اعمال در تشریفات الزامات اسنادی و مقررات در مورد تمامی موضوعاتی که چنین یکنواختی در آنها، ترافیک بین‌المللی دریایی را تسهیل و بهبود می‌بخشد و همچنین در به حداقل رساندن هر نوع تغییرات در تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات که برای مقابله با نیازهای ماهیت داخلی ضروری است، همکاری نمایند.

ماده ۴- برای نیل به اهداف ارائه شده در مواد پیشین این کنوانسیون، دولتهای متعاقد ملزم می‌گردند در مورد مسائل مربوط به تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات، همچنین اجرای آنها در ترافیک بین‌المللی دریایی با همدیگر یا از طریق سازمان مشاورتی دریایی بین‌الدول* «سازمان» نامیده می‌شود همکاری نمایند.

* براساس اصلاحیه کنوانسیون سازمان که در تاریخ ۲۲ می ۱۹۸۲ لازم‌الاجرا گردید نام سازمان به سازمان بین‌المللی دریایی تغییر یافت.

ماده ۵-۱- هیچیک از مفاد این کنوانسیون یا ضمیمه آن نباید بعنوان مانعی در اعمال هر نوع تسهیلات وسیعتر که یک دولت متعاقد در آینده برای ترافیک بین‌المللی دریایی تحت قوانین ملی یا مفاد هر نوع موافقتنامه بین‌المللی اعطاء می‌کند یا می‌تواند اعطاء نماید تلقی شود.

۲- هیچ چیز در این کنوانسیون یا ضمیمه آن نباید بعنوان مانعی برای یک دولت متعاقد از جهت اعمال مقررات موقتی که توسط آن دولت به منظور حفظ روحیه عمومی نظم و امنیت یا بمنظور جلوگیری از بروز یا شیوع امراض یا آفاتمی که مؤثر در بهداشت عمومی، حیوانات یا گیاهان ضروری تشخیص داده شده، تفسیر گردد.

۳- تمام موضوعاتی که در کنوانسیون حاضر بطور صریح پیش‌بینی نگردیده است تابع مقررات دولتهای متعاقد می‌باشد.

ماده ۶- از نظر این کنوانسیون و ضمیمه آن: الف- «استانداردها» آندسته از مقرراتی است که اعمال یکنواخت آنها بر طبق کنوانسیون توسط دولتهای متعاقد برای تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی ضروری و امکان پذیر می‌باشد.

ب- «رویه‌های توصیه شده» آن دسته از مقرراتی است که اعمال آنها توسط دولتهای متعاقد برای تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی توسط دولتها مطلوب می‌باشد.

ماده ۷- ۱- ضمیمه کنوانسیون حاضر می‌تواند توسط دولتهای متعاقد، خواه به تقاضای یکی از آنها یا از طریق کنفرانسی که برای این منظور تشکیل می‌گردد، اصلاح شود.

۲- هر دولت متعاقد می‌تواند با ارائه یک پیشنهاد اصلاحیه به دبیرکل سازمان (که منبند «دبیرکل» نامیده می‌شود) اصلاحیه‌ای را به ضمیمه پیشنهاد نماید.

الف- هر اصلاحیه پیشنهاد شده براساس این بند در صورتیکه حداقل سه ماه قبل از جلسه این کمیته توزیع شده باشد، بوسیله کمیته تسهیل سازمان مورد بررسی قرار خواهد گرفت، چنانچه این اصلاحیه توسط دوسوم دولتهای متعاقد حاضر و رأی دهنده در کمیته تصویب شود، توسط دبیرکل به تمامی دولتهای متعاقد ابلاغ خواهد شد.

ب- هر اصلاحیه‌ای به ضمیمه براساس این بند، پانزده ماه بعد از ابلاغ آن پیشنهاد توسط دبیرکل به تمامی دولتهای متعاقد لازم‌الاجرا خواهد شد، مگر اینکه در مدت دوازده ماه بعد

از ابلاغ، حداقل یک سوم از دولتهای متعاقد دبیرکل را کتباً از اینکه آنها آن پیشنهاد را نمی‌پذیرند، مطلع کرده باشند.

ج - دبیرکل کلیه دولتهای متعاقد را از هر نوع اطلاعیه‌ای که براساس شق (ب) دریافت شده باشد و همچنین از تاریخ لازم‌الاجراء شدن آن مطلع خواهد ساخت.

د - دولتهای متعاهدی که اصلاحیه‌ای را قبول نمی‌کنند، ملزم به آن اصلاحیه نیستند اما باید رویه ارائه شده در ماه ۸ این کنوانسیون را رعایت کنند.

۳ - بدرخواست حداقل یک سوم از دولتهای متعاقد، کنفرانسی از این دولتها به منظور بررسی اصلاحاتی به ضمیمه توسط دبیرکل تشکیل خواهد شد.

هر اصلاحیه‌ای که توسط چنین کنفرانسی با اکثریت دو سوم آراء دولتهای متعاقد حاضر و رأی دهنده مورد تصویب قرار گرفته شش ماه بعد از تاریخی که دبیرکل، دولتهای متعاقد را از اصلاحیه تصویب شده مطلع سازد، لازم‌الاجراء خواهد گردید.

۴ - دبیرکل کلیه دولتهای امضاءکننده را از تصویب و لازم‌الاجراء شدن هر اصلاحیه‌ای تحت این ماده به موقع مطلع خواهد نمود.

ماده ۸ - ۱ - هر دولت متعاهدی که اجرای هر استاندارد را از جهت انطباق کامل با تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات خود غیر عملی می‌بیند، یا به دلایل خاصی تصویب تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات متفاوت با آن استاندارد را ضروری تشخیص می‌دهد، می‌بایستی مراتب را به دبیرکل اعلام نموده و وی را نسبت به تفاوت‌های موجود بین نحوه عمل خود و آن استاندارد مطلع سازد.

در مورد چنین اطلاعیه‌ای باید در اولین فرصت ممکن پس از لازم‌الاجراء شدن این کنوانسیون برای دولت ذریبط یا پس از تصویب آن تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات متفاوت اقدام گردد.

۲ - اطلاعیه‌یک دولت متعاقد در مورد چنین تفاوتی در صورت اصلاح یک استاندارد یا یک استاندارد جدیدالتصویب باید به محض لازم‌الاجراء شدن چنین استاندارد جدیدالتصویب یا اصلاح شده، یا بعد از تصویب چنین تشریفات، الزامات اسنادی یا مقررات متفاوت به دبیرکل داده شود و این اطلاعیه می‌تواند شامل اشاراتی در مورد اقدامات

پیشنهادی جهت انطباق کامل این تشریفات، الزامات اسنادی یا مقررات با استاندارد جدید التصویب یا اصلاح شده باشد.

۳- از دولتهای متعاقد خواسته می‌شود که تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات خود را تا حد امکان با رویه‌های توصیه شده منطبق سازند. به محض اینکه دولت متعاهدی تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات خود را با رویه توصیه شده‌ای منطبق سازد، دبیرکل را از آن مطلع خواهد نمود.

۴- دبیرکل از هر اطلاعیه‌ای که براساس بندهای پیشین این ماده به او داده می‌شود دولتهای متعاقد را آگاه خواهد نمود.

ماده ۹- دبیرکل برای تجدید نظر یا اصلاح این کنوانسیون کنفرانسی از دولتهای متعاقد به تقاضای حداقل یک سوم دولتهای متعاقد تشکیل خواهد داد. نظریا اصلاحیه‌ای با اکثریت دو سوم آراء کنفرانس تصویب و سپس توسط دبیرکل گواهی و برای پذیرش به همه دول متعاقد ابلاغ خواهد شد.

یکسال پس از پذیرش آن تجدید نظر یا اصلاحات توسط دو سوم دولتهای متعاقد، هر تجدید نظر یا اصلاحیه‌ای برای همه دولتهای متعاقد بجز آنهایی که قبل از لازم‌الاجراء شدن آن، اعلامیه‌ای مبنی بر عدم پذیرش تجدید نظر یا اصلاحیه داده باشند لازم‌الاجراء خواهد شد. کنفرانس می‌تواند موقع تصویب یک تجدید نظر یا یک اصلاحیه با اکثریت دو سوم آراء اعلام کند که این تجدید نظر یا اصلاحیه دارای چنان ماهیتی است که هر دولت متعاهدی که اعلامیه فوق را داده باشد و در مدت زمان یکسال پس از لازم‌الاجراء شدن تجدید نظر یا اصلاحیه، آن تجدید نظر یا اصلاحیه را قبول نکرده باشد بعد از سپری شدن این زمان، دیگر عضو کنوانسیون بحساب نخواهد آمد.

ماده ۱۰-۱۱- این کنوانسیون بمنظور امضاء بمدت شش ماه از تاریخ امروز و بعد از آن برای الحاق مفتوح خواهد ماند.

۲- دولتهای کشورهای عضو ملل متحد یا هر یک از نمایندگیهای تخصصی، یا نمایندگی بین‌المللی انرژی اتمی یا اعضاء اسامنامه دیوان بین‌المللی دادگستری می‌توانند به طرق زیر عضو این کنوانسیون شوند:

الف - امضاء بدون قید و شرط بعنوان پذیرش.

ب - امضاء با قید اینکه پذیرش منوط به انجام پذیرش بعدی خواهد بود، یا

ج - الحاق.

پذیرش یا الحاق با تسلیم سندی به دبیرکل انجام خواهد پذیرفت.

۳ - دولت هر کشوری که تحت بند ۲ این ماده استحقاق عضو شدن را نداشته باشد، می تواند از طریق دبیرکل اقدام به عضویت نماید و بعنوان یکی عضو بر طبق بند ۲ پذیرفته خواهد شد بشرط آنکه این اقدام بوسیله دو سوم اعضاء سازمان بغیر از اعضاء وابسته تأیید شود.

ماده ۱۱ - این کنوانسیون شصت روز پس از تاریخی که حداقل دولتهای ۱۰ کشور آنرا بدون قید و شرط بعنوان پذیرش امضاء نموده یا اسناد پذیرش یا الحاق را تسلیم کرده باشند، لازم الاجراء خواهد گردید برای دولتی که بعداً آنرا قبول کند یا به آن ملحق شود شصت روز پس از تسلیم سند پذیرش یا الحاق کنوانسیون لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۱۲ - سه سال بعد از لازم الاجراء شدن این کنوانسیون برای یک دولت متعاهد، چنین دولتی می تواند انصراف خود را با دادن یک اطلاعیه کتبی به دبیرکل اعلام نماید که دبیرکل نیز همه دولتهای متعاهد را از محتوا و تاریخ دریافت چنین اطلاعیه ای مطلع خواهد ساخت. چنین انصرافی پس از یکسال یا مدت بیشتری که ممکن است در اطلاعیه ذکر شده باشد، بعد از دریافت آن توسط دبیرکل بمورد اجراء درخواهد آمد.

ماده ۱۳ - الف - سازمان ملل متحد در مواردیکه مسؤول اداره یک سرزمین باشد، یا هر دولت متعاهدی که مسؤول روابط بین الملل یک سرزمین باشد در اسرع وقت با چنین سرزمینی به منظور تعمیم این کنوانسیون به آن سرزمین به گفتگو خواهد پرداخت، و می تواند هر زمان با دادن اطلاعیه کتبی خطاب به دبیرکل اعلام نماید که کنوانسیون به آن سرزمین تعمیم داده می شود.

ب - این کنوانسیون از تاریخ دریافت اطلاعیه یا از هر تاریخی که در اطلاعیه قید شده باشد به سرزمینی که در آن اطلاعیه نام برده شده تعمیم داده خواهد شد.

ج - مفاد ماده ۸ این کنوانسیون به هر سرزمینی که کنوانسیون بر طبق این ماده به آن تعمیم

داده شده است. اعمال می‌شود، بدین منظور اصطلاح «تشییقات» الزامات اسنادی یا مقررات خودش» شامل آنها می‌شود، در آن سرزمین لازم الاجراء می‌باشد.

د - قطع تعمیم این کنوانسیون به هر سرزمین یکسال بعد از دریافت اطلاعیه‌ای بدین منظور به دبیرکل، یا تاریخ دورتری که می‌تواند در آن قید شده باشد به مرحله اجرا در خواهد آمد.

۲ - دبیرکل از تعمیم این کنوانسیون به هر سرزمینی براساس بند یک این ماده در هر مورد با ذکر تاریخی که از آن به بعد این کنوانسیون تعمیم می‌یابد، تمامی دولتهای متعاقد را مطلع خواهد کرد.

ماده ۱۴ - دبیرکل کلیه دولتهای امضاءکننده، دولتهای متعاقد، اعضاء سازمان را از موارد ذیل مطلع خواهد کرد.

الف - امضاهای این کنوانسیون و تاریخ آنها.

ب - تسلیم اسناد پذیرش و الحاق بهمراه تاریخ تسلیم آنها.

ج - تاریخی که کنوانسیون براساس ماده ۱۱ لازم الاجراء می‌شود.

د - هر اطلاعیه دریافتی براساس ماده ۱۲ و ۱۳ و تاریخ آن.

ه - تشکیل هر نوع کنفرانسی بر طبق مواد ۷ یا ۹.

ماده ۱۵ - این کنوانسیون و ضمیمه آن به دبیرکل تسلیم خواهد شد که وی نسخ مصدق آن را به دولتهای امضاءکننده و ملحق شونده ارسال خواهد کرد.

به محض اینکه این کنوانسیون لازم الاجراء شد، توسط دبیرکل بر طبق ماده ۱۰۲ منشور

ملل متحد ثبت خواهد گردید.

ماده ۱۶ - کنوانسیون حاضر و ضمیمه آن به زبان انگلیسی و فرانسه تهیه شده که هر دو متن بطور یکسان معتبر می‌باشد ترجمه‌های رسمی آن به زبانهای روسی و اسپانیولی تهیه شده و با متون اصلی امضاء شده ضبط خواهند شد.

در احراز مراتب فوق امضاء کنندگان زیر که از طرف دول متبوعشان بدین منظور دارای

اختیار کامل می‌باشند این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند.

به تاریخ بیستم فروردین ماه ۱۳۴۴ مطابق با ۹ آوریل ۱۹۶۵ در لندن به امضاء رسیده است.

ضمیمه کنوانسیون FAL

بخش اول - تعاریف و مقررات کلی

الف - تعاریف: از نظر مفاد این ضمیمه عبارات فهرست شده دارای مفاهیم زیر خواهند بود:
محموله: هر کالا، جنس محموله، مال التجاره و اجناس دیگر از هر نوع که روی کشتی حمل می‌شود، به غیر از مرسولات پستی، مواد مصرفی کشتی، قطعات یدکی کشتی، تجهیزات کشتی، لوازم شخصی خدمه و اثاثیه همراه مسافران.

لوازم شخصی خدمه: لباس، وسایل مورد استفاده روزمره و سایر چیزهایی که می‌تواند شامل پولی باشد که متعلق به خدمه است و روی کشتی حمل می‌شود.

عضو خدمه: نفراتی که برای انجام وظایفی روی یک کشتی و در طول یک سفر جهت کار یا خدمت در کشتی استخدام شده‌اند و جزو فهرست خدمه کشتی هستند.

کشتی میاحتی: یک کشتی در حال انجام یک سفر بین‌المللی که حامل مسافران اسکان داده شده و شرکت کننده در یک برنامه گروهی بوده و به منظور انجام یک دیدار میاحتی در یک یا چند بندر بطور موقت برنامه‌ریزی گردیده است و در خلال این سفر معمولاً:

الف - هیچ مسافر دیگری را سوار یا پیاده نمی‌کند.

ب - هیچ نوع محموله‌ای را بارگیری یا تخلیه نمی‌کند.

سند: حامل داده‌ها با سرفصل داده‌ها.

حامل داده‌ها: وسیله‌ای که برای حمل سوابق سرفصل داده‌ها پیش‌بینی شده.

مرسولات پستی: مرسولات ارتباطی و سایر اشیاء که توسط ادارات پست رسیده و به آنها تحویل داده می‌شوند.

مسافر ترانزیتی: مسافری که از یک کشور خارجی با کشتی وارد شده و قصد ادامه

مسافرت به وسیله کشتی یا سایر وسایل حمل و نقل به یک کشور خارجی دیگر را دارد.

اثاثیه همراه مسافر: اموال، که در همان کشتی برای یک مسافر حمل می‌شود خواه نزد

مسافر باشد یا خیر، که می‌تواند شامل پول نیز باشد، تا آنجا که آن اموال بر اساس یک قرارداد

حمل یا قرارداد مشابه دیگری حمل نشده باشد.

مقامات دولتی: تشکیلات یا مقامات یک کشور هستند که مسئول اعمال و به اجرا گذاردن قوانین و مقررات آن کشور در رابطه با هر جنبه از استانداردها و رویه‌های توصیه‌ای مندرج در این ضمیمه می‌باشند.

مالک کشتی: کسی که یک کشتی را در تملک داشته یا از آن بهره‌برداری نماید، خواه یک شخص، یک شرکت یا شخصیت حقوقی دیگر و هر شخصی که از طرف مالک یا بهره‌بردار اقدام می‌نماید.

تجهیزات کشتی: اشیاء مورد استفاده قابل حمل روی کشتی، به غیر از قطعات یدکی کشتی که قابل جابجایی هستند اما مصرفی نبوده و شامل وسایل همراه از قبیل قایق‌های نجات، ابزار نجات، میلان، سایر اشیاء کشتی و ارقام مشابه می‌باشند.

قطعات یدکی کشتی: لوازم تعمیر یا تعویض که برای استفاده در کشتی حمل می‌شوند. فروشگاه مواد مصرفی کشتی: کالاهای مورد استفاده در کشتی شامل کالاهای مصرف شدنی، کالاهای حمل شده برای فروش به مسافرین و اعضاء خدمه، سوخت و روغن‌ها، بغیر از وسایل و قطعات یدکی کشتی.

مرخصی ساحلی: مجوزی که به اعضاء خدمه داده می‌شود تا در مدت توقف کشتی، با قید محدودیت زمانی و مکانی که در صورت لزوم از طرف مقامات دولتی تعیین خواهد شد، از کشتی پیاده شده و در ساحل باشند.

موعد ورود: زمان اولین مرحله توقف یک کشتی در یک بندر، خواه در لنگرگاه یا در اسکله.

ب- مقررات کلی: در رابطه با بند ۲ ماده ۵ این کنوانسیون، مقررات این ضمیمه برای انجام اقدامات مقتضی مقامات دولتی، از جمله کسب اطلاعات بیشتر، که می‌تواند برای موارد مشکوک به تقلب لازم باشد یا در ارتباط با مسایل خاصی که خطر عظیمی را به نظم یا بهداشت عمومی متوجه می‌کند یا بمنظور جلوگیری از ورود یا شیوع امراض یا آفات گیاهان یا حیوانات را تحت الشعاع قرار می‌دهد، مانعی را ایجاد نخواهد کرد.

۱-۱- استاندارد - مقامات دولتی باید در تمام موارد فقط ارائه اطلاعات اساسی را درخواست نموده و تعداد ارقام (درخواستی) را در حداقل حفظ نمایند در مواردیکه

فهرست ویژه‌ای از جزئیات در ضمیمه ارائه می‌شود، مقامات دولتی نباید ارائه آن دسته از جزئیات را که ضروری تشخیص داده نمی‌شود، درخواست نمایند.

۱-۱-۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی اثرات تهبیلاتی را که می‌تواند از بکارگیری سیستم پردازش اتوماتیک داده‌ها و تکنیکهای ارتباطی منتج شود، در نظر خواهند داشت، و این امر را در همکاری با مالیکن کشتی و سایر طرفین ذینفع باید مورد توجه قرار دهند الزامات اطلاعاتی موجود و روشهای کنترل باید ساده شده و لزوم ایجاد سازگاری با سایر سیستمهای اطلاعاتی مربوطه مورد توجه قرار گیرد.

۱-۲- رویه توصیه‌ای - به علیرغم این واقعیت که ممکن است اسناد در این ضمیمه به جهات خاصی بصورت جداگانه تجویز و مقرر شده باشند، مقامات دولتی با در نظر گرفتن منافع آنان که باید اسناد را تکمیل کنند و همچنین هدفی را که اسناد برای آن استفاده می‌شود، می‌باید هر دو سند یا اسناد بیشتر را هر جا که میسر است و درجه مطلوبی از سهولت را نتیجه می‌دهد، در هم ادغام نمایند.

بخش دوم - ورود، توقف و عزیمت کشتی

این بخش شامل مقرراتی است درباره تشریفات مورد نیاز که توسط مقامات دولتی از مالکان کشتی‌ها در هنگام ورود، توقف و عزیمت کشتی خواسته می‌شود و نباید نافی لزوم ارائه‌گاهی نامه‌ها و سایر مدارکی که در کشتی حمل می‌شوند و مرتبط به ثبت، ظرفیتها، تأمین نفرات و سایر مسائل مربوط جهت اعمال بازرسی به مقامات ذیربط هستند، تلقی شوند.

الف - کلیات

۱-۲- اسناد دارد - مقامات دولتی، در هنگام ورود یا عزیمت کشتی‌هایی که کنوانسیون در مورد آنها اعمال می‌گردد، نباید هیچ سندی به غیر از آنهایی که در این فصل ذکر شده‌اند برای نگهداری خود درخواست کنند.

اسناد مذکور عبارتند از:

- اظهارنامه کلی.

- اظهارنامه کالا.

- اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی.

- اظهارنامه لوازم شخصی خدمه.

- لیست خدمه.

- لیست مسافران.

- سندی که بموجب کنوانسیون پست جهانی جهت مرسولات پستی لازم است.

- اظهارنامه بهداشت دریایی.

ب - محتوا و هدف اسناد

۲-۲-۱- استاندارد - اظهارنامه کلی سند اصلی است که به هنگام ورود و هزینه کشتی،

اطلاعات خواسته شده توسط مقامات دولتی را درباره کشتی تأمین می‌نماید.

۲-۲-۲- رویه توصیه‌ای - همان فرم اظهارنامه کلی بایستی برای هر دو مورد ورود و

هزینه کشتی مورد قبول واقع شود.

۲-۲-۲- رویه توصیه‌ای در اظهارنامه کلی، مقامات دولتی نباید اطلاعاتی بیش از موارد

زیر خواستار شوند:

- نام و مشخصات کشتی.

- تابعیت کشتی.

- مشخصات مربوط به ثبت.

- مشخصات ظرفیت کشتی.

- نام فرمانده.

- نام و آدرس نمایندگی کشتی.

- توصیف مختصری از کالا.

- تعداد خدمه.

- تعداد مسافران.

- مشخصات مختصری از سفر.

- تاریخ و ساعت ورود، یا تاریخ هزینه.

- بندر ورود یا هزینه.

- محل کشتی در بندر.

۲-۲-۳- استاندارد - مقامات دولتی یک اظهارنامه کلی را که توسط فرمانده، نمایندگی کشتی یا شخص دیگری که توسط فرمانده رسماً برای این کار مجاز شده، تاریخ خورده و امضاء شده باشد، یا بنحوی که اعتبار آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، قبول خواهند کرد.

۲-۳-۳- استاندارد - اظهارنامه کالا سند اصلی است که حاوی اطلاعات مورد نیاز مقامات دولتی در رابطه با کالا، به هنگام ورود و عزیمت کشتی، می باشد یا این همه، ارائه مشخصات هر نوع کالای خطرناک نیز می تواند بطور جداگانه خواسته شود.

۲-۳-۱- رویه توصیه ای - مقامات دولتی در اظهارنامه کالا نباید اطلاعاتی بیش از موارد زیر خواستار شوند:

الف - هنگام ورود:

- نام و تابعیت کشتی.

- نام فرمانده.

- بندری که از آنجا آمده.

- بندری که در آن گزارش داده شده.

- علامات و شماره ها، شماره و تعداد و نوع بسته ها، مقدار و شرح کالاها.

- تعداد بارنامه های کالاهایی که قرار است در بندر مزبور تخلیه شوند.

- بندری که کالای باقیمانده روی کشتی در آنها تخلیه خواهد شد.

- بنادر بدهاء بارگیری در ارتباط با کالاهای حمل شده از طریق بارنامه ها.

ب - هنگام عزیمت:

- نام و تابعیت کشتی.

- نام فرمانده.

- بندر مقصد.

- در رابطه با کالاهایی که در بندر مزبور بارگیری شده، علایم و شماره ها، تعداد و نوع بسته ها،

مقدار و شرح کالاها.

- تعداد بارنامه‌های کالای بارگیری شده در بندر مزبور.

۲-۳-۲- استاندارد - در مورد کالاهای باقیمانده روی کشتی، مقامات دولتی باید فقط خواستار ارائه شرح مختصری از اطلاعات مربوط به حداقل اقلام اساسی شوند.

۲-۳-۳- استاندارد - مقامات دولتی یک اظهارنامه کالا که توسط فرمانده، نماینده کشتی یا شخص دیگری که توسط فرمانده رسماً برای این کار مجاز شده، تاریخ خورده و امضاء شده باشد، یا به نحوی که اعتبار آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، قبول خواهند کرد. ۲-۳-۴- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید بجای اظهارنامه کالا یک نسخه از مانیفست کشتی را بشرط اینکه شامل اطلاعات لازم منطبق با رویه توصیه‌ای ۲-۳-۱ و استاندارد ۲-۳-۲ بوده و براساس استاندارد ۲-۳-۳ امضاء شده و تاریخ خورده یا تأیید شده باشد، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۳-۴-۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی می‌توانند، بعنوان یک جایگزین برای استاندارد ۲-۳-۴ کیپی (سند حملی) را که بر طبق استاندارد ۲-۳-۳ امضاء یا تأیید شده و یا کیپی برابر اصل آنرا در صورتیکه ماهیت و کمیت محموله این را ممکن سازد و مشروط بر اینکه هرگونه اطلاعات منطبق با رویه توصیه‌ای ۲-۳-۱ و استاندارد ۲-۳-۲ که در آن اسناد نیامده باشند، همچنین نیز در جای دیگر ارائه و به روش مطلوب گواهی شده باشند، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۳-۵- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید اجازه دهند بسته‌هایی که در مانیفست کشتی نیامده و در اختیار فرمانده قرار دارند بشرط اینکه مشخصات این بسته‌ها به طور جداگانه ارائه شده باشند، از اظهارنامه کالا حذف شوند.

۲-۴-۱- استاندارد - اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی هنگام ورود و عزیمت کشتی، سند اصلی خواهد بود که حاوی اطلاعات خواسته شده توسط مقامات دولتی در رابطه با فروشگاه مواد مصرفی کشتی می‌باشد.

۲-۴-۱- استاندارد - مقامات دولتی باید یک اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی را، خواه توسط فرمانده یا سایر افسران کشتی که رسماً از طرف فرمانده مجاز گردیده و درباره فروشگاه کشتی اطلاعات شخصی دارند، تاریخ خورده و امضاء شده باشد، یا به نحوی که اعتبار

آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۵-۱- استاندارد - اظهارنامه لوازم شخصی خدمه سند اصلی خواهد بود که حاوی اطلاعات خواسته شده توسط مقامات دولتی در رابطه با لوازم شخصی خدمه است اظهارنامه مزبور در هنگام عزیمت نباید خواسته شود.

۲-۵-۲- استاندارد - مقامات دولتی باید اظهارنامه لوازم شخصی خدمه را خواه توسط فرمانده یا یک افسر دیگر کشتی که رسماً از طرف فرمانده دارای اختیار است، امضاء و تاریخ زده شده باشد یا اعتبار آن بنحوی باشد که مورد پذیرش مقامات دولتی قرار گیرد، قبول کنند مقامات دولتی همچنین می توانند هر یک از خدمه را ملزم نمایند تا مقابل قسمتی از اظهارنامه را که درباره لوازم شخصی وی می باشد امضاء نموده یا در صورت عدم امکان چنین عملی آنرا علامت گذارد.

۲-۵-۲- رویه توصیه ای - مقامات دولتی معمولاً باید تنها مشخصات آن نوع لوازم شخصی خدمه را بخواهند که عوارض به آنها تعلق می گیرد و یا دارای ممنوعیتها یا محدودیتهایی هستند.

۲-۶- استاندارد - فهرست خدمه سند اصلی خواهد بود که مقامات دولتی را از تعداد و ترکیب خدمه در هنگام ورود و عزیمت یک کشتی مطلع می سازد.

۲-۶-۱- استاندارد - در فهرست خدمه، مقامات دولتی نباید اطلاعاتی بیش از موارد زیر

خواستار شوند:

- نام و تابعیت کشور.

- نام فامیل.

- القاب.

- تابعیت.

- درجه یا رتبه.

- تاریخ و محل تولد.

- ماهیت و تعداد اسناد هویت.

- بندر و تاریخ ورود.

- مبدا ورود.

۲-۶-۲- استانداردها - مقامات دولتی باید یک فهرست خدمه را، خواه توسط فرمانده یا سایر افسران کشتی که رسماً از طرف فرمانده دارای اختیار نگردیده‌اند، تاریخ خورده و امضاء شده باشد یا بتحریر یا بتحریر آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۶-۳- استانداردها - مقامات دولتی معمولاً نباید خواستار تسلیم فهرست خدمه در هر سفر از کشتیهایی شوند که طبق برنامه منظم دوباره ظرف مدت کمتر از ۱۴ روزه همان بندر برمی‌گردند در حالیکه تغییری در خدمه نداشته‌اند، که در این صورت یک بیانیه تحت عنوان بدون تغییر باید به نحوی که مورد قبول مقامات ذیربط است، ارائه نمایند.

۲-۶-۴- رویه توصیه‌ای - تحت شرایط مندرج در استانداردها ۲-۶-۳ هنگامی که تغییرات مختصری در خدمه انجام گرفته است، مقامات دولتی معمولاً نباید خواستار یک فهرست جدید و کامل خدمه شوند، بلکه باید فهرست موجود خدمه را با تغییرات مشخص شده در آن مورد قبول قرار دهند.

۲-۷-۲- استانداردها - فهرست مسافران، سند اصلی خواهد بود که اطلاعاتی را درباره مسافران در هنگام ورود و عزیمت یک کشتی به مقامات دولتی ارائه می‌دهد.

۲-۷-۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی نباید خواستار فهرست مسافران در مسیرهای کوتاه دریایی یا سرویهای ترکیبی کشتی - راه آهن بین کشورهای همسایه شوند.

۲-۷-۲- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی نباید علاوه بر فهرست مسافران خواستار کارتهای سوار یا پیاده شدن مسافرینی شوند که نامشان در فهرست‌های مسافران موجود است با این همه هنگامیکه مقامات دولتی مسایل خاصی دارند که خطر جدی برای بهداشت عمومی در بردارد، در زمان ورود شخصی که یک سفر بین‌المللی را انجام می‌دهد، ممکن است از وی خواسته شود که آدرس مقصد خود را بطور کتبی ارائه نماید.

۲-۷-۳- رویه توصیه‌ای - در فهرست مسافران، مقامات دولتی نباید اطلاعاتی بیش از موارد زیر را خواستار شوند:

- نام و تابعیت کشتی.

- نام فامیل.

- القاب.

- تابعیت.

- تاریخ تولد.

- محل تولد.

- بندر سوار شدن.

- بندر پیاده شدن.

- بندر و تاریخ ورود کشتی.

۲-۷-۴- رویه توصیه‌ای - فهرستی را که شرکتهای کشتیرانی برای استفاده خود تهیه می‌کنند، باید بجای فهرست مسافران پذیرفته شود، به شرط اینکه حداقل شامل اطلاعات مورد نیاز مطابق با رویه توصیه‌ای ۲-۷-۳ بوده و مطابق با استاندارد ۲-۷-۵ امضا شده و تاریخ خورده یا گواهی شده باشد.

۲-۷-۵- استاندارد - مقامات دولتی باید فهرست مسافران، خواه توسط فرمانده، نمایندگی کشتی یا شخص دیگری از طرف فرمانده رسماً برای این کار دارای اختیار گردیده، تاریخ خورده و امضا شده باشد، یا بنحوی که اعتبار آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۷-۶- استاندارد - مقامات دولتی باید اطمینان حاصل کنند که مالکان کشتی به محض ورود، آنها را از وجود هر مسافر قاچاق که در کشتی پیدا شده مطلع می‌سازند.

۲-۸- استاندارد - مقامات دولتی هنگام ورود با عزمیت کشتی نباید هیچگونه اظهارنامه کتبی دیگر را در رابطه با مرسولات پستی، به غیر از آنچه در کنوانسیون جهانی پست مقرر شده است درخواست نمایند.

۲-۹- استاندارد - اظهارنامه بهداشت در بایستی سند اصلی خواهد بود که تأمین کننده اطلاعات مورد احتیاج مقامات بهداشت بندری در رابطه با وضع بهداشت در روی کشتی در طول سفر و هنگام ورود به بندر می‌باشد.

ج - امتداد موقع ورود.

۲-۱۰- استاندارد - در رابطه با ورود یک کشتی به بندر، مقامات دولتی نباید اسنادی بیش

از اسناد زیر را درخواست نمایند:

۵- نسخه از اظهارنامه کلی.

۴- نسخه از اظهارنامه کالا.

۳- نسخه از اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی.

۲- نسخه از اظهارنامه لوازم شخصی.

۴- نسخه از فهرست خدمه.

۴- نسخه از فهرست مسافران.

۱- نسخه از اظهارنامه بهداشت دریایی.

د- اسناد موقع عزیمت.

۲- ۱۱- استاندارد- در رابطه با عزیمت یک کشتی از بندر، مقامات دولتی نباید اسنادی

بیش از اسناد زیر را درخواست نمایند:

۵- نسخه از اظهارنامه کلی.

۴- نسخه از اظهارنامه کالا.

۳- نسخه از اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی.

۲- نسخه از فهرست خدمه.

۲- نسخه از فهرست مسافران.

۲- ۱۱- ۱- استاندارد- در هنگام عزیمت از بندر در رابطه با کالایی که موضوع اظهارنامه

در هنگام ورود بوده و یا مواد مصرفی که در بندر بارگیری و طی سند گمرکی دیگری در همان

بندر اظهار شده‌اند، در هنگام عزیمت نباید اظهارنامه جداگانه‌ای از فروشگاه مواد مصرفی

کشتی خراسته شود.

۲- ۱۱- ۲- استاندارد- هنگامی که مقامات دولتی خواستار اطلاعاتی درباره خدمه یک

کشتی در حال عزیمت هستند، باید یک نسخه از فهرست خدمه را که هنگام ورود ارائه شده

در هنگام عزیمت بپذیرند بشرط اینکه هرگونه تغییر در تعداد یا ترکیب خدمه یا عدم چنین

تغییراتی با امضاء یا پشت نویسی مجدد مشخص گردد.

ه- مقرراتی جهت تسهیل ترخیص کالا، مسافران، خدمه و بار مسافران.

۲- ۱۲- رویه توصیه‌ای- مقامات دولتی با همیاری مالکان کشتی و ادارات بندری باید

اقدامات مقتضی را جهت به حداقل رساندن تشریفات بندری بعمل آورده، مقدمات یک جریان مطلوب ترافیک بندری را فراهم نموده و دائماً همه جریانات مربوط به ورود و خروج کشتیها شامل ترتیبات سوار و پیاده شدن، بارگیری و تخلیه، سرویس دهی و غیره را کنترل نمایند. آنها باید همچنین ترتیباتی اتخاذ نمایند که کشتیهای باری و بار آنها بتواند وارد و تاجایی که مقدور است در نزدیکی محل توقف کشتی ترخیص شود.

۲-۱۲-۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی یا همیاری مالکان کشتی و ادارات بندری، باید مقررات مناسب را جهت نیل به حداکثر مطلوبیت در روند ترافیک بندری بنحوی که جریانات جابجایی و ترخیص بصورت روان و غیر پیچیده انجام پذیرد وضع نمایند این ترتیبات باید همه مراحل، از لحظه ورود کشتی به اسکله جهت تخلیه و ترخیص گمرکی و انبار کردن و در صورت لزوم بعمل مجدد کالا را دربرگیرد.

بین انبار کالا و منطقه گمرکی که هر دو باید در نزدیکی اسکله واقع شوند باید ارتباط مناسب و مستقیمی وجود داشته و هر کجا که ممکن است سیستمهای مکانیکی جابجایی موجود باشند.

۲-۱۲-۲- رویه توصیه‌ای - دولتهای متعاقد باید پذیرش موقت تجهیزات مخصوص جابجایی کالا را که به همراه کشتیها وارد شده و در سواحل بنادر برای بارگیری، تخلیه و جابجایی کالا به کار گرفته می‌شوند، تسهیل نمایند.

۲-۱۲-۳- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید مالکان و یا استفاده کنندگان اسکله‌ها و انبارهای کالا را تشویق نمایند که تسهیلات انباری ویژه‌ای برای کالاهایی که احتمال دزدیده شدن آن زیاد است در نظر بگیرند و مناطقی را که چنین کالاهایی باید در آن انبار شود، چه برای کوتاه مدت و یا مدت طولانی، قبل از حمل یا تحویل محلی، جهت جلوگیری از دستیابی افراد غیرمجاز محافظت نمایند.

۲-۱۲-۴- استاندارد - مقامات دولتی، ضمن رعایت مقررات مربوطه خود، باید واردات موقت کانتینرها و پالتها را بدون پرداخت عوارض گمرکی و سایر مالیاتها و هزینه‌ها اجازه دهند استفاده از آنها را در تردد دریایی تسهیل نمایند.

۲-۱۲-۵- روش توصیه‌ای - مقامات دولتی باید در مقررات خود که در استاندارد ۲-۱۲-۴ به آن اشاره شد، پذیرش اظهارنامه ماده‌ای را پیش‌بینی کنند که براساس آن کانتینرها

و پالتهایی که موقتاً وارد شده‌اند، در یک مدت زمان محدود که از طرف دولت مربوطه تعیین شده دوباره خارج گردند.

۲-۱۲-۶- رویه‌ای توصیه‌ای- مقامات دولتی باید اجازه دهند کاتبین‌ها و پالتهایی که به موجب استاندارد ۲-۱۲-۴ به قلمرو کشوری وارد می‌شوند، از محدوده بندر ورودی، تحت روشهای یاد شده بازرسی و با ارائه حداقل اسناد، جهت ترخیص کالای وارده و یا بارگیری کالاهای صادراتی خارج شوند.

و- ورود متوالی به دو یا چند بندر در یک کشور.

۲-۱۳- رویه توصیه‌ای- با عنایت به مقررات مربوط به ورود یک کشتی در اولین بندر در سرزمین یک کشور، تشریفات و اسناد درخواستی توسط مقامات دولتی در بنادر ورودی دیگر در همان کشور در صورتی که آن کشتی در این فاصله به بندر کشور دیگری وارد نشده باشد، باید در حداقل حفظ شود.

ز- تکمیل اسناد.

۲-۱۴- رویه توصیه‌ای- مقامات دولتی می‌باید تا حد امکان اسناد مذکور در این ضمیمه را، به جز آنچه مربوط به استاندارد ۳-۷ می‌شود بدون توجه به زبانی که اطلاعات درخواستی به آن زبان در اسناد درج شده است، مورد پذیرش قرار دهند، با این شرط که آنها بتوانند در صورت لزوم خواستار ترجمه کتبی یا شفاهی به یکی از زبانهای رسمی کشور خود یا سازمان شوند.

۲-۱۵- استاندارد- مقامات دولتی باید اطلاعاتی را که به طریق خوانا و قابل فهم ارائه شده باشد، از جمله اسناد دست‌نویس با جوهر یا مداد پاک نشدنی و یا تهیه شده با تکنیک اتوماتیک پردازش داده‌ها، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۱۵-۱- استاندارد- مقامات دولتی باید یک امضاء را در صورت لزوم چه به صورت دست‌نویس، فاکسی مایل پرفریت (سوراخ شده) مهر شده، با علامت یا به هر وسیله الکترونیکی یا مکانیکی دیگر مورد پذیرش قرار دهند به شرط آنکه چنین پذیرش مغایر با قوانین ملی نباشد، تأیید اعتبار اطلاعاتی که با وسایل غیرکاغذی ارائه شده‌اند به نحوی خواهد بود که مورد قبول مقامات دولتی ذیربط باشد.

۲-۱۶- استاندارد- مقامات دولتی کشور بندر ورودی، تخلیه یا ترانزیت نباید هیچ کدام

از اسناد مذکور در این فصل را که مربوط به کشتی، کالای آن، فروشگاه مواد مصرفی کشتی، مسافران یا خدمه است، به صورت گواهی شده، قانونی شده، تأیید شده یا با بررسی قبلی توسط نماینده خودشان در خارج آن کشور، خواستار شوند. این مسئله نافی لزوم ارائه گذرنامه یا هر سند هویت دیگر مربوط به مافرا یا خدمه جهت صدور روادید یا امور مشابه آن نخواهد بود.

ح- مقررات ویژه برای تسهیل در امر کشتیهایی که به قصد پیاده کردن خدمه، مسافران یا سایر افراد بیمار یا مجروح جهت درمان اضطراری پزشکی در بنادر پهلو می گیرند.

۲- ۱۷- استاندارد - مقامات دولتی باید جهت حصول اطمینان از اینکه در هنگامیکه کشتیه صرفاً به منظور پیاده نمودن خدمه یا مسافری یا سایر اشخاص مریض یا مجروح جهت معالجه اضطراری پزشکی قصد ورود به بندر را دارند، فرمانده کشتی مقامات دولتی را تا حد امکان از آن نیت با جزئیات کامل ممکن از بیماری یا جراحت و هویت و وضعیت آن اشخاص مطلع خواهند کرد، همکاری مالکان کشتیه را جلب نمایند.

۲- ۱۸- استاندارد - مقامات دولتی باید در صورت امکان با رادیو، و در هر حال با سریعترین وسیله موجود قبل از رسیدن کشتی، فرمانده را از اسناد و روش انجام عملیات پیاده کردن سریع شخص مریض یا مجروح و ترخیص بدن تأخیر کشتی مطلع نمایند.

۲- ۱۹- استاندارد - در رابطه با کشتیهایی که به این منظور به بنادر می آیند و سریعاً قصد ترک دوباره آنرا دارند، چنانچه وضع بیمار یا شرایط دریا اجازه پیاده کردن امن او را در آبراهها یا لنگرگاه ندهد، مقامات دولتی باید اولویت پهلرگیری در اسکله را به آن کشتیه بدهند.

۲- ۲۰- استاندارد - در رابطه با کشتیهایی که به این منظور به بنادر می آیند و سریعاً قصد ترک دوباره آنرا دارند، مقامات دولتی معمولاً نباید جز در مورد اظهارنامه بهداشت دریایی و در صورت اجتناب ناپذیر بودن اظهارنامه کلی خواستار اسناد مذکور در استاندارد ۲- ۱- شوند.

۲- ۲۱- استاندارد - در مواردی که مقامات دولتی خواستار اظهارنامه کلی می گردند این سند نباید اطلاعاتی بیش از آنچه در رویه توصیه ای ۲- ۲- ۲ آمده، داشته باشد و در صورت امکان باید حاوی اطلاعات کمتری باشد.

۲- ۲۲- استاندارد- هنگامیکه مقامات دولتی جریان بازرسی را در رابطه با ورود یک کشتی، قبل از پیاده نمودن افراد بیمار یا مجروح اصلا نمی‌نمایند، معالجات اضطراری پزشکی و اقدامات جهت حفظ سلامتی عمومی، نسبت به این بازرسیها تقدم خواهند داشت.

۲- ۲۳- استاندارد- هنگامیکه اخذ ضمانت یا تعهد در رابطه با پوشش هزینه‌های درمان یا انتقال احتمالی یا برگشت به میهن افراد ذریبط مورد لزوم است، معالجات اضطراری پزشکی در حین اخذ این ضمانتها و تعهدات نباید به تأخیر افتد یا متوقف گردد.

۲- ۲۴- استاندارد- معالجات اضطراری پزشکی و اقدامات مربوط به حفظ سلامتی عمومی باید نسبت به امور بازرسی که ممکن است مقامات دولتی در مورد افراد بیمار یا مجروح در حال پیاده شدن در ساحل اعمال کنند تقدم داشته باشند.

بخش سوم - ورود و عزیمت اشخاص

این بخش شامل مقررات مربوط به تشریفات مورد درخواست مقامات دولتی موقع ورود یا خروج یک کشتی از خدمه و مسافرین می‌باشد.

الف - آئین الزامات ورود و خروج.

۳- ۱- استاندارد - یک گذرنامه معتبر سند اصلی خواهد بود که اطلاعات مربوط به شخص مسافر را در هنگام ورود یا عزیمت یک کشتی برای مقامات دولتی تأمین می‌کند.

۳- ۱- ۱- رویه توصیه‌ای - دولتهای متعاهد باید تا آنجا که ممکن است با توافقهایی دو جانبه یا چند جانبه، درباره پذیرفتن اوراق رسمی شناسایی بجای گذرنامه توافق نمایند.

۳- ۲- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید تریبی اتخاذ نمایند در نتیجه آن، گذرنامه‌های مسافران کشتی، یا اسناد رسمی شناسایی پذیرفته شده بجای آنها، فقط یکبار در هنگام ورود و یکبار در هنگام عزیمت نیاز به بازرسی توسط مقامهای اداره مهاجرت داشته باشند. علاوه بر این، این گذرنامه‌ها یا اوراق رسمی شناسایی می‌تواند به منظور تأیید یا تشخیص هریت در ارتباط با امور گمرکی و سایر تشریفات هنگام ورود و عزیمت خواسته شود.

۳- ۳- رویه توصیه‌ای - پس از ارائه شدن گذرنامه‌ها یا اوراق رسمی شناسایی پذیرفته

شده بجای آنها مقامات دولتی باید بجای آنکه آنها را به منظور دستیابی به کنترل اضافی پیش خود نگهدارند، پس از بررسی فوراً مسترد نمایند مگر اینکه مانعی برای پذیرش یک مسافر به آن سرزمین وجود داشته باشد.

۳-۴- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی نباید از مسافرینی که به کشتی وارد و یا از آن خارج می‌شوند، یا از مالکان کشتی بجای آنان، هیچگونه اطلاعات کتبی تکمیلی، تکراری که قبلاً در گذرنامه یا اوراق رسمی شناسایی ارائه شده بجز آنچه که برای تکمیل اسنادی که در این ضمیمه مقرر شده است لازم است، درخواست نمایند.

۳-۵- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی که از مسافرینی که به کشتی وارد و یا از آن خارج می‌شوند خواستار اطلاعات تکمیلی بجز آنچه برای تکمیل اسناد مذکور در این ضمیمه لازم است می‌گردند باید موارد لازم جهت تطبیق هویت بعدی مسافران را به اقلامی که در رویه توصیه‌ای ۳-۶ (کارت سوار شدن پیاده شدن) آمده است، محدود نمایند مقامات دولتی باید کارت سوار یا پیاده شدن را پس از تکمیل آن توسط مسافر بپذیرند و نباید خواستار کنترل یا تکمیل آن توسط مالک کشتی گردند جز در مواردیکه در فرم استفاده از حروف چاپی خواسته شده باشد، کارتی که با خط خوانا نوشته شده باشد باید مورد پذیرش قرار گیرد. از هر مسافر فقط یک نسخه از کارت سوار یا پیاده شدن، که ممکن است در عین حال دارای یک یا چند نسخه کپی کاربن باشد، خواسته شود.

۳-۶- رویه توصیه‌ای - در کارت سوار یا پیاده شدن، مقامات دولتی نباید چیزی بیش از اطلاعات زیر خواستار شوند:

- نام خانوادگی.
- لقب.
- تابعیت.
- شماره گذرنامه یا سایر اوراق رسمی هویت.
- تاریخ تولد.
- محل تولد.
- شغل.

- بندر سوار یا پیاده شدن.

- جنسیت.

- آدرس مقصد.

- امضاء.

۳-۷- استاندارد - در مواردی که مدارکی دال بر مصونیت در مقابل وباء، تب زرد یا آبله از اشخاص روی کشتی لازم است، مقامات دولتی باید گواهی بین‌المللی واکسیناسیون یا واکسیناسیون مجدد را در فرمهایی که مقررات بین‌المللی بهداشت معین کرده است مورد قبول قرار دهند.

۳-۸- رویه توصیه‌ای - آزمایش پزشکی از افراد روی کشتی یا از افرادی که از کشتی پیاده می‌شوند، معمولاً باید محدود به اشخاصی شود که از مناطق آلوده به یکی از امراض قرنطینه‌ای در دوره نهفتگی بیماری مربوطه می‌آیند (همانطور که در مقررات بین‌المللی آمده است) بهر حال آزمایشات پزشکی اضافی را می‌توان بر حسب مقررات بین‌المللی بهداشت خواستار شد.

۳-۹- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی معمولاً باید از اثنایه همراه مسافران ورودی به روش نمونه‌گیری یا انتخابی، بازرسی گمرکی بعمل آورند از دریافت اظهارنامه کتبی در مورد اثنایه همراه مسافران حتی المقدور می‌باید صرف‌نظر شود.

۳-۹-۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید، هر جا که ممکن است از بازرسی اثنایه همراه مسافران خروجی چشم‌پوشی کنند.

۳-۹-۲- رویه توصیه‌ای - هنگامی که امکان صرف‌نظر کامل از بازرسی اثنایه همراه مسافران خروجی وجود ندارد، آن بازرسی باید معمولاً بر اساس روش نمونه‌گیری یا انتخابی انجام شود.

۳-۱۰- استاندارد - اوراق معتبر هویت یا گذرنامه یک دریا نورد سند اصلی خواهد بود که اطلاعات مربوط به هر یک از خدمه را در هنگام ورود یا عزیمت یک کشتی برای مقامات دولتی تأمین می‌کند.

۳-۱۰-۱- استاندارد - در اوراق هویت دریا نورد، مقامات دولتی نباید چیزی بیش از

اطلاعات ذیل را خواستار شوند:

- نام خانوادگی.

- القاب.

- تاریخ و محل تولد.

- تابعیت.

- مشخصات فیزیکی.

- عکس (گواهی شده).

- امضاء.

- تاریخ انقضاء (اگر داشته باشد).

- مقام دولتی صادر کننده.

۳-۱۰-۲- استاندارد- هنگامی که دریانورد مجبور است بعنوان یک مسافر با استفاده از

هر وسیله حمل و نقل به کشوری وارد شود یا آن را ترک کند به قصد:

الف - پیوستن به کشتی خودش یا انتقال به کشتی دیگر.

ب - عبور ترانزیت برای پیوستن به کشتی خودش در کشور دیگر، یا برای برگشت به

میهن، یا به هر قصد دیگری که مورد تأیید مقامات کشور مربوطه است، مقامات دولتی در

صورتیکه این سند اجازه مجدد ورود دارنده آنرا به کشور صادر کننده سند تضمین نماید،

باید سند هویت معتبر دریانورد را به جای گذرنامه از آن دریانورد قبول کنند.

۳-۱۰-۳- روش توصیه‌ای - مقامات دولتی معمولاً نباید بیش از آنچه در فهرست خدمه

آمده است، خواستار ارائه تک تک اسناد هویت یا ارائه اطلاعات تکمیل سند هویت دریانورد

در رابطه با خدمه کشتی شوند.

ب - مقررات تسهیل ترخیص بار، مسافران، خدمه و اثاثیه.

۳-۱۱- روبره توصیه‌ای - مقامات دولتی با همکاری مالکان کشتی و ادارات بندری باید

اقدامات مقتضی را جهت فراهم آوردن وضع رضایت‌بخش تر جریان ترافیک بندری به

منظور تسریع در کار ترخیص مسافران، خدمه و بار توشه صورت داده و پرسنل مورد نیاز را

جهت این امر به کار گرفته و اطمینان حاصل نمایند که تأسیسات و تجهیزات کافی تهیه

گردیده و دقت لازم جهت بازگیری، تخلیه ائاثیه و همچنین وسایل جابجایی (که شامل استفاده از سیستمهای مکانیزه نیز می‌باشد) در قسمتهایی که بیشترین تأخیرهای مسافری مشاهده گردیده و اتفاق می‌افتد، مبذول نمایند باید ترتیباتی اتخاذ شود تا سرپناه لازم در محل بین‌کشتی و نقطه‌ای که مسافرین و خدمه مورد بازرسی قرار می‌گیرند، ایجاد گردد.

۳-۱۱-۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید:

الف- ضمن هماهنگی با مالکان کشتی و ادارات بندری ترتیبات مناسبی را عرضه کنند، از قبیل:

- ۱- روش انفرادی و پیوسته‌ای برای جریان کار مسافران و ائاثیه.
 - ۲- سیستمی که به مسافران امکان بدهد به سهولت ائاثیه بازرسی شده خود را به محض قرار گرفتن در محلی که امکان مطالبه آن می‌باشد، شناخته و به دست آورند.
- ب- مطمئن شوند که ادارات بندری بگونه‌ای کلیه اقدامات لازم را بعمل می‌آورند بنحویکه:

۱- دسترسی آسان و سریع برای مسافرین و ائاثیه آنها به حمل و نقل محلی و بالعکس فراهم گردد.

۲- اگر از خدمه خواسته شده است که در محل‌هایی جهت مقاصد دولتی گزارش دهند، ورود به آن مناطق باید آسان بوده و تا حد امکان آن مناطق باید به یکدیگر نزدیک باشند.

۳-۱۲- استاندارد- مقامات دولتی باید از مالکان کشتی خواستار شوند که اطمینان یابند کارکنان روی کشتی کلیه اقدامات مناسبی را که به تسریع روند ورود مسافران و خدمه کمک می‌کند بعمل می‌آورند، این اقدامات می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

الف- ارائه پیام قبلی به مقامات دولت ذریبط برای اعلام مناسبترین پیش‌بینی زمان ورود، و بدنبال آن اطلاع از هر تغییر در زمان، و همچنین اعلام مسیر سفر در جائیکه ممکن است بر الزامات بازرسی تأثیر گذارد.

ب- آماده داشتن اسناد کشتی برای مرور سریع.

ج- تهیه نردبان یا سایر وسایل آمدن روی کشتی جهت نصب در طول مدتی که کشتی بطرف اسکله یا نگرگاه در حرکت است.

د- جمع نمودن و معرفی سریع و منظم اشخاص روی کشتی با مدارک لازم برای بازرسی با توجه به ترتیبات لازم برای تعویض خدمه کشتی جهت انجام وظایف ضروری در موتورخانه‌ها و سایر جاها.

۳-۱۳- رویه توصیه‌ای - نحوه وارد کردن اسامی بر روی اسناد مسافران و خدمه به این صورت است که باید نام یا نامهای خانوادگی اول نوشته شوند. هنگامیکه از نام خانوادگی پدری و مادری هر دو استفاده می‌شود، نام خانوادگی پدری باید در اول قرار داده شود. در مواردیکه برای زن شوهر دار نام خانوادگی پدر شوهر یا نام خانوادگی پدری زن هر دو بکار می‌رود، نام خانوادگی پدری شوهر باید در ابتدا قرار داده شود.

۳-۱۴- استاندارد - مقامات دولت باید، بدون تأخیر ناموجه، مسافران و خدمه را جهت آزمایش برای پذیرش ورودشان به کشور وقتی که چنان آزمایش ضروری است، بپذیرند. ۳-۱۵- اگر برای مقامات دولتی معلوم شود که سند متعلق به یک مسافر ناقص می‌باشد، یا اگر به همین دلیل مسافری غیر قابل پذیرش در کشور تشخیص داده شود، مقامات دولتی نباید مجازاتی را علیه مالکان کشتی اعمال کنند.

۳-۱۵-۱- استاندارد - مقامات دولتی مالکان کشتی را باید دعوت کنند که تمامی احتیاطات منطقی را بعمل آورند، تا مسافران هر نوع مدارک خواسته شده توسط دولت‌های متعاقد را به همراه داشته باشند.

۳-۱۵-۲- رویه توصیه‌ای - جهت تسهیل و تسریع ترافیک بین‌المللی دریایی مقامات دولتی باید علایم و نشانه‌های استاندارد شده بین‌المللی گسترش یافته یا قبول شده از طرف سازمان با همکاری سایر سازمانهای ذیصلاح تا حد امکان متداول در تمامی روش‌های حمل و نقل را برای استفاده در ترسینالهای دریایی و روی کشتیها به اجرا بگذارند یا در موردی که موضوع در صلاحیت قضایی آنها نباشد به طرفین مسؤول سفارش کنند که در کشورشان به اجرا بگذارند.

ج- تسهیلات برای کشتیهایی که در سفرهای سیاحتی اشتغال دارند و مسافران کشتیهای سیاحتی.

۳-۱۶-۱- مقامات دولتی هنگامیکه قبل از ورود یک کشتی سیاحتی اطلاع حاصل نمایند

که مسؤول بهداری برای ورود کشتی به بندر مورد نظر بر این عقیده هستند که ورد آن کشتی باعث بروز و اشاعه بیماری از نوع قرنطینه‌ای نخواهد شد، مجوز ورود را برای آن کشتی تفریحی بو صیله رادیو اعطاء خواهند نمود.

۳- ۱۶- ۲- استاندارد- از کشتیهای سیاحتی (بشرط اینکه هیچ تغییری در شرایط سفر بوجود نیامده باشد)، اظهارنامه کلی، فهرست مسافران و فهرست خدمه باید صرفاً در اولین بندر ورودی و آخرین بندر خروجی در یک کشور خواسته شود.

۳- ۱۶- ۳- استاندارد- از کشتیهای سیاحتی، اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی و اظهارنامه لوازم شخصی خدمه باید صرفاً در اولین بندر ورودی خواسته شود.

۳- ۱۶- ۴- استاندارد گذرنامه‌ها یا سایر مدارک رسمی شناسایی باید همواره در اختیار مسافران کشتی سیاحتی باقی بمانند.

۳- ۱۶- ۵- روه توصیه‌ای- اگر یک کشتی سیاحتی برای مدتی کمتر از ۷۲ ساعت در بندری متوقف شود، داشتن روادید برای مسافران کشتی سیاحتی نباید الزامی باشد، مگر در شرایط ویژه‌ای که توسط مقامات دولتی ذیربط معین شده باشد.

توجه: منظور این روه توصیه‌ای این است که هر کشور متعاهد می‌تواند به محض ورود یک نوع فرم، حاکی از اجازه ورد به آن سرزمین، برای چنین مسافرانی صادر کرده یا قبول نماید.

۳- ۱۶- ۶- استاندارد- مسافران کشتی سیاحتی نباید بخاطر مقررات بازرسی کل توسط مقامات دولتی اجوا می‌شود بی جهت معطل شوند.

۳- ۱۶- ۷- استاندارد- بطور کلی جزیه منظور پاره‌ای مقاصد امنیتی و تشخیص هویت، مسافران کشتی سیاحتی نباید بو صیله مقامات اداره مهاجرت مورد بازرسی فردی قرار گیرند.

۳- ۱۶- ۸- استاندارد- اگر یک کشتی سیاحتی بطور متوالی در بیش از یک بندر در یک کشور واحد پهلو بگیرد مسافران باید بطور کلی فقط در اولین بندر ورودی و آخرین بندر خروجی توسط مقامات دولتی مورد بازرسی قرار گیرند.

۳- ۱۶- ۹- روه توصیه‌ای- جهت تسهیل در پیاده کردن بموقع، کنترل ورودی مسافرین یک کشتی سیاحتی، در صورت امکان باید قبل از ورود به محل پیاده شدن در داخل کشتی

انجام شود.

۳-۱۶-۱۰- رویه توصیه‌ای - مسافران کشتی سیاحتی که در یک بندر پیاده شده و در بندر دیگر در همان کشور دوباره به همان کشتی ملحق می‌شوند، باید از همان تسهیلاتی بهره‌مند شوند که مسافران پیاده شده از یک کشتی سیاحتی که در همان بندر به آن کشتی برمی‌گردند بهره‌مند می‌شوند.

۳-۱۶-۱۱- رویه توصیه‌ای - گواهینامه بهداشت دریاپی باید تنها سند کنترل بهداشتی لازم برای مسافران کشتی سیاحتی باشد.

۳-۱۶-۱۲- استاندارد - استفاده مسافران کشتی سیاحتی از فروشگاه‌های با معافیت گمرکی در کشتی هنگام توقیف کشتی در بندر مجاز می‌باشد.

۳-۱۶-۱۳- استاندارد - مسافران کشتی سیاحتی نباید ملزم به ارائه اظهارنامه کتبی گمرکی شوند.

۳-۱۶-۱۴- رویه توصیه‌ای - مسافران کشتی سیاحتی نباید مورد هیچگونه کنترل ارزی قرار گیرند.

۳-۱۶-۱۵- استاندارد - کارتهای سوار یا پیاده شدن نباید برای مسافران کشتی سیاحتی الزامی باشند.

۳-۱۶-۱۶- رویه توصیه‌ای - بجز در جائیکه بازرسی مسافر منحصرأ بر پایه فهرست مسافران است، مقامات دولتی نباید اصرار به تکمیل جزئیات زیر در فهرست مسافران داشته باشند:

- تابعیت (ستون ششم).

- تاریخ و محل تولد (ستون هفتم).

- بندر سوار شدن (ستون هشتم).

- بندر پیاده شدن (ستون نهم).

د- مقررات ویژه جهت تسهیل امور مسافران در حال ترانزیت.

۳-۱۷-۱- استاندارد - مسافر ترانزیتی که بر روی کشتی، که با آن وارد و خارج می‌گردد،

باقی می‌ماند معمولاً نباید توسط مقامات دولتی مورد بازرسیهای متداول قرار گیرد.

۱۷-۲- رویه توصیه‌ای - به مسافر ترانزیت باید اجازه داده شود تا گذرنامه یا سایر اسناد هویت خود را نزد خویش نگهدارد.

۱۷-۳- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیت را نباید ملزم به تکمیل کارت سوار یا پیاده شدن نمود.

۱۷-۴- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیت که مسافرت خود را در همان بندر و با همان کشتی ادامه می‌دهد، در طول مدت توقف کشتی در بندر در صورت تمایل معمولاً باید اجازه موقت رفتن به ساحل را داشته باشد.

۱۷-۵- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیتی که سفرش را از همان بندر و با همان کشتی ادامه می‌دهد نباید بجز در شرایط ویژه‌ای که توسط مقامات دولتی ذیربط معین شده، ملزم به داشتن رواید شود.

۱۷-۶- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیتی که سفرش را از همان بندر و با همان کشتی ادامه می‌دهد معمولاً نباید ملزم به ارائه اظهارنامه کتبی گمرکی شود.

۱۷-۷- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیتی که از کشتی در یک بندر پیاده شده و در بندر دیگری در همان کشور به همان کشتی سوار می‌شود باید از همان تسهیلاتی بهره‌مند شود که مسافری که در یک کشتی وارد و در همان بندر با همان کشتی خارج می‌شود بهره‌مند می‌گردد.

۸- مقررات تسهیل برای کشتیهایی که به خدمات علمی اشتغال دارند.

۱۸-۳- رویه توصیه‌ای - یک کشتی که به خدمات علمی اشتغال دارد، اشخاصی را حمل می‌کند که الزاماً به چنین اهداف علمی مربوط به آن سفر مشغول هستند. در صورت احراز چنین هویتی، چنین اشخاصی باید حداقل، از همان تسهیلاتی که به اعضاء خدمه آن کشتی اعطا شده است، برخوردار باشند.

و - مقررات بیشتر در مورد تسهیلات مربوط به خارجیان عضو خدمه کشتیهایی که به سفرهای بین‌المللی اشتغال دارند - مرخصی ساحلی.

۱۹-۳- استاندارد - به اعضاء خدمه خارجی در طول مدت توقف کشتی‌ای که با آن به بندر آمده‌اند، باید توسط مقامات دولتی اجازه به ساحل آمدن داده شود، به شرط اینکه تشریفات

در موقع ورود کشتی انجام شده باشد و مقامات دولتی دلیلی برای خودداری از صدور اجازه به ساحل آمدن به دلایل بهداشتی، امنیتی یا نظام عمومی نداشته باشند.

۱۹-۳-۱- استاندارد - اعضاء خدمه جهت گرفتن مرخصی ساحلی باید ملزم به رعایت داشتن روادید باشند.

۱۹-۳-۲- رویه توصیه‌ای - اعضاء خدمه قبل از رفتن به مرخصی ساحلی یا هنگام برگشتن از آن معمولاً نباید مورد بازرسی شخصی قرار گیرند.

۱۹-۳-۳- استاندارد - خدمه، جهت مرخصی ساحلی، نباید ملزم به داشتن اجازه مخصوص مثلاً برگه مرخصی ساحلی شوند.

۱۹-۳-۴- رویه توصیه‌ای - در صورتیکه خدمه هنگام استفاده از مرخصی ساحلی ملزم به همراه داشتن اسناد هویت خود باشند این اسناد باید محدود به آنهاست شوند که در استاندارد ۱۰-۳ ذکر شده است.

بخش چهارم - بهداشت عمومی و قرنطینه شامل مقررات بهداشت برای حیوانات و گیاهان

۱۰-۴- استاندارد - مقامات دولتی یک کشور غیر عضو به مقررات بین‌المللی بهداشت، باید سعی کنند که پیش‌بینی مربوط به اینگونه مقررات را در کشی‌های بین‌المللی بعمل آورند.

۱۰-۴-۲- رویه توصیه‌ای - دولتهای متعاقد با داشتن پاره‌ای منافع مشترک در رابطه با شرایط بهداشتی، جغرافیایی، اجتماعی یا اقتصادی‌شان باید براساس ماده ۹۸ مقررات بین‌المللی بهداشت، ترتیبات خاصی را هنگامی که اینچنین ترتیبات اجرای آن مقررات را تسهیل می‌نماید، بین خود منظور نمایند.

۱۰-۴-۳- رویه توصیه‌ای - در مواردیکه ارائه گواهینامه‌های بهداشتی یا اسناد مشابه در رابطه با حمل حیوانات، گیاهان یا تولیدات وابسته الزامی می‌باشد، چنین مدارک و اسنادی

باید بطور ساده و گسترده انتشار یافته باشد و دولتهای متعهد به منظور استاندارد نمودن چنین الزاماتی باید با یکدیگر همکاری نمایند.

۴-۴- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید هر جا که مقدور است هنگامیکه قبل از ورود یک کشتی اطلاع حاصل می‌نمایند که مسؤول بهداشتی برای ورود کشتی به بندر مورد نظر بر این عقیده هستند که ورود آن کشتی باعث بروز و شیوع یک بیماری از نوع قرنطینه‌ای نخواهد شد، مجوز ورود را برای آن کشتی بوسیله رادیو اعطا نمایند.

مقامات بهداشتی باید حتی المقدور قبل از ورود به کشتی به بندر امکان ورود به کشتی را داشته باشند.

۴-۴-۱- استاندارد - مقامات دولتی باید همکاری مالکان کشتی را جذب کنند تا اطمینان حاصل کنند که در صورت بروز یک بیماری در روی کشتی (امر گزارش به مقامات بهداشتی بندر مقصد کشتی جهت تهیه مقدمات) و تهیه مقدمات حضور پرستل ویژه پزشکی و هر گونه تجهیزات لازم جهت اقدامات بهداشتی هنگام ورود رعایت خواهد شد.

۴-۵- استاندارد - مقامات دولتی باید ترتیباتی اتخاذ نمایند تا کلیه آژانسهای مسافری و سایر مراجع ذیربط بتوانند برای مسافران به تعداد کافی، قبل از شروع مسافرت لیستهای واکسیناسیون مورد نیاز مقامات دولتی کشورهای ذیربط همچنین فرمهای گواهی واکسیناسیون را مطابق با مقررات بین‌المللی بهداشت، تهیه نمایند.

مقامات دولتی باید کلیه اقدامات ممکن را به منظور که مایه کوبها از گواهینامه‌های بین‌المللی واکسیناسیون یا واکسینامیون مجدد استفاده نمایند بعمل آورند، تا پذیرش همگانی آنها تضمین شود.

۴-۶- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی در هر تعداد بندری که میسر است باید علاوه بر ایجاد تسهیلات واکسیناسیون، تسهیلاتی نیز برای تکمیل گواهینامه‌های بین‌المللی واکسیناسیون یا واکسیناسیون مجدد فراهم کنند.

۴-۷- استاندارد - مقامات دولتی باید مطمئن شوند که اقدامات و تشریفات بهداشتی فوراً در محل برقرار شده و بدون تأخیر پایان یافته و بدون تبعیض انجام می‌شود.

۴-۸- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید در هر تعداد بندری که میسر است تسهیلات

کافی را جهت اداره بهداشت عمومی و اقدامات قرنطینه‌ای حیوانی و کشاورزی برپا دارند.
 ۴-۹- استاندارد - در هر تعداد بندری که در یک کشور میسر است، تسهیلات پزشکی در مواردی که ایجاد تسهیلات پزشکی برای درمان اضطراری خدمه و مسافران منطقی و عملی بنظر می‌رسد باید اینگونه تسهیلات آماده و در دسترس باشد.

۴-۱۰- استاندارد - بجز در مواردی اضطراری که متضمن خطر بزرگی برای بهداشت عمومی است، کشتی‌ای که آلوده یا مظنون به آلودگی به یک بیماری قرنطینه‌نمی‌باشد، نباید بخاطر بیماری مسری دیگری از ورود به یک بندر جهت تخلیه یا بارگیری کالا، آذوقه یا گرفتن سوخت یا آب توسط مقامات دولتی، منع گردد.

۴-۱۱- رویه توصیه‌ای - حمل حیوانات، مواد خام حیوانی، محصولات خام حیوانی، مواد غذایی حیوانات و محصولات گیاهی قرنطینه‌ای، وقتی که به همراه یک گواهی قرنطینه‌ای در فرمی مورد قبول دولت‌های متعاقد ذیربط باشد در شرایط ویژه‌ای باید مجاز باشد.

بخش پنجم - مقررات متفرقه

الف - ضمانت‌نامه‌ها و سایر اشکال تضمین.

۵-۱- رویه توصیه‌ای - در مواردی که مقامات دولتی از مالکان کشتی برای پوشش مسؤولیتهای مالی در رابطه با گمرک، مهاجرت، بهداشت عمومی، قرنطینه کشاورزی یا قوانین و مقررات مشابه یک کشور خواستار ارائه ضمانتنامه یا سایر اشکال تضمین هستند، در هر کجا ممکن باشد باید استفاده از یک ضمانتنامه جامع یا شکل دیگر تضمین را مجاز گردانند.

ب - اشتباهات در اسناد و مجازاتهای مربوطه.

۵-۲- استاندارد - مقامات دولتی باید بدون معطل کردن کشتی، تصحیح اشتباهات را در سندی که در این ضمیمه پیش‌بینی شده است در صورتیکه قانع شده باشند که این اشتباهات سهوی بوده، ماهیت جدی نداشته، ناشی از بی‌دقتی مکرر نبوده و به قصد نقض قوانین و مقررات انجام نشده‌اند، بشرط اینکه این اشتباهات قبل از بررسی کامل سند کشف شده باشند

و تصحیحات را بتوان بدون معطلی انجام داد، اجازه دهند.

۳-۵- استاندارد- اگر اشتباهاتی که در اسناد مذکور در این ضمیمه توسط مالک کشتی یا مانده یا از طرف آنان امضاء شده یا به نحو دیگری گراهی شده‌اند، پیدا شوند، قبل از دادن فرصتی جهت قانع کردن مقامات دولتی نسبت به اینکه اشتباهات سهوی بوده، ماهیت جدی نداشته، ناشی از بی‌دقتی مکرر نبوده و به تصد نقض قوانین و مقررات انجام نشده‌اند، نباید هیچگونه مجازاتی اعمال گردد.

ج- خدمات در بنادر.

۴-۵- رویه توصیه‌ای- خدمات معمولی مقامات دولتی در طول ساعت متداول کار باید بدون هزینه ارائه شود.

مقامات دولتی باید سعی کنند ساعات متداول کار خدمات خود را در بنادر طوری تنظیم نمایند که با مدتی که حجم کار زیاد است هماهنگ باشد.

۴-۵- ۱- استاندارد- دولتهای متعاقد برای سازماندهی به خدمات معمولی مقامات دولتی در بنادر بمنظور خودداری از معطل کردن بی‌مورد کشتیها بعد از ورود آنها یا زمانی که آماده هزینه هستند باید تمامی مقررات قابل اجرا را تصویب نموده و زمان تکمیل تشریفات را مشروط بر اینکه اطلاع کافی از زمان تقریبی ورود یا هزینه به مقامات دولتی داده شده باشد، به حداقل برسانند.

۴-۵- ۲- استاندارد- برای آزمایش طبی یا هر آزمایش تکمیلی خواه با کتربولوزیک یا بصورت دیگر در هر موقع از شب یا روز که بعمل آمده باشد، اگر این آزمایش بمنظور اطمینان از سلامتی شخص بوده و نه بمنظور دیگر کشتی برای بازرسی جهت اهداف قرنطینه‌ای بجز بازرسی یک کشتی برای صدور یک گراهینامه موش‌زدائی یا معافیت از موش‌زدائی و نه برای واکسیناسیون یک شخص که به کشتی وارد می‌شود و صدور گراهینامه آن، هیچ هزینه‌ای توسط مقامات بهداشت نباید خواسته شود. با این همه هنگامیکه مقرراتی بجز اینها در مورد یک کشتی یا مسافری آنها یا خدمه ضروری است و هزینه‌هایی برای آنها توسط مقامات بهداشتی خواسته شده، چنین هزینه‌هایی بر اساس یک تعرفه واحد که در تمام سرزمین مربوطه یکسان خواهد بود خواهد شد و آن هزینه‌ها بدون تبعیض نسبت به تابعیت، سکونت یا اقامت هر شخص مربوطه و یا نسبت به تابعیت، پرچم، ثبت یا

مالکیت کشتی اخذ خواهد شد.

۴-۳- رویه توصیه ای - هنگامیکه خدمات مقامات دولتی خارج از ساعات متداول کار اشاره شده در رویه توصیه ای ۴-۵ ارائه می گردد، آن خدمات باید بطریقی ارائه شود که نرخ آنها در حد اعتدال نگهداشته شده و بیشتر از نرخ واقعی نباشد.

۵-۵- استاندارد - در مواردی که حجم ترافیک بندری اجازه می دهد، مقامات دولتی باید اطمینان حاصل نمایند که خدمات در جهت اجرای تشریفات در مورد کالا و ائانه، بدون توجه به ارزش و نوع آنها ارائه می شوند.

۵-۶- رویه توصیه ای - دولتهای متعاقد سعی خواهند کرد، ترتیباتی را اتخاذ نمایند که بر اساس آن یک دولت، تسهیلاتی را به دولت دیگر اعطا نماید که قبل از ورود یا حین مسافرت، این دولت نسبت به بازرسی کشتیها، مسافرین، خدمه، ائانه، کالا و مدارک مربوط به گمرک، مهاجرت، بهداشت عمومی، امور قرنطینه ای گیاهان و حیوانات، هنگامیکه چنین عملی ترخیص را در موقع ورود به آن کشور آسان می نماید، اقدام نماید.

د - کالاهایی که در بندر مقصد تعیین شده تخلیه نمی شوند.

۵-۷- استاندارد - چنانچه کالای فهرست شده ای در اظهارنامه کالا در بندر مقصد تعیین شده تخلیه نشود، مقامات دولتی باید اجازه دهند اظهارنامه کالا اصلاح شود و اگر قانع شدند که کالا در واقع روی کشتی بارگیری نشده، یا اگر شده، در بندر دیگری تخلیه شده است، نباید مجازاتی اعمال کنند.

۵-۸- استاندارد - هنگامی که به اشتباه یا به یک دلیل معتبر دیگر هر کالایی در بندری غیر از بندر مقصد تعیین شده تخلیه شود، مقامات دولتی باید حمل مجدد آن را به مقصد تعیین شده اش تسهیل نمایند. این پیش بینی در مورد کالاهای خطرناک، کالاهای ممنوعه یا دارای محدودیت اعمال نمی گردد.

ه - محدودیت مسؤلیتهای مالکان کشتی.

۵-۹- استاندارد - مقامات دولتی نباید از یک مالک کشتی بخواهند که اطلاعات بخصوصی را که مورد استفاده آن مقامات است در بارنامه یا نسخ آن اضافه نماید، مگر اینکه مالک کشتی صادرکننده یا واردکننده، یا نماینده آنان باشد.

۵-۱۰- استاندارد - مقامات دولتی نباید مسؤلیت ارائه اسناد یا صحت آنها را که در رابطه

با ترخیص کالا، از واردکننده یا صادرکننده خواسته می‌شود متوجه مالک کشتی بدانند، مگر اینکه مالک کشتی صادرکننده یا واردکننده یا نماینده آنان باشد.
و - کمک در مواقع اضطراری.

۵-۱۱ - استاندارد - مقامات دولتی ورود و عزیمت کشتیهایی را که به کار نجات در مواقع اضطراری، مبارزه و جلوگیری از آلودگی دریا یا دیگر عملیات ضروری جهت اطمینان از ایمنی دریایی، ایمنی جان مردم و حمایت از محیط زیست دریایی اشتغال دارند، باید تسهیل کنند.

۵-۱۲ - استاندارد - مقامات دولتی باید حتی المقدور امکان ورود و ترخیص اشخاص، کالا، مواد و تجهیزات مورد نیاز را برای مقابله با موقعیت‌های موصوف در استاندارد ۵-۱۱ فراهم آورند.

قانون الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تجسس و

نجات دریایی 'مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۱

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون تجسس و نجات دریایی مصوب ۱۳۵۸ شمسی مطابق با ۱۹۷۹ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی، مشتمل بر یک مقدمه، هشت ماده و یک ضمیمه به شرح پیوست ملحق و اسناد آن را مبادله نماید.

کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات در دریا

متعاهدین به این کنوانسیون:

با توجه به اهمیت فراوانی که در بسیاری از کنوانسیون‌ها نسبت به امر کمک‌رسانی به

افراد در حال اضطراب در دریا و ایجاد امکانات کافی و مؤثر از طرف کشور ساحلی جهت نگرهبانی در ساحل به منظور خدمات جستجو و نجات، فائل شده است.

با بررسی توصیه نامه چهلم که در کنفرانس بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا، ۱۹۶۰ (۱۳۳۹) به تصویب رسیده با تأکید بر سودمند بودن فعالیتهای هماهنگ فی مابین تعدادی از سازمانهای بین‌الدولی در رابطه با ایمنی در دریا،

با تمایل به توسعه و بسط این فعالیتهای از طریق یک برنامه بین‌المللی جستجو و نجات دریایی که مسؤل نیازهای ترافیک دریایی جهت نجات جان افراد در حال اضطراب در دریا، باشد.

با آرزوی بسط همکاریهای فی مابین سازمانهای جستجو و نجات در جهان و آنهایی که در عملیات جستجو و نجات در دریا، شرکت می‌نمایند، به شرح ذیل توافق نموده‌اند:

ماده ۱ - وظایف کلی براساس کنوانسیون: اعضا، تمهد می‌نمایند تا موارد قانونی یا سایر اقدامات مقتضی که برای اجرای کامل کنوانسیون و ضمیمه آن، که جزء لاینفک کنوانسیون است را به کار بینند، مگر در صورتی که به صراحت به شکل دیگری عنوان شده باشد مراجعه به کنوانسیون به منزله همان مراجعه به ضمیمه تلقی خواهد شد.

ماده ۲ - سایر مقاوله‌نامه‌ها و تفسیر: ۱ - هیچ چیز در این کنوانسیون نمی‌تواند قانون‌مندی و توسعه حقوق دریاهای مصوب در کنفرانس حقوق دریاهای سازمان ملل متحد را که متعاقب قطعنامه (۲۵۷) ۲۷۵۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد تشکیل گردیده یا ادعا و نظریات حقوقی حال یا آینده هیچ کشوری را در مورد حقوق دریاهای و ماهیت و حدود صلاحیت قضایی کشور ساحلی و صاحب پرچم را، خدشه‌دار نماید.

۲ - هیچ مقرراتی از این کنوانسیون نایستی به صورتی تعبیر شود که تمهدات یا حقوق کشتیها را که در سایر اسناد بین‌المللی درج گردیده، خدشه‌دار نماید.

ماده ۳ - اصلاحات: ۱ - کنوانسیون را از این به بعد می‌توان با هر یک از مراحل مندرج در بندهای ۲ و ۳ ذیل اصلاح نمود:

۲ - اصلاح پس از بررسی در سازمان مشورتی دریایی بین‌الدولی (که از این پس سازمان نامیده می‌شود).

الف- هر اصلاحیه‌ای که از طرف یک عضو پیشنهاد شده و به دبیرکل سازمان (از این به بعد دبیرکل نامیده می‌شود) ابلاغ شده باشد، یا هر اصلاحیه‌ای که دبیرکل در نتیجه اصلاحیه‌ای که به ماده مشابه ضمیمه ۱۲ کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری وارد شده، لازم تشخیص دهد، بین تمامی اعضاء سازمان و تمامی متعاهدین حداقل ۶ ماه قبل از بررسی آن توسط کمیته ایمنی دریاوردی سازمان، توزیع خواهد گردید.

ب- متعاهدین، چه عضو سازمان بوده یا نباشند حق شرکت در جلسه کمیته ایمنی دریاوردی جهت بررسی و اتخاذ اصلاحات را، خواهند داشت.

ج- اصلاحات توسط دو سوم اکثریت اعضاء حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریاوردی تصویب خواهد گردید به شرط اینکه حداقل یک سوم اعضاء در موقع تصویب اصلاحیه، حضور داشته باشند.

د- اصلاحات تصویب شده بر اساس شق (ج) توسط دبیرکل جهت پذیرش به اطلاع کلیه اعضاء خواهد رسید.

ه- اصلاحیه در مورد یک ماه یا در مورد بندهای ۴-۱، ۵-۱، ۷-۱، ۲-۱، ۱۰-۱، ۲-۲، ۱-۳، ۳-۱، ۳-۲، ۳-۱ ضمیمه در پایان یک سال از تاریخی که دبیرکل یک سند پذیرش از دو سوم اعضاء دریافت داشته باشد، به عنوان پذیرفته شده تلقی خواهد گردید.

و- یک اصلاحیه در مورد ضمیمه به غیر از بندهای ۴-۱، ۷-۱، ۲-۱، ۱۰-۱، ۲-۲، ۱-۳ یا ۳-۱، ۳-۲ در پایان یک سال از تاریخی که برای اعضاء جهت پذیرش ابلاغ شده باشد به عنوان پذیرش ابلاغ شده یاد به عنوان پذیرفته شده تلقی خواهد گردید. البته چنانچه در ظرف این مدت بیش از یک سوم اعضاء به دبیرکل اطلاع دهد که نسبت به اصلاحات اعتراض دارند، اصلاحیه پذیرفته شده تلقی نخواهد گردید.

ز- اصلاحیه‌ای در مورد یک ماده یا بندهای ۴-۱، ۵-۱، ۷-۱، ۲-۱، ۱۰-۱، ۲-۲، ۱-۳ یا ۳-۱، ۳-۲، ۳-۱ ضمیمه، به شکل ذیل لازم‌الاجرا می‌گردد:

I- در مورد اعضائی که آثار پذیرفته‌اند، ۶ ماه پس از تاریخی که معلوم می‌گردد اصلاحیه مورد پذیرش قرار گرفته است.

II- در مورد اعضائی که بعد از برآورده شدن شرط مندرج در شق (ه) و بعد از تاریخ

لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه آن پذیرفته تا هنگام پذیرفته شدن اصلاحیه.

III- در مورد اعضائی که آن را بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه می‌پذیرند، ۳۰ روز

بعد از تسلیم یک سند مبنی بر پذیرش.

ح- یک اصلاحیه در مورد ضمیمه به غیر از بندهای ۴-۱-۲، ۵-۱-۲، ۷-۱-۲، ۱۰-۱-۲،

۲-۱-۳ یا ۳-۱-۳ در مورد کلیه اعضا به غیر از آنهایی که مطابق بند و به اصلاحیه اعتراض

نموده باشند و اینکه از چنین اعتراضیه‌هایی ۶ ماه بعد از تاریخی که مورد پذیرش قرار

می‌گیرند انصراف حاصل ننموده باشند، به مرحله اجرا درخواهد آمد. البته قبل از

لازم‌الاجرا شدن هر عضوی می‌تواند به دبیرکل اعلام نمایند که خطوط را از اجراء اصلاحیه

برای مدتی که بیش از یک سال از تاریخ لازم‌الاجرا شدن تجاوز نکند یا برای مدت

طولانی‌تری که توسط دوسوم اکثریت حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی در

زمان تصویب اصلاحیه، تعیین شده باشد، معاف می‌گرداند.

۳- اصلاحیه از طریق یک کنفرانس: الف- بر اساس درخواست یک عضو که مورد

موافقت حداقل یک سوم اعضا قرار گیرد، سازمان اقدام به تشکیل کنفرانسی با حضور

اعضای خواهد نمود تا اصلاحات وارده بر کنوانسیون را مورد بررسی قرار دهد. اصلاحات

پیشنهادی توسط دبیرکل حداقل ۶ ماه قبل از بررسی آن توسط کنفرانس بین اعضا توزیع

خواهد یافت.

ب- اصلاحات به وسیله دوسوم اکثریت حاضر و رأی‌دهنده در چنین کنفرانسی به

تصویب خواهد رسید. مشروط بر اینکه حداقل یک سوم اعضا در موقع تصویب اصلاحیه

حاضر باشند، اصلاحاتی را که بدین شکل به تصویب می‌رسد توسط دبیرکل جهت پذیرش

به کلیه اعضا اطلاع داده خواهد شد.

ج- مگر در صورتی که کنفرانس به شکل دیگری تصمیم گرفته باشد، اصلاحیه پذیرفته

شده تلقی خواهد گردید و به ترتیب مراحل مندرج در شقوق (ه) (۲)، (و) (۲)، (ز) (۲) و (ح) (۲)

(۲) لازم‌الاجراء می‌گردد، به شرایط اینکه مراجعه مندرج در شق (ح) (۲) در مورد کمیته

ایمنی دریانوردی که مطابق با شق (ب) (۲) بسط یافته، به منزله مراجعه به کنفرانس تلقی شده

باشد.

۴- هر اعلامیه پذیرش، یا اعتراضی به یک اصلاحیه‌ای یا هر اخطار که مطابق با شق (ح) (۲) داده شده باشد به صورت مکتوب به دبیرکل تسلیم که وی تسلیم آن را با ذکر تاریخ دریافت به کلیه اعضا اطلاع خواهد داد.

۵- دبیرکل به کلیه اعضا هر اصلاحیه‌ای را که لازم‌الاجراء می‌گردد، همراه با تاریخ لازم‌الاجرائی چنین اصلاحیه‌ای، اطلاع خواهد داد.

ماده ۴- امضاء - تصدیق، پذیرش، تصویب و الحاق: ۱- کنوانسیون از تاریخ دهم آبان ۱۳۵۸ مطابق با اول نوامبر ۱۹۷۹ تا تاریخ نهم آبان ۱۳۵۸ مطابق با ۳۱ اکتبر ۱۹۸۰ در مقر سازمان جهت امضاء مفتوح می‌باشد و از آن تاریخ به بعد برای الحاق مفتوح خواهد ماند. کشورها می‌توانند به طرق ذیل به عضویت این کنوانسیون درآیند:

الف - امضاء بدون شرط تصدیق، پذیرش یا تصویب، یا

ب - امضاء به شرط تصدیق، پذیرش یا تصویب پس از تصدیق، پذیرش یا تصویب، یا
ج - الحاق.

۲- تصدیق، پذیرش، تصویب یا الحاق با تسلیم یک سند به این معنی به دبیرکل، لازم‌الاجراء می‌گردد.

۳- دبیرکل به کلیه اعضا هر گز نه امضاء یا تسلیم هر سند تصدیق، پذیرش، تصویب یا الحاق و تاریخ تسلیم آن را اطلاع خواهد داد.

ماده ۵- لازم‌الاجراء شدن: ۱- کنوانسیون ۱۲ ماه بعد از تاریخ که ۱۵ کشور مطابق با ماده ۴ به آن متعهد شده باشند، لازم‌الاجراء خواهد گردید.

۲- لازم‌الاجراء شدن برای کشورهایی که کنوانسیون را مطابق ماده ۴ در پی برآورده شدن شرایط مندرج در بند ۱ قبل از اینکه کنوانسیون لازم‌الاجراء گردد، تأیید، پذیرفته، تصویب یا به آن ملحق شده باشند. تاریخی خواهد بود که کنوانسیون به اجراء در می‌آید.

۳- لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون برای کشورهایی که پس از به اجراء درآمدن کنوانسیون آن را تأیید، پذیرفته، تصویب یا به آن ملحق می‌گردند، ۳۰ روز پس از تاریخ تسلیم سندی مطابق با ماده ۴، خواهد بود.

- ۴- هر سند تأیید، پذیرش، تصویب یا الحاق تسلیم شده بعد از به اجرا درآمدن اصلاحیه به کنوانسیون براساس ماده ۳، به عنوان اصلاح کنوانسیون تلقی، و کنوانسیون اصلاح شده، ۳۰ روز بعد از تسلیم چنین سندی برای کشورها، لازم الاجرا خواهد گردید.
- ۵- دبیرکل به کشورها تاریخ اجراء کنوانسیون را اطلاع خواهد داد.
- ماده ۶- انصراف: ۱- هر یک از اعضاء در هر زمان پس از طی مدت ۵ سال از تاریخ لازم الاجراء شدن کنوانسیون برای آن کشور، می تواند از کنوانسیون انصراف حاصل نماید.
- ۲- انصراف با تسلیم یک سند انصراف به دبیرکل که کشورها را در مورد دریافت سند انصراف، تاریخ دریافت آن و همچنین تاریخی را که این سند لازم الاجرا می شود مطلع خواهد نمود، تأثیر پیدا می کند.
- ۳- انصراف ظرف یک سال، یا مدت بیشتری که در سند انصراف ممکن است تصریح داده شده باشد، پس از دریافت آن توسط دبیرکل تأثیر پیدا خواهد نمود.
- ماده ۷- تسلیم و ثبت: ۱- کنوانسیون به دبیرکل تسلیم که وی نسخ حقیقی تأیید شده آن را در اختیار کشورها قرار خواهد داد.
- ۲- به محض به اجرا درآمدن کنوانسیون، دبیرکل متن آن را جهت ثبت و انتشار مطابق با ماده ۱۰۲ منظور سازمان ملل متحد، در اختیار دبیرکل سازمان ملل متحد قرار خواهد داد.
- ماده ۸- زبانها: کنوانسیون در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیاتی ایجاد گردیده، هر متن بطور یکسان معتبر خواهد بود.
- ترجمه رسمی به زبان عربی، آلمانی و ایتالیائی و همراه با متن اصلی اعضاء شده، نگهداری خواهد گردید.
- در تاریخ ۱۳۵۸/۲/۲۷ مطابق با بیست و هفتم آوریل یکهزار و نهصد و هفتاد و نه میلادی در هامبورگ تهیه شده.
- در احراز مراتب فوق، اعضاء کتنده ذیل که توسط دولت متبوعه خود به همین منظور اختیار یافته است، این کنوانسیون را اعضاء نموده.

ضمیمه

فصل ۱- شرایط و تعاریف

- ۱-۱- کلمه «باید» در این ضمیمه استفاده شده تاقرینه‌ای باشد بر لزوم استفاده یکنواخت آن توسط کلیه اعضاء به منظور تأمین ایمنی جان در دریا.
- ۱-۲- کلمه «بایستی» در این ضمیمه استفاده شده تاقرینه‌ای باشد بر توصیه برای استفاده یکنواخت آن توسط کلیه اعضاء به منظور تأمین ایمنی در دریا.
- ۱-۳- عبارات مندرج در ضمیمه با معنی ذیل مورد استفاده قرار گرفته‌اند:
 - ۱- «منطقه جستجو و نجات» محلی است با ابعاد تعریف شده که در آن محدوده خدمات جستجو و نجات فراهم آمده است.
 - ۲- «مرکز هماهنگی نجات» واحدی است مسؤول جهت بسط مؤثر سازماندهی خدمات جستجو و نجات و هماهنگ نمودن انجام عملیات جستجو و نجات در منطقه مربوط به جستجو و نجات.
 - ۳- «مرکز فرعی نجات» یک واحد تحت نظارت مرکز هماهنگی نجات خواهد بود که در جهت تکمیل مرکز اصلی نجات در داخل یک محل تعیین شده در یک منطقه جستجو و نجات، ایجاد شده باشد.
 - ۴- «واحد نگهداری ساحلی» یک واحد مستقر در خشکی چه به صورت ثابت یا سیار خواهد بود، که به منظور انجام نگهداری در امر ایمنی کشتیها در مناطق ساحلی، اختصاص یافته باشد.
 - ۵- «واحد نجات» واحدی است متشکل از افراد آموزش دیده و مجهز به وسایل مناسب جهت انجام سریع عملیات جستجو و نجات.
 - ۶- «فرمانده منطقه» فرمانده یک واحد نجات است که برای هماهنگی عملیات جستجو و نجات در داخل محدوده تعیین شده برای نجات، گمارده شده باشد.
 - ۷- «هماهنگ‌کننده جستجوی سطح» کشتی خواهد بود علاوه بر واحد جستجو که برای

هماهنگی جستجو سطح و عملیات نجات در محدوده تعیین شده برای جستجو، تعیین شده باشد.

۸- «مرحله اضطرار» یک عبارت عام می باشد که برحسب موضوع، می تواند مرحله نامعلومی، مرحله آماده باش یا مرحله اضطرار باشد.

۹- «مرحله نامعلومی» وضعیتی است که در آن تا حدی که به ایمنی یک کشتی و افراد روی آن مربوط می گردد، تردید وجود داشته باشد.

۱۰- «مرحله آماده باش» وضعیتی است که در آن ترس در مورد ایمنی کشتی و جان افراد روی آن وجود داشته باشد.

۱۱- «مرحله اضطرار» وضعیتی خواهد بود که در آن یک کشتی یا فردی به وسیله خطر جدید و قریب الوقوع تهدید و کمک فوری نیاز داشته باشد.

۱۲- «فروود آمدن» در صورتی است که یک هواپیما در روی آب فرو راجباری داشته باشد.

فصل ۲ - سازماندهی

۲-۱- ترتیبات مربوط به تأمین و هماهنگی خدمات جستجو و نجات:

۲-۱-۱- اعضاء می بایستی اطمینان حاصل نمایند که ترتیبات لازم برای تأمین خدمات جستجو و نجات کافی برای افراد در حالت اضطرار در دریای اطراف ساحل خود، بعمل آورده اند.

۲-۱-۲- اعضاء اطلاعات مربوط به سازمان جستجو و نجات خود و پس از آن تغییرات مهم و موارد ذیل را به دبیرکل منعکس خواهند نمود:

۱- خدمات ملی جستجو و نجات در دریا.

۲- موقعیت جغرافیایی مرکز هماهنگی نجات، شماره های تلفن و تلکس و حدود مسئولیت های خود، و

۳- واحدهای اصلی جستجو که در اختیار آنان قرار دارد.

۲-۱-۳- دبیرکل به نحو مقتضی اطلاعات مندرج در بند ۲-۱-۲ را به اعضاء منعکس

خواهد نمود.

- ۲-۱-۴- هر حوزه جستجو و نجات بایستی بنا به توافق حاصله توسط متعاهدین ذیربط، تعیین شود، دبیرکل بایستی در جریان این توافقنامه قرار گیرد.
- ۲-۱-۵- در صورتی که توافق بر سر ابعاد دقیق حوزه جستجو و نجات توسط متعاهدین ذیربط حاصل نگردد، این متعاهدین نهایت سعی خود را بکار خواهند بست تا بر سر ترتیبات لازم که بر اساس آن هماهنگی همه جانبه مطابق با خدمات جستجو و نجات حوزه ایجاد گردد، به توافق برسند. چنین ترتیباتی بایستی به دبیرکل منعکس گردد.
- ۲-۱-۶- دبیرکل به تمامی متعاهدین این توافقات و ترتیبات مشروح در بندهای ۲-۱-۳ و ۲-۱-۵ را اطلاع خواهد داد.
- ۲-۱-۷- تحدید حدود حوزه جستجو و نجات با تحدید حدود مرزهای بین‌کشورها مرتبط نبوده و نمی‌تواند آن را خدشه‌دار کند.
- ۲-۱-۸- متعاهدین بایستی در اینکه خدمات جستجو و نجات آنها قادر به واکنش سریع به تقاضای اضطرار باشد، اقدام به عمل آورند.
- ۲-۱-۹- با دریافت خبر مبتی بر اینکه فردی در محدوده دریا در حالت اضطرار قرار گرفته و در آنجا یکی از متعاهدین عملیات هماهنگی کلی جستجو و نجات را فراهم آورده است، مقامات مسؤل کشور مذکور اقدام فوری نسبت به ارائه امداد به بهترین وجه موجود، بعمل خواهد آورد.
- ۲-۱-۱۰- کشورهای متعاهد اطمینان حاصل خواهند نمود تا امداد برای هر فرد در اضطرار در دریا، فراهم آمده باشد. آنان چنین اقدامی را بدون توجه به ملیت یا وضعیت چنین فرد یا اوضاع و احوالی که چنین فردی در آن پیدا شده است، بعمل خواهند آورد.
- ۲-۲- هماهنگی تسهیلات جستجو و نجات.
- ۲-۲-۱- کشورهای متعاهد مقرراتی را برای هماهنگی تسهیلات لازم جهت ایجاد خدمات جستجو و نجات در اطراف سواحل خود، فراهم خواهند آورد.
- ۲-۲-۲- کشورهای متعاهد یک مکانیزم ملی را جهت هماهنگی کلی خدمات جستجو و نجات برقرار خواهند ساخت.
- ۲-۳- ایجاد مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات.

- ۱-۳-۲- جهت تأمین الزامات بندهای ۱-۲-۲ و ۲-۲-۲ کشورهای متعاقد نسبت به ایجاد مراکز هماهنگی نجات جهت خدمات جستجو و نجات خود و چنان مراکز فرعی نجات که تشخیص می‌دهند، اقدام بعمل خواهند آورد.
- ۲-۳-۲- مقامات ذیصلاح هر کشور عضو حوزه‌ای که مرکز فرعی نجات در آنجا مسؤولیت دارد را، تعیین خواهند نمود.
- ۳-۳-۲- هر مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات که مطابق بند ۱-۳-۲ ایجاد شده باشد، بایستی وسایل کافی جهت دریافت ارتباطات اضطرار از طریق ایستگاه رادیویی یا شکل دیگر، در اختیار داشته باشد.
- چنین مرکز و مرکز فرعی بایستی همچنین وسایل کافی برای ارتباط با واحدهای نجات خود و مراکز هماهنگی نجات یا مراکز فرعی نجات به طور لازم در نواحی مجاور، در اختیار داشته باشد.
- ۴-۲- تعیین واحدهای نجات.
- ۱-۴-۲- کشورهای متعاقد اقدام به تعیین واحدهایی به شکل ذیل خواهند نمود:
 - ۱- واحدهای نجات، دولت یا سایر سرویسهای دولتی یا شخصی ذیصلاح که در جای مناسب استقرار یافته و تجهیز شده باشند، یا قسمتهایی از آنها، یا
 - ۲- به عنوان عوامل سازمان جستجو و نجات، دولت یا سرویسهای دولتی یا شخصی ذیصلاح یا قسمتهایی از آنها، که به عنوان تعیین واحدهای جستجو مناسب نبوده، لیکن قادر به شرکت در جستجو و نجات باشند، و وظایف این عوامل را مشخص خواهند نمود.
- ۵-۲- تسهیلات و تجهیزات واحدهای نجات.
- ۱-۵-۲- هر واحد نجات بایستی با تجهیزات و تسهیلات مقتضی برای امور محوله مجهز شده باشد.
- ۲-۵-۲- هر واحد نجات بایستی وسایل سریع و مطمئن ارتباطی با سایر واحدها و عوامل درگیر در چنین عملیاتی را، در اختیار داشته باشد.
- ۳-۵-۲- جعبه‌ها یا بسته‌های حاوی تجهیزات بقاء که برای پرتاب به طرف بازماندگان مورد استفاده قرار می‌گیرد بایستی ماهیت کلی محتویات خود را که با یک کد رنگ مطابق با

بند ۴-۵-۲ و شاخص چاپی و نشانهای گویا، تا حدی که این نشانها وجود دارند، داشته باشند.

۴-۵-۲- مشخصه رنگ محتویات جعبه‌های قابل پرتاب و بسته‌های حاوی تجهیزات نجات بایستی شکل نواری داشته و مطابق یا کدهای ذیل رنگ آمیزی گردند:

۱- قرمز: وسایل پزشکی و کمک‌های اولیه،

۲- آبی: آب و غذا،

۳- زرد: پتو و لباسهای حفظ‌کننده، و

۴- سیاه: تجهیزات متفرقه مثل اجاق، تبر، قطب‌نما و وسایل پخت و پز.

۵-۵-۲- هرگاه وسایل با ماهیت مختلط در یک جعبه یا بسته پرتاب شده باشد، کدرنگ

بایستی بطور مختلط مورد استفاده قرار گیرد.

۶-۵-۲- دستورالعملهای مربوط به استفاده از تجهیزات نجات بایستی در هر جعبه یا

بسته قابل پرتاب قرار گرفته باشد، این دستورالعملها بایستی به زبان انگلیسی و حداقل دوزبان

دیگر، چاپ شده باشد.

فصل سوم - همکاری

۱-۳- همکاری بین کشورهای عضو:

۱-۱-۳- کشورهای متعاقد سازمانهای جستجو و نجات خود را هماهنگ نموده و

بایستی هرگاه که لازم باشد، سازمانهای جستجو و نجات خود را با آنچه متعلق به کشورهای همسایه است، هماهنگ نمایند.

۲-۱-۳- مگر در صورتی که به شکل دیگری بین کشورهای مربوطه توافق شده باشد یک

کشور عضو بایستی با رعایت قوانین، مقررات و اصول اساسی قابل اعمال، فوراً اجازه دهد تا ورود به سرزمین یا عبور از آبهای سرزمینی آن کشور توسط واحدهای نجات کشورهای متعاقد دیگر فقط به منظور جستجو برای وضعیت تصادمات دریایی و نجات زنده‌ماندگان این قبیل تصادمات، صورت پذیرد. در چنین صورتی عملیات جستجو و نجات تا آنجایی که

- مقدور باشد توسط مرکز هماهنگی و جستجو و نجات زیربط کشوری که اجازه ورود داده یا مرجع دیگری که توسط کشور مذکور تعیین شده باشد، هماهنگ خواهد گردید.
- ۳-۱-۳- مگر در صورتی که به شکل دیگری بین کشورهای زیربط توافق شده باشد مقامات کشور متاعهدی که تمایل به اجازه به واحدهای نجات خود جهت ورود به سرزمین یا عبور از آبهای سرزمینی کشور دیگری را فقط به منظور جستجو و نجات در وضعیت تصادمات دریایی و نجات زنده ماندگان چنین تصادماتی دارند، یک درخواست ارسالی که در آن جزئیات کامل مأموریت پیش‌بینی شده و نیاز به آن را، به مرکز هماهنگی نجات آن کشور متاعهد دیگر، یا مرجعی که توسط آن کشور تعیین شده باشد، شرح خواهد داد.
- ۳-۱-۴- مقامات ذیصلاح کشورها بایستی:
- ۱- فوراً دریافت چنین درخواستی را تأیید نموده و.
 - ۲- در اولین فرصت در صورت امکان، شرایطی را که بر اساس آن مأموریت پیش‌بینی شده به عهده گرفته خواهد شد، را، مشخص نمایند.
- ۳-۱-۵- کشورهای متاعهد بایستی توافقی‌نامه‌هایی را با کشورهای همسایه منعقد نموده شرایط مربوط به ورود واحدهای جستجوی یکدیگر به سرزمین یا عبور از آبهای سرزمینی خود را تعیین نمایند. این توافقی‌نامه‌ها بایستی همچنین ورود فوری چنین واحدهایی را با حداقل تشریفات ممکنه، پیش‌بینی نماید.
- ۳-۱-۶- هر کشور متاعهدی بایستی مراکز هماهنگی نجات خود را مجاز نماید تا، ۱- از سایر مراکز هماهنگی و نجات یک چنین کمکی به انضمام درخواست برای کشتیها، هواپیماها، پرسنل یا تجهیزاتی، که ممکن است لازم باشد را، بنماید.
- ۲- هر مجوز لازم جهت ورود چنین کشتیها، هواپیما، پرسنل یا تجهیزات را به سرزمین یا دریای سرزمینی خود، صادر نموده یا
- ۳- ترتیبات لازم را با گمرکات مربوطه، اداره مهاجرت یا سایر مقامات به منظور تسریع چنین ورودی، بعمل آورد.
- ۳-۱-۷- هر کشور متاعهدی بایستی مراکز هماهنگی نجات خود را مجاز نماید تا در صورت تقاضا، امداد در اختیار سایر مراکز هماهنگی نجات شامل امداد به شکل کشتیها،

هروایما، افراد یا تجهیزات، قرار دهد.

۸- ۱- ۳- کشورهای متعاقد می‌بایستی نسبت به انعقاد قرارداد جستجو و نجات با کشورهای متعاقد همسایه در مورد ایجاد مراکز تسهیلات، تنظیم رویه کار متحدالشکل، اجرای برنامه‌های مشترک آموزشی و مانور، بازرسیهای معمول کانالهای ارتباط بین‌کشوری، بازدیدهای پرسنل رابط مرکز هماهنگی و تبادل جستجو و نجات، اقدام نمایند.

۲- ۳- هماهنگی با سرویسهای هوانوردی.

۱- ۲- ۳- کشورهای متعاقد بایستی اطمینان حاصل نمایند تا نزدیکترین همکاری‌های عملی فی‌مابین سرویسهای هوانوردی و دریایی از نظر مؤثرترین و کارآترین خدمات جستجو و نجات در داخل و در نواحی جستجو و نجات خود، ایجاد گردد.

۲- ۲- ۳- هرچاکه عملی باشد، هر کشور متعاقدی بایستی مراکز هماهنگی جستجو و نجات یا مراکز فرعی نجات ایجاد تا هم جهت مقاصد دریانوردی و هم هوانوردی سرویس مرضه نمایند.

۳- ۲- ۳- هرگاه مراکز هماهنگی جستجو و نجات یا مراکز فرعی نجات بطور منفک از هم ایجاد شده باشند تا به همان محل سرویس مرضه نمایند، کشورهای متعاقد مربوطه بایستی اطمینان حاصل نمایند تا نزدیکترین همکارهای محلی بین این مراکز یا مراکز فرعی، فراهم آمده باشد.

۴- ۲- ۳- کشورهای متعاقد بایستی اطمینان حاصل نمایند تا حتی المقدور یک رویه مشترک بین واحدهای نجات ایجاد شده برای مقاصد دریانوردی و آنهایی که به منظور تأمین مقاصد هوانوردی ایجاد شده‌اند، فراهم شده باشد.

فصل چهارم - اقدامات آمادگی

۱- ۳- الزامات اطلاعات.

۱- ۱- ۴- هر مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات بایستی اطلاعات دست اول موجود در رابطه با عملیات جستجو و نجات در منطقه خود به انضمام اطلاعات موارد ذیل را

در اختیار داشته باشد:

- ۱- واحدهای جستجو و واحدهای نگهداری ساحلی.
 - ۲- سایر منابع عمومی - خصوصی به انضمام تسهیلات حمل و نقل و تأمین سوخت که احتمالاً در عملیات جستجو و نجات می تواند کارساز باشد.
 - ۳- وسایل ارتباطی که در عملیات جستجو و نجات ممکن است به کار گرفته شود.
 - ۴- اسامی، آدرسهای تلکس و تلگراف، شماره های تلفن و تلکس نمایندگان کشتیرانی، مقامات کنسولی، سازمانهای بین المللی و سایر ارگانها که می توانند در جهت اخذ اطلاعات حیاتی در مورد کشتی ها، کمک نماید.
 - ۵- موقعیت های محلی علایم تماس یا هویت خدمات دریایی سیار، ساعات نگهداری و فرکانسهای تمامی ایستگاههای دریایی که احتمالاً برای عملیات جستجو و نجات بکار گرفته می شوند.
 - ۶- موقعیت ها، علایم تماس یا هویت خدمات سیار دریایی، ساعات نگهداری و فرکانسهای تمامی ایستگاههای رادیویی ساحلی که پیش بینی های هواشناسی و اخطارهای رادیویی منطقه جستجو و نجات پخش می کنند.
 - ۷- موقعیت های محلی و ساعات سرویسهای نگهداری، گوش دادن رادیویی و فرکانسهای حفظ شده.
 - ۸- اشیائی که ممکن است به جای کشتی شکسته های تعیین محل نشده و گزارش شده، اشتباه شوند و
 - ۹- موقعیت های محل هایی که در آنجا تجهیزات قابل پرتاب اورژانس نجات، انبار می گردد.
- ۲-۱-۴- هر یک از مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات باید نسبت به اطلاعات مربوط به موقعیت، مسیر، سرعت، علامت تماس یا هویت ایستگاه کشتیها در منطقه خود که ممکن است به کشتیها یا افرادی که در دریا دچار اضطرار شده اند کمک نمایند، دسترسی فعال داشته باشند. این اطلاعات یا باید در مرکز هماهنگی نجات نگاهداری گردند و یا به هنگام لزوم توسط این مراکز قابل اکتساب باشند.

۳-۱-۴- در هر مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات یک نقشه در مقیاس وسیع به منظور نمایش و درج اطلاعات مربوط به عملیات جستجو در حوزه مربوطه به خود، بایستی تهیه شود.

۲-۳- نقشه‌های عملیات یا دستورالعمل‌ها.

۱-۲-۴- هر مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات بایستی نسبت به تهیه نقشه‌های جامع یا دستورالعمل‌های مربوطه به اجرای عملیات جستجو و نجات در منطقه خود، اقدام یا آنها را موجود داشته باشد.

۲-۲-۴- نقشه‌جات یا دستورالعمل‌ها، تا آنجایی که امکان‌پذیر باشد می‌بایستی ترتیبات مربوط به سرویس دهی و سوختگیری مجدد کشتیها، هواپیما و وسائط نقلیه به کار گرفته شده برای عملیات جستجو و نجات، به انضمام آنهايي که توسط سایر کشورهای متعاقد آماده شده را، مشخص نماید.

۳-۲-۴- نقشه‌جات و دستورالعمل‌ها بایستی حاوی اطلاعات جامع در مورد اقداماتی باشد که می‌بایستی بوسیله کسانی که درگیر عملیات جستجو و نجات در منطقه هستند انجام گیرد، به انضمام:

۱- روشی را که بر اساس آن عملیات جستجو و نجات بایستی اجرا شود.

۲- استفاده از میستماها و تأمیسات ارتباطی موجود.

۳- اقداماتی که مشترکاً با سایر مراکز هماهنگی نجات یا مراکز فرعی نجات به عنوان اقدام لازم، بایستی صورت پذیرد.

۴- روشهای هشداردهنده به کشتیها در دریا و هواپیماهای عبوری.

۵- وظایف و اختیار پرسنل تعیین شده برای عملیات جستجو و نجات.

۶- امکان تأمین مجدد تجهیزاتی که وضعیت هواشناسی یا امثالهم ایجاب می‌کند.

۷- روشهای جمع‌آوری اطلاعات اساسی مربوط به عملیات جستجو و نجات، نظیر اعلامیه‌های لازم، برای دریانوردان و گزارشات پیش‌بینی‌های هوا و وضعیت سطح آب.

۸- روشهای دریافت کمک لازم از سایر مراکز هماهنگی نجات یا مراکز فرعی نجات که

ممکن است ضروری باشد نظیر کشتیها، هواپیما، پرسنل و تجهیزات.

۹- روشهای کمک‌رسانی کشتیهای نجات یا سایر کشتیها برای قرار ملاقات با کشتیهای در اضطرار، و

۱۰- روشهای کمک‌رسانی به هواپیمای در حال اضطراری که ناگزیر به فرود جهت رسیدن به شناور سطح آب باشد.

۳-۴- آمادگی واحدهای نجات.

۱-۳-۴- هر واحد نجات تعیین شده بایستی یک حالت آمادگی را که با وظیفه محوله مطابقت نماید، حفظ نموده و واحد هماهنگی نجات یا واحد فرعی نجات مربوطه را از حالت آمادگی خود بایستی مطلع نماید.

فصل پنجم - روشهای عملیاتی

۱-۵- اطلاعات در رابطه با فوریتها.

۱-۱-۵- کشورهای متعاقد بایستی اطمینان حاصل نمایند آن قبیل نگهبانیهای رادیویی مستمر که لازم و عملی می‌باشند بر روی فرکانسهای بین‌المللی اضطراری حفظ می‌گردد. یک ایستگاه رادیویی در ساحل که هر تقاضای اضطرار یا پیامی را دریافت می‌کند بایستی: ۱- فوراً مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات را مطلع نماید.

۲- جهت اطلاع به کشتیها از یک فرکانس بین‌المللی اضطراری یا بیشتر یا هر فرکانس لازم دیگر پخش مجدد نماید.

۳- علایم اختطاری لازم را به صورت اتوماتیک قبل از چنین پخش‌های مجدد، ارسال نماید مگر در صورتی که این کار قبلاً انجام شده باشد، و

۴- آن دسته از اقدامات بعدی را که مقامات ذیصلاح تصمیم گرفته‌اند معمول نماید.

۲-۱-۵- هر مرجع یا عامل سازمان جستجو و نجات دلیلی مبنی بر این که یک کشتی در حالی اضطرار است را داشته باشد بایستی در اسرع وقت ممکنه تمامی اطلاعات موجود را در اختیار مراکز هماهنگی نجات یا مراکز فرعی نجات، قرار دهد.

۳-۱-۵- مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات بایستی فوراً به محض دریافت

اطلاعات مربوط به یک کشتی در حالت فوریت، چنین اطلاعاتی را ارزیابی نموده، و حالت فوریت را مطابق با بند ۲-۵ و مقدار عملیات مورد نیاز، تعیین کند.

۲-۵- حالت‌های فوری.

۱-۲-۵- برای منظورهای عملیاتی، حالات فوریتی ذیل بایستی مورد شناسایی قرار

گیرند:

۱- حالت نامعلومی.

۱-۱- به هنگامی که گزارش شده یک کشتی برای رسیدن به مقصد دیر کرده است، یا

۱-۲- به هنگامی که یک کشتی نتوانسته موقعیت مورد انتظار یا ایمنی کشتی را گزارش

کرده باشد.

۲- حالت آماده‌باش.

۱-۲- به هنگامی که بعد از فاز تردید، اقدامات جهت ایجاد تماس با کشتی ناکام مانده

باشد و مشاالات فرستاده شده به سایر منابع مربوطه ناموفق مانده باشد، یا

۲-۲- هنگامی که اطلاعات واصله حاکی از آن باشد که کارایی عملیاتی یک کشتی تحلیل

رفته ولی شدت آن به حدی نیست که احتمال یک وضع اضطرار ایجاد شده باشد.

۳- حالت اضطرار.

۱-۳- وقتی که اطلاعات مستدل مبنی بر اینکه یک کشتی یا فردی در یک خطر جدی و

قریب‌الوقوع قرار گرفته و نیازمند کمک فوری است دریافت شده باشد، یا

۲-۳- وقتی که پیرو یک حالت آماده‌باش، اقدامات ناموفق بیشتری برای برقراری ارتباط

با کشتی و مشاالات ناموفق بیشتری حاکی از اینکه کشتی در اضطرار است، بوجود آمده

باشد.

۳-۳- وقتی که اطلاعات بدست آمده حاکی از این باشد که کارایی عملیاتی یک کشتی

تحلیل یافته و این تحلیل به حدی است که وضعیت اضطرار احتمال دارد.

۳-۵- مراحل کاری برای مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات در طی حالت

فوری.

۱-۳-۵- با اعلام حالت نامعلومی، مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات در

صورت مقتضی جهت تعیین ایمنی کشتی بایستی سئوالات را آغاز نموده یا حالت آماده باش اعلام نمایند.

۲-۳-۵. به محض اعلام حالت آماده باش، مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات در صورت مقتضی، سئوالات در مورد کشتی گم شده را گسترش داده خدمات جستجو و نجات مربوطه را آماده باش داده و همان اقدامی را که شرح آن رفته است تا در پی شرایط حالت فوق العاده لازم است معمول شود، انجام خواهد داد.

۳-۳-۵. به محض اعلام حالت اضطرار مرکز هماهنگی نجات، مرکز فرعی نجات بطور معمول بایستی،

۱. مطابق با ترتیبات مندرج در ۲-۴ اقدام نماید.

۲. در جایی که لازم باشد حد نامعلومی وضع کشتی را تخمین زده و محدوده محلی راکه باید جستجو گردد، تعیین کند.

۳. صاحب کشتی یا نماینده آن را در صورت امکان مطلع نماید، و از اتفاقاتی که در جریان است وی را آگاه سازد.

۴. مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات، کمکی که لازم به نظر می رسد یا مرتبط با عملیات باشد، اطلاع دهد.

۵. در مرحله اول تقاضای کمک را از هواپیما، کشتی یا خدمات موجود غیر از سازمان جستجو و نجات بنماید چه بسا به خاطر این که در اغلب حالات اضطرار در مناطق اقیانوسی، سایر کشتیهایی که در مجاورت قرار دارند، عوامل بسیار مهم در عملیات جستجو و نجات خواهد بود.

۶. یک نقشه در مقیاس وسیع را برای اجرای عملیات از اطلاعات موجود ترسیم نموده و این نقشه را جهت رهنمودهای مطابق بندهای ۷-۵ و ۸-۵ به اطلاع آنان برساند.

۷. در صورت لزوم در پی شرایط موجود راهنمایی مندرج در بند ۶-۳-۳ را اصلاح نماید.

۸. مقامات کنسولی و دیپلماتیک ذیربط یا در صورتی که حادثه یک پناهنده و رانده شده ای را در بر گرفته باشد دفتر سازمان بین المللی ذیصلاح را، مطلع گرداند.

۹. به نحو مقتضی مقامات تحقیق حادثه را مطلع نموده، و

- ۱۰- هر هواپیما، کشتی یا سایر خدمات مشروطه در بند ۵-۳-۳ در مشورت با مقامات تعیین شده مطابق با بند ۵-۷ و ۵-۸ را به نحو مقتضی در جریان این امر که کمک آنان دیگر مورد نیاز نمی‌باشد مطلع نماید.
- ۲-۳-۵- آغاز عملیات جستجو و نجات در مورد یک کشتی که موقعیت آن نامعلوم است.
 - ۱- ۴-۳-۵- در صورتی که یک حالت اضطراری در مورد یک کشتی که موقعیت نامعلومی دارد اعلام شده باشد، موارد ذیل باید صورت پذیرد:
 - ۱- به هنگامی که یک مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات از وجود یک حالت اضطرار مطلع شده و از اقدام لازمی که توسط سایر مراکز صورت می‌گیرد اطلاعی ندارد، بایستی مسؤلیت انجام اقدام مقتضی را بعهده گرفته و با سایر مراکز در همسایگی در راستای تعیین یک مرکز برای بعهده‌گیری فوری مسؤلیت، مشورت نماید.
 - ۲- مگر در صورتی که به شکل دیگری بین مراکز مربوطه بر اساس توافقنامه تصمیم گرفته شده باشد. مرکز تعیین شده بایستی مرکز مسؤلی باشد که در آن محل کشتی برابر آخرین گزارش موقعیت خود را اعلام نموده است.
 - ۳- بعد از اعلام حالت اضطرار، مرکز هماهنگی عملیات جستجو و نجات بایستی، بطور مقتضی، سایر مراکز ذیربط را از کلیه موقعیتهای حالت اضطراری و تمامی اتفاقات متعاقب آن، مطلع نماید.
 - ۵-۳-۵- انتقال اطلاعات به کشتی‌هایی که در مورد آنها حالت اضطرار اعلام شده است.
 - ۱- ۵-۳-۵- هرگاه که عملی باشد، مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات مسؤول عملیات جستجو و نجات مسؤول خواهد بود تا کشتی‌ای که در مورد وی حالت اضطرار اعلام گردیده در جریان اطلاعات عملیات جستجو و نجات که وی آغاز نموده، قرار دهد.
 - ۴- ۵- هماهنگی در صورتی که دو کشور، درگیر آن باشند.
 - ۱- ۵-۴- به هنگامی که اجرای عملیات تمامی منطقه جستجو و نجات مسؤولیت بیشتر از یک کشور باشد، هر متعاهدی در صورت تقاضای یک مرکز هماهنگی نجات در منطقه، بایستی، مطابق با برنامه‌های عملیاتی یا دستورالعمل‌های مندرج در بند ۲-۴، اقدام بعمل آورد.
 - ۵- ۵- خاتمه یا تعویق عملیات جستجو و نجات.
 - ۱- ۵-۵- حالت نامعلومی و حالت آماده‌باش.

۴-۵-۷- هرگاه که مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات مؤولیت محوله را به نحو مقتضی اجرا نکرده باشد، یک فرمانده در صحنه بایستی وظایف ذیل را بعهده بگیرد:

۱- موقعیت احتمالی کشتی مورد جستجو، درصد احتمالی اشتباه در این تعیین موقعیت، و محل جستجو را تعیین کند.

۲- برای مقاصد ایمنی واحدهای درگیر در عملیات جستجو، ترتیبات لازم برای تفکیک آنها از یکدیگر را ایجاد نماید.

۳- الگوهای جستجوی لازم را برای واحدهای شرکت‌کننده در جستجو تأمین نموده و محل‌های جستجو را برای واحدها یا یک گروه از این واحدها، معین نماید.

۴- واحد مرتبطی را تعیین تا وقتی که موقعیت کشتی تحت جستجو معین شده، امور نجات را تأثیر ببخشد.

۵- ارتباطات جستجو و نجات در صحنه را هماهنگ نماید.

۵-۷-۵- یک فرمانده در صحنه نیز در موارد ذیل مؤول خواهد بود:

۱- گزارشات مرتب را به مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات که خدمات جستجو و نجات را هماهنگی می‌کند، ارسال نماید، و

۲- تعداد و اسامی نجات‌یافتگان را به مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات که عملیات جستجو و نجات را هماهنگی می‌کند گزارش کرده و اسامی و مقصد واحدها را با نجات‌یافتگان در آنها، در اختیار قرار داده گزارش دهد که کدامین نجات یافته در کدام واحد بوده و در جایی که لازم باشد کمک اضافی از مرکز درخواست نماید. مثلاً کمک جهت تخلیه پزشکی نجات‌یافتگان که شدیداً مجروح شده‌اند.

۵-۸-۵- تعیین هماهنگ‌کننده جستجوی سطح و مؤولیت‌های مربوطه وی.

۱-۵-۸- اگر واحد نجات (به غیر از کشتی‌های جنگی) جهت بعهده گرفتن وظایف یک فرمانده در صحنه موجود نباشد، لیکن یک تعداد از کشتیهای تجارتنی یا سایر کشتیها در عملیات جستجو و نجات شرکت می‌نمایند، یکی از آنان طبق توافق مشترک بایستی به عنوان هماهنگ‌کننده جستجو سطح، تعیین گردد.

۲-۵-۸- هماهنگ‌کننده جستجوی سطح در اسرع وقت ممکنه بایستی انتخاب و ترجیحاً قبل از ورود به محل تعیین شده برای جستجو، باشد.

۳-۸-۵- هماهنگ کننده جستجوی سطح مسؤول تمامی وظایف مندرج در بندهای ۴-۷-۵ و ۵-۷-۵ تا آن حد که کشتی قادر به اجرای آنهاست خواهد بود.
۹-۵- اقدام اولیه.

۱-۹-۵- هر واحد با دریافت اطلاعات در مورد یک حادثه اضطرار بایستی بی درنگ هرگونه اقدامی را که در توان خود دارد جهت کمک به کار بسته یا واحدهای دیگر را که می توانند کمک کنند آماده باش داده و مرکز هماهنگی نجات یا واحد فرعی نجاتی را که در محدوده آن، حادثه اتفاق افتاده است مطلع نماید.
۱۰-۵- محدوده های جستجو.

۱-۱۰-۵- محدوده های جستجو که مطابق بند ۲-۳-۳-۵ و ۱-۴-۷-۵ یا ۳-۸-۵ تعیین گردیده می توانند در صورت لزوم توسط فرمانده در صحنه یا هماهنگ کننده جستجو سطح، تغییر یابد، که در این صورت بایستی مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات را در جریان اقدام خود و دلیلی را که برای چنین کاری دارد، قرار دهد.
۱۱-۵- الگوهای جستجو.

۱-۱۱-۵- الگوهای جستجو که بر اساس بند ۶-۳-۳-۵، ۳-۴-۷-۵، ۳-۸-۵ تعیین شده می توانند در صورت ضرورت تشخیص دادن، توسط فرمانده در صحنه یا هماهنگ کننده جستجوی سطح به الگوهای دیگر تغییر پیدا کند، که در این صورت بایستی مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات را در جریان اقدام خود و دلیلی که برای چنین کاری دارد، قرار دهد.

۱۲-۵- جستجوی موفقیت آمیز.

۱-۱۲-۵- وقتی که جستجو موفقیت آمیز شده باشد، فرمانده در صحنه یا هماهنگ کننده جستجو سطح بایستی واحدهایی را که به نحو احسن تجهیز شده اند هدایت کند تا عملیات نجات را انجام داده یا سایر کمکهای لازم را تأمین نماید.

۲-۱۲-۵- در صورت اقتضاء واحدهای اجرا کننده نجات بایستی فرمانده در صحنه یا هماهنگ کننده جستجو سطح را از تعداد و اسامی زنده ماندگان روی عرشه چه تمامی پرسنل نجات یافته باشند و یا اینکه کمک اضافی لازم باشد، مثل تخلیه های پزشکی و مقصد واحدها، راه مطلع نماید.

۳-۱۲-۵. فرمانده در صحنه یا هماهنگ‌کننده جستجو سطح وقتی که جستجو موفقیت آمیز باشد، بایستی فوراً مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات را مطلع نماید.

۱۳-۵. جستجو ناموفق.

۱-۱۳-۵. جستجو فقط زمانی بایستی خاتمه یابد که دیگر هیچ امیدی در نجات زنده ماندگان نباشد.

۲-۱۳-۵. مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات که عملیات جستجو و نجات را هماهنگی می‌کنند، معمولاً مسؤول ختم جستجو خواهند بود.

۳-۱۳-۵. در مناطق دور دست اقیانوسی که تحت مسؤلیت مرکز هماهنگی نجات نبوده یا در جایی که مرکز مسؤول در وضعیتی نباشد که عملیات جستجو و نجات را هماهنگی نماید، فرمانده در صحنه یا هماهنگ‌کننده جستجو سطح می‌تواند مسؤلیت ختم جستجو را بعهده بگیرد.

فصل ششم - سیستم‌های گزارش کشتی

۱-۶- کلیات

۱-۶-۱. اعضاء متعاقد بایستی یک سیستم گزارش کشتی را هرگاه که لازم بنظر رسد که این گزارش عملیات جستجو و نجات را آسان می‌سازد و آن را عملی تشخیص دهد، جهت استفاده در هر منطقه جستجو و نجات تحت مسؤلیت خود، فراهم آورد.

۲-۶-۱. متعاهدی که قصد تأسیس سیستم گزارش کشتی را دارند بایستی توصیه‌های سازمان را مدنظر قرار دهند.

۳-۶-۱. سیستم گزارش کشتی بایستی اطلاعات جدید را در مورد جابجایی کشتیها در صورت یک حادثه اضطرار، فراهم آورد تا:

۱- فاصله زمان از بین رفتن تماس با یک کشتی و آغاز عملیات جستجو و نجات در صورتی که هیچ علامت اضطرار دریافت نشده باشد، کاهش دهد.

۲- تعیین سریع کشتیهای را که ممکن است با خبر نموده تا ارائه کمک نمایند، میسر گردانند.

۳- کار ترمیم یک منطقه جستجو با ابعاد محدود را در صورتی که موقعیت یک کشتی در اضطرار معلوم نبوده یا محقق نباشد میسر گرداند، و

۴- کار کمک‌رسانی فوری پزشکی یا راهنمایی کشتیها را که فاقد یک پزشک در روش آنهاست، تسهیل بخشد.

۲-۶- الزامات عملیاتی.

۱-۲-۶- به منظور دستیابی به اهداف مشروحه در بند ۳-۱-۶ سیستم گزارش کشتی بایستی الزامات عملیاتی ذیل را تأمین نماید.

۱- تدارک اطلاعات، متضمن نقشه‌های دریانوردی و گزارشهای موقعیتی که پیش‌بینی موقعیت‌های آتی کشتیهای شرکت‌کننده را امکان‌پذیر می‌نماید.

۲- نگهداری نقشه و موقعیت کشتیرانی.

۳- دریافت گزارشات در فاصله زمانی لازم از کشتیهای شرکت‌کننده.

۴- ساده‌سازی سیستم طراحی و عملیات، و

۵- استفاده از فورمات استاندارد گزارش کشتی که بطور بین‌المللی توافق شده باشد و مراحل کار استاندارد را که بطور بین‌المللی مورد توافق قرار گرفته باشد، تأمین نماید.

۳-۶- انواع گزارشات.

۱-۳-۶- یک سیستم گزارش کشتی بایستی گزارشات ذیل را در خود جای داده باشد:

۱- نقشه دریانوردی، با ذکر اسامی، علامت تماس یا هویت ایستگاه کشتی، تاریخ و زمان ترک (به وقت گرینویچ) جزئیات نقطه ترک کشتی، بندر بعدی ورود کشتی، مسیر مورد نظر، سرعت و تاریخ و زمان ورود مورد نظر (به وقت گرینویچ) تغییرات مهم بایستی در اسرع وقت گزارش شود.

۲- گزارش موقعیت با ذکر نام علامت تماس یا هویت ایستگاه کشتی، تاریخ و زمان ورود به مقصد یا ترک محل تحت پوشش (به وقت گرینویچ).

۴-۶- استفاده از سیستمها.

۱-۴-۶- اعضاء بایستی تمامی کشتیها را تشویق نمایند تا موقعیت‌های خود را به هنگام

سفر در مناطقی که ترتیبات لازمه انجام شده تا اطلاعات در مورد موقعیت‌ها به منظور جستجو و نجات جمع‌آوری گردد، گزارش نمایند.

۶۰۳-۶۰۲ اعضایی که ااطلاهاا را در مؤرد مؤقعاا کاشاا ااا می کنند باااا تا آنجااا که صملی باااا چننن ااطلاعااا را در صوراا درخوااا آن به منظور آااا و آااا، به سایر کاشراها ارااا اهنء.

«قانون العاق ءولء آمهوری اسلامی ایران به مؤقراا بین المللی ایمنی آان اشآاص در دریا مصوب ۱۳۵۳ هآری شمسی مطابق با ۱۹۷۴ میلادی سازمان بین المللی دریا نوردی» مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۷

ماده واحءه - به ءولء آمهوری اسلامی ایران اآازه ءااا می شود به «مؤقراا بین المللی ایمنی آان اشآاص در دریا مصوب ۱۳۵۳ هآری شمسی مطابق با ۱۹۷۴ میلادی سازمان بین المللی دریا نوردی» مشامل بر ۱۳ ماده و یک ضمیمه بشرآ پیوسا ملحق شود و اسناا مربوط را مباءله نمااا.

العاقه ۱- کنوانسیون بین المللی ایمنی آان اشآاص در دریا ۱۹۷۴

کشورهاا معاهاا:

با تماااا به ارواآ ایمنی آان اشآاص در دریا به وسیله برقراری اصول و مؤقراا اکنواآا مؤرد اوافق همآااا مربوط به آن،

۱ - مآاا شده در روزنامه رسمی شملا ۱۴۳۷۸ مؤرخ ۱۳۷۳/۴/۲۸ - صفا ۲۹۷ مجموعا قواننن سال ۱۳۷۳. لازم به ءآر اسا که کنوانسیون فوق ءارای ضمااا بسیار مفصلا اسا که ءولء آمهوری اسلامی ایران بالآابع ملزم به رعابا مفاا ضمااا مءآور نزا می بااا. اما از آنجا که ضمااا مزبور - ظاهراً به علء آآام زیاد - در روزنامه رسمی و مجموعا قواننن سالانه آاب نشده، در مجموعا آاضر نزا ءرآ نگورءاا اسا.

با عنایت به امکان دستیابی بهتر به این هدف به وسیله ایجاد کنوانسیون به جای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان‌اشخاص در دریا ۱۹۶۰، بادر نظر گرفتن پیشرفت‌های حاصله از زمان برقراری آن کنوانسیون. به قرار زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - تعهدات کلی ناشی از کنوانسیون: الف - کشورهای متعاقد به عهده می‌گیرند که مفاد کنوانسیون حاضر و ضمیمه آن را، که جزء لاینفک کنوانسیون حاضر می‌باشد به موقع اجرا بگذارند. هرگونه استناد به کنوانسیون حاضر در عین حال استناد به ضمیمه نیز خواهد بود.

ب - کشورهای متعاقد بعهده می‌گیرند که نسبت به وضع کلیه قوانین، مصوبات، دستورالعملها و مقررات و انجام سایر اقداماتی که به منظور اجرای تمام و کمال کنوانسیون حاضر می‌تواند ضرورت داشته باشد، اقدام نموده، بطرری که اطمینان حاصل نمایند که از نقطه نظر ایمنی جان اشخاص، یک کشتی برای خدمات در نظر گرفته شده مناسب باشد. ماده ۲ - کاربرد: کنوانسیون حاضر در مورد کشتیهایی که حق برافراشتن پرچم دولتهایی را دارند کشور آنها جزو کشورهای متعاقد هستند اعمال خواهد گردید.

ماده ۳ - قوانین، مقررات: کشورهای متعاقد به عهده می‌گیرند که اسناد ذیل را به دبیرکل سازمان مشورتی بین‌الدول دریانوردی* (که منبع «سازمان» نامیده می‌شود) ارسال و تسلیم نمایند:

الف - لیستی از نمایندگیهای غیردولتی که به نیابت از طرف آنها مجاز به فعالیت در زمینه اداره امور ایمنی جان اشخاص در دریا می‌باشند جهت ارسال به کشورهای متعاقد به منظور اطلاع مأمورین آنها،

ب - متن قوانین، مصوبات، دستورالعملها و مقرراتی که راجع به موضوعات مختلف در محدوده کنوانسیون حاضر می‌بایستی وضع شده باشند.

ج - تعداد کافی از نمونه‌های گواهینامه‌هایی که بموجب مقررات این عهدنامه صادر

* - نام سازمان به موجب اصلاحیه‌هایی به کنوانسیون سازمان که در تاریخ ۲۲ می ۱۹۸۲ لازم‌الاجرا شده‌اند به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر یافته است.

- می‌گردند جهت ارسال به کشورهای متعاقد به منظور اطلاع مأمورین آنها.
- ماده ۴ - موارد قوه قهریه: الف - یک کشتی، که به هنگام شروع سفر خود مشمول مفاد کنوانسیون حاضر نباشد، به خاطر هرگونه انحراف از سفر در نظر گرفته شده به جهت اجبارجویی یا هر مورد دیگر قوه قهریه مشمول مفاد کنوانسیون حاضر نخواهد شد.
- ب - اشخاصی که بعلت قوه قهریه یا در نتیجه مسؤولیتی که در مورد نجات خدمه کشتی مفروق یا سایر اشخاص به ناخدا واگذار گردیده در روی کشتی می‌باشند به لحاظ تحقق هیچ یک از مفاد کنوانسیون حاضر در مورد آن کشتی نباید مدنظر قرار گیرند.
- ماده ۵ - حمل اشخاص در وضعیت اضطراری: الف - بمنظور تخلیه اشخاص جهت احتراز از تهدید ایمنی جان آنها کشور متعاقد می‌تواند حمل تعداد اشخاص بیش از حد مقرر در کنوانسیون حاضر را در روی کشتیهای خود مجاز بداند.
- ب - چنین مجوزی هیچگونه حق کنترل سایر کشورهای متعاقد را در محدوده بنادر خود تحت کنوانسیون حاضر در مورد اینگونه کشتیها سلب نخواهد نمود.
- ج - اطلاعیه در مورد هرگونه مجوزی از این قبیل، به‌مراه گزارش از اوضاع، بایستی توسط کشور متعاقدی که چنین مجوزی را اعطاء نموده به دبیرکل سازمان ارسال گردد.
- ماده ۶ - پیمانها و کنوانسیونهای قبلی: الف - فی مابین کشورهای متعاقد، کنوانسیون حاضر جایگزین و ملغی‌کننده کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا که در ۱۷ ژوئن ۱۹۶۰ در لندن با‌مضاء رسیده می‌باشد.
- ب - کلیه پیمانها، کنوانسیونها و ترتیبات دیگر مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا، یا موضوعات در رابطه با آن، که در حال حاضر مابین کشورهای عضو کنوانسیون حاضر لازم‌الاجرا می‌باشند کماکان در موارد زیر بطور تمام و کمال در مهلت زمانی خود لازم‌الاجرا خواهند بود.
- ۱ - کشتیهایی که کنوانسیون حاضر در مورد آنها کاربرد ندارند.
- ۲ - کشتیهایی که کنوانسیون حاضر در مورد آنها کاربرد دارد، در ارتباط یا موضوعاتی که به صراحت قید نشده‌اند.
- ج - با اینهمه، تا آنجایی که، این‌گونه پیمانها، کنوانسیونها یا ترتیبات با مفاد کنوانسیون

حاضر مغایرت داشته باشند، مفاد کنوانسیون حاضر لازم‌الاتباع خواهد بود.

د - کلیه موضوعاتی که در کنوانسیون حاضر بصراحت قید نگردیده باشند تابع قانون‌گذاری کشورهای متعاقد باقی خواهند بود.

ماده ۷ - مقررات خاص قراردادی: و تیکه بر اساس کنوانسیون حاضر مقررات خاصی بطور قراردادی بین تمام یا برخی از کشورهای متعاقد تهیه گردیده باشند، اینگونه مقررات جهت ارسال به کشورهای متعاقد بایستی به اطلاع دبیرکل سازمان برسند.

ماده ۸ - اصلاحیه‌ها: الف - کنوانسیون حاضر می‌تواند بوسیله هر یک از روشهای مندرج در بندهای زیر اصلاح گردد.

ب - اصلاحیه‌ها پس از بررسی در سازمان:

۱ - هر اصلاحیه پیشنهادی توسط یک کشور متعاقد بایستی به دبیرکل سازمان تسلیم گردد، که ایشان پس از دریافت، آنرا برای تمام اعضاء سازمان و حداقل شش ماه قبل از بررسی آن، برای تمامی دول متعاقد ارسال خواهند نمود.

۲ - هر اصلاحیه پیشنهادی بطریقه فوق جهت بررسی به کمیته ایمنی دریانوردی سازمان ارجاع خواهد شد.

۳ - کشورهای متعاقد اعم از اینکه دولت آنها عضو سازمان باشد یا نباشد، محق خواهند بود که به منظور بررسی و تصویب اصلاحیه‌ها در جلسات کمیته ایمنی دریانوردی شرکت نمایند.

۴ - اصلاحیه‌ها با اکثریت دو سوم آرای کشورهای متعاقد حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی توسعه که طبق شق ۳ این بند (که منبع «کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته» نامیده می‌شود) به تصویب خواهند رسید مشروط بر آنکه حداقل یک سوم کشورهای متعاقد در زمان رأی‌گیری حضور داشته باشند.

۵ - اصلاحیه‌های مصوب مطابق با شق ۴ این بند توسط دبیرکل سازمان جهت پذیرش به کلیه کشورهای متعاقد ارسال خواهند شد.

۶ - اصلاحیه‌ای به یکی از مراد کنوانسیون یا به فصل اول ضمیمه در تاریخ پذیرش آن

توسط دو سوم کشورهای متعاهد پذیرفته شده تلقی خواهد گردید.

۲- اصلاحیه‌ای به سایر قسمت‌های ضمیمه به غیر از فصل اول به ترتیب زیر پذیرفته شده تلقی خواهد گردید:

(الف الف) در خاتمه دو سال از تاریخ ارسال آن به کشورهای متعاهد جهت پذیرش، یا (ب ب) در خاتمه مهلت دیگری، که از یک سال کمتر نباشد، بقرار تعیین شده در زمان تصویب آن توسط اکثریت دو سوم کشورهای متعاهد حاضر و رأی دهنده، در کمیته ایمنی دریاوردی توسعه یافته.

با اینهمه اگر در مهلت مقرر بیش از یک سوم کشورهای متعاهد، یا کشورهای متعاهدی که مجموع ناوگانهای تجاری آنها از پنجاه درصد ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی کمتر نباشد، مراتب هدم موافقت خود را نسبت به اصلاحیه به اطلاع دبیرکل سازمان برسانند، آن اصلاحیه پذیرفته نشده تلقی خواهد گردید.

۱:۷- اصلاحیه‌ای که به یکی از مواد کنوانسیون یا به فصل اول ضمیمه، نسبت به آن دسته از کشورهای متعاهدی که آنرا پذیرفته‌اند، شش ماه پس از تاریخی که پذیرفته شده تلقی می‌گردد، و نسبت به هر کشور متعاهدی که پس از آن تاریخ آنرا می‌پذیرد، شش ماه پس از تاریخ پذیرش آن کشور متعاهد لازم‌الاجرا خواهد شد.

۲- اصلاحیه‌ای به سایر قسمت‌های ضمیمه بغیر از فصل اول نسبت به کلیه کشورهای متعاهد، با استثناء آن دسته که عدم موافقت خرد را تحت شق ۶ و ۲ این بند اعلام نموده و این اعتراض را پس نگرفته‌اند شش ماه پس از تاریخی که آن اصلاحیه پذیرفته شده تلقی می‌گردد لازم‌الاجرا خواهد شد. با اینهمه قبل از تاریخ مقرر برای لازم‌الاجرا شدن هر کشور متعاهد می‌تواند به دبیرکل سازمان اعلام نماید که خود را از اجرای اصلاحیه برای مدتی که از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن متجاوز از یک سال نخواهد بود، یا برای مدت طولانی‌تری که توسط اکثریت دو سوم کشورهای متعاهد حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی دریاوردی توسعه یافته در زمان تصویب اصلاحیه تعیین شده باشد معاف می‌نماید.

ج - اصلاحیه توسط کنفرانس: ۱ - بنا به درخواست یکی از کشورهای متعاقد و تأیید حداقل یک سوم کشورهای متعاقد، سازمان بایستی کنفرانسی از کشورهای متعاقد بمنظور بررسی اصلاحیه‌هایی به کنوانسیون حاضر تشکیل دهد.

۲ - هر اصلاحیه تصویب شده توسط اکثریت دو سوم کشورهای متعاقد حاضر و رأی‌دهنده در چنین کنفرانسی توسط دبیرکل سازمان به کلیه کشورهای متعاقد جهت پذیرش ارسال خواهد شد.

۳ - مگر در مواردی که کنفرانسی بطریق دیگری تصمیم بگیرد اصلاحیه پذیرفته شده تلقی خواهد گردید و بترتیب مطابق روشهای مندرج در شق‌های ب ۶ و ب ۷ این ماده لازم‌الاجرا خواهد شد، مشروط به اینکه هرگونه اشاره در این بندها به کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته بمفهوم اشاره به کنفرانس خواهد بود.

د - ۱ - کشور متعاهدی که اصلاحیه‌ای به ضمیمه را که لازم‌الاجرا شده پذیرفته باشد مجبور نخواهد بود در ارتباط با گواهینامه‌های صادره برای یک کشتی که حق برافراشتن پرچم کشوری را دارد که، مطابق با مفاد شق ب - ۶ - ۲ این ماده، عدم موافقت خود را نسبت به اصلاحیه اعلام نموده و چنین اعتراضی را پس نگرفته است امتیاز حاصل از کنوانسیون حاضر را تسری دهد، البته فقط تا حدی که چنین گواهینامه‌هایی به موضوعات مشمول اصلاحیه مورد بحث مربوط می‌باشد.

۲ - کشور متعاهدی که اصلاحیه‌ای به ضمیمه را که لازم‌الاجرا شده پذیرفته باشد بایستی در ارتباط با گواهینامه‌های صادره برای یک کشتی که حق برافراشتن پرچم کشوری را دارد که، مطابق با مفاد شق ب - ۷ - ۲ این ماده، دبیرکل سازمان را مطلع نموده که خود را از اجرای اصلاحیه معاف می‌نماید امتیاز حاصله از کنوانسیون حاضر را تسری دهد.

ه - مگر در مواردیکه به صراحت بطور دیگری پیش‌بینی شده باشد هرگونه اصلاحیه به کنوانسیون حاضر تحت این ماده، که در ارتباط با ساختمان کشتی باشد فقط در مورد کشتیهایی اعمال خواهد گردید که در تاریخ لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه یا بعد از آن تیر حمل آنها کار گذاشته شده یا در مرحله ساختمانی مشابه باشند.

و - هرگونه اصلاحیه پذیرش، یا اعتراض به، یک اصلاحیه یا هرگونه اطلاعیه‌ای تحت ش ب - ۷ - ۲ این ماده بایستی بصورت کتبی به دبیرکل سازمان تسلیم گردد، که ایشان کلیه کشورهای متعاقد را از این موضوع و تاریخ دریافت آن مطلع خواهد نمود.

ز - دبیرکل سازمان بایستی کلیه کشورهای متعاقد را از لازم‌الاجرا شدن هرگونه اصلاحیه تحت این ماده، بهمراه تاریخ لازم‌الاجرا شدن هر یک از این اصلاحیه‌ها آگاه نماید.

ماده ۹ - امضاء - تصویب - پذیرش - تأیید و الحاق: الف - کنوانسیون حاضر در مقر سازمان از تاریخ اول نوامبر ۱۹۷۴ تا اول ژوئیه ۱۹۷۵ جهت امضاء و پس از آن برای الحاق مفتوح خواهد بود. کشورها می‌توانند بطرق زیر به عضویت کنوانسیون حاضر درآیند:

- ۱ - امضاء بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید، یا.
- ۲ - امضاء منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید، و متعاقب آن تصویب، پذیرش یا تأیید، یا.
- ۳ - الحاق.

ب - تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تسلیم سند مربوط به دبیرکل سازمان صورت خواهد پذیرفت.

ج - دبیرکل سازمان کلیه دول کشورهایی که کنوانسیون حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند از هرگونه امضاء یا تسلیم اسناد تصویب یا پذیرش یا تأیید یا الحاق با ذکر تاریخ تودیع آن مطلع خواهد نمود.

ماده ۱۰ - لازم‌الاجرا شدن: الف - کنوانسیون حاضر دوازده ماه پس از تاریخی لازم‌الاجرا خواهد شد که حداقل بیست و پنج کشور، که مجموع نارگانهای تجاری آنها حداقل پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی را تشکیل دهد، مطابق ماده ۹ به عضویت آن درآمده باشند.

- ب - هرگونه سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حاضر تسلیم شد باشد سه ماه پس از تاریخ تسلیم بمورد اجراء درخواهد آمد.
- ج - پس از تاریخی که اصلاحیه‌ای به کنوانسیون حاضر تحت ماده ۸ پذیرفته شده

تلفی گردد، هرگونه سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق شامل کنوانسیون اصلاح شده خواهد بود.

ماده ۱۱ - فسخ: الف - کنوانسیون حاضر می‌تواند توسط هر کشور متعاهدی در هر زمان پس از سپری شدن پنج سال از تاریخی که کنوانسیون در مورد آن کشور لازم‌الاجرا می‌شود فسخ گردد.

ب - فسخ با تسلیم سند فسخ به دبیرکل سازمان بمورد اجرا گذاشته خواهد شد که ایشان تمام کشورهای متعاهد دیگر را از هرگونه سند فسخ دریافت شده و تاریخ دریافت آن همچنین تاریخی که این فسخ بمورد اجرا درمی‌آید مطلع خواهد نمود.

ج - فسخ بمدت یکسال یا زمان طولانی‌تری که ممکن است در سند فسخ قید شده باشد، پس از دریافت آن توسط دبیرکل سازمان بمورد اجرا درخواهد آمد.

ماده ۱۲ - تسلیم و ثبت: الف - کنوانسیون حاضر تسلیم دبیرکل سازمان خواهد شد که ایشان فسخ‌گراهی شده برابر اصل آن را به کلیه دول کشورهایایی که کنوانسیون حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده باشند ارسال خواهد داشت.

ب - بمحض لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حاضر، متن آن توسط دبیرکل سازمان جهت ثبت و انتشار، مطابق با ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد، به دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال خواهد گردید.

ماده ۱۳ - زبان: کنوانسیون حاضر در یک نسخه واحد بزبانهای چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی تهیه گردید، که کلیه متون دارای اعتبار یکسان می‌باشد. ترجمه‌های رسمی بزبانهای عربی، آلمانی، و ایتالیایی تهیه و به‌مراه نسخه اصل امضاء شده تودیع خواهند شد.

در احراز مراتب، امضاء کنندگان زیر که بدین منظور از طرف دولت‌های متبوعه مجاز شناخته شده‌اند کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

لندن - اول نوامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و چهار مطابق با ۱۰ آبان ۱۳۵۳ هجری شمسی.

قانون موافقتنامه ترانزيت تجارى سازمان همكارى اقتصادى (اكو) مصوب ١٣٧٥/٢/٤

ماده واحده - موافقتنامه ترانزيت تجارى سازمان همكارى اقتصادى (اكو) مشتمل بر يك مقدمه و (١٥) ماده به شرح پيوست تصويب و اجازه مبادله اسناد آن داده مى شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

سازمان همكارى اقتصادى (اكو) موافقتنامه ترانزيت تجارى

با تمايل به تهيل تجارت ميان كشورهاي عضو،
با ملاحظه اينكه بهبود در امر ترانزيت تجارى بين كشورهاي عضو ضرورى است. با
موافقت بر اين امر كه تشريفات ادارى يكسان، ساده و هماهنگ، از جمله روشهاي گمركى در
زمينه تجارت منطقه اى، به ويژه در نقاط عبورى مرزى، بنادر و فرودگاهها جهت تحقق
اهداف «عهدنامه از مير» ضرورت خواهد داشت.
كشورهاي عضو سازمان همكارى اقتصادى (اكو) اين موافقتنامه را متعقد نمودند.

فصل اول - كليات

عنوان:

ماده ١ - اين موافقتنامه به عنوان «موافقتنامه ترانزيت تجارى سازمان همكارى اقتصادى
(اكو)» ناميده مى شود.

تعريف:

ماده ۲ - الف - «کشور عضو» یعنی کشوری که عضو سازمان همکاری اقتصادی است.

ب - «دبیرخانه» یعنی دبیرخانه سازمان همکاری اقتصادی.

پ - «کشور عضو امضاء کننده» یعنی کشور عضوی که این موافقتنامه را امضاء کرده و به آن پیوسته است.

ت - «محفظه» یعنی وسیله‌ای دارای تجهیزات حمل و نقل (واگن یا بالابر: مخزن قابل انتقال، یا هر ساختار مشابه دیگر) با خصوصیت دائمی که برای نگهداری کالا در نظر گرفته شده و برای مصرف مکرر مناسب باشد.

ث - «کالا» یعنی فقط محموله‌های حاوی کالاهای بازرگانی و شامل لوازم شخصی مسافری نمی‌شود.

ج - «مؤسسه ضامن» یعنی مؤسسه‌ای که به وسیله مقامات گمرکی کشورهای عضو امضاء کننده به عنوان ضامن اشخاصی که از روشهای این موافقتنامه بهره‌م‌گیرند، تأیید شده است.

چ - «عوارض و مالیاتهای صادرات یا واردات» یعنی حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر عوارض، مالیاتها، دستمزدها و سایر هزینه‌های اعم از ملی یا هر نوع دیگر که بر اساس یا در ارتباط با صادرات، واردات یا حمل و نقل کالا وصول می‌شود، اما شامل دستمزد و هزینه‌های وصول شده برای خدمات انجام شده، نمی‌شود.

ح - «واگنهای راه آهن» یعنی هرگونه واگن راه آهن که برای حمل کالا طراحی شده است.

خ - «وسيله نقله جاده‌ای» یعنی هرگونه وسیله نقلیه جاده‌ای با نیروی محرکه از جمله هر نوع یدک یا نیمه یدک که جهت اتصال به آنها برای حمل کالا طراحی شده است.

هدف:

ماده ۳ - هدف از این موافقتنامه، ایجاد تسهیلات تجاری بین دو کشور عضو در زمانی است که کالاهای حمل شده باید در مسیر خود از کشور یا کشورهای دیگر عضو عبور کند.

دامنه شمول:

ماده ۴ - این موافقتنامه نسبت به حمل و نقل کالا با یا بدون بارگیری مجدد به صورت واسطه‌ای از روی یک یا چند مرز، بین اداره گمرک مبدا یک کشور عضو و اداره مقصد

کشور عضو دیگر در موارد عبور از قلمرو گمرکی کشور یا کشورهای دیگر عضو قابل اجرا خواهد بود.

ماده ۵ - مقررات این موافقتنامه در مورد کالاهایی که با وسایل نقلیه جاده‌ای، واگنهای راه آهن، کشتی، هواپیما یا هرگونه ترکیبی از اینها حمل می‌شود قابل اجرا خواهد بود.

فصل دوم

ماده ۶ - کالاهایی که براساس این موافقتنامه در حال ترانزیت از میان قلمرو هر کشور عضو حمل شود مشمول پرداخت یا سپردن عوارض و مالیاتهای صادرات یا واردات، نخواهند بود. مؤسسه ضامن متعهد می‌شود هرگونه عوارض، مالیاتهای واردات یا صادرات و جریمه تأخیر را برابر قوانین و مقررات گمرکی کشوری که در آن کشور موارد تخلف موضوع این ماده مشاهده شده است پرداخت نماید.

ماده ۷ - الف - به عنوان یک قاعده کلی، کالاهایی که به موجب این موافقتنامه حمل می‌شوند، مشمول بازرسی در سرتاسر قلمرو گمرکی طول مسیر نخواهند بود. با این حال در موارد استثنایی، به منظور جلوگیری از سوء استفاده، مقامات گمرکی می‌توانند فقط در مواقعی که به بروز تخلف مظنون هستند، کالا را بازرسی نمایند.

ب - به منظور استفاده از تسهیلات مقرر شده در این موافقتنامه کالاها باید یا به وسیله کشتی یا هواپیما یا در وسایل نقلیه جاده‌ای، محفظه‌ها، واگنهای راه آهن لاک و مهر شده یا ترکیبی از آنها حمل گردند. لاک و مهر باید براساس مقررات تعیین شده به وسیله مؤسسه ضامن انجام شود.

ماده ۸ - مقررات مندرج در ماده (۷)، در مورد کالاهای سنگین یا فله که نتوان به وسیله محفظه‌ها یا واگنهای لاک و مهر شده حمل نمود، قابل اجرا نمی‌باشد، مشروط بر اینکه مؤسسه ضامن، در این مورد گواهی صادر نماید.

ماده ۹ - الف - مقررات مندرج در این موافقتنامه مانع اجرای محدودیتها و کنترل‌های وضع

شده به موجب مقررات ملی مبتنی بر مذهب، اخلاق عمومی، امنیت عمومی، بهداشت یا سلامت عمومی یا به دلایل زیست محیطی، دامی یا امراض گیاهی نخواهد شد.

ب - این موافقتنامه مانع از اجرای تسهیلات بیشتری که کشورهای عضو امضاء کننده اعطا می کنند و یا به موجب مقررات یک جانبه یا به موجب موافقتنامه های دو جانبه یا چند جانبه مایلند اعطا کنند، نمی شود، مشروط بر اینکه این قبیل تسهیلات مانع از اجرای مفاد این موافقتنامه نشود.

فصل سوم - عملیات

ماده ۱۰ - الف - به منظور استفاده از تسهیلات مقرر در این موافقتنامه، اداره گمرک یا ادارات مربوط دیگر کشور مبدا، گواهی ای را صادر خواهند نمود که نوع و مقدار کالا و نیز وسیله حملی که مورد استفاده قرار خواهد گرفت و مسیرهای احتمالی را که باید طی شود، مشخص می سازد.

ب - ادارات گمرک یا ادارات مربوط دیگر کشورهای عضو در طول مسیر، اعتبار چنین گواهی را خواهند پذیرفت.

ماده ۱۱ - مقامات مربوط کشور یا کشورهای عضو در طول مسیر برابر قوانین و مقررات خود، کلیه تسهیلات را برای حمل و نقل کالاهایی که در چهارچوب این موافقتنامه از قلمرو آنان حمل می گردند، فراهم خواهند کرد و در صورت لزوم، هر نوع انتقال بار از یک وسیله به وسیله دیگر را تسریع می نمایند.

فصل چهارم - نظارت

ماده ۱۲ - الف - به منظور نظارت بر پیشرفت ترانزیت تجاری در چهارچوب این موافقتنامه، کمیته ای تحت عنوان «کمیته ترانزیت تجاری اکو» با حضور یک نماینده از

هریک از کشورهای عضو امضاء کننده، تشکیل می‌شود.

ب - کمیته یاد شده در بند (الف)، غیر از نظارت بر عملیات این موافقتنامه، روشهایی را در چهارچوب موافقتنامه بمنظور اجرای آن تدوین می‌کند. این کمیته همچنین هر نوع اختلاف ناشی از اجرای این موافقتنامه را حل و فصل می‌کند.

پ - کمیته یاد شده، حداقل سالی یکبار تشکیل جلسه خواهد داد، اما در مواقعی که ضروری تشخیص داده شود، ممکن است به دفعات بیشتری جلسه تشکیل شود.

فصل پنجم - اصلاحیه‌ها

ماده ۱۳ - هر نوع اصلاح در این موافقتنامه به پیشنهاد کمیته موضوع بند (الف) ماده (۱۲) و یا توسط هر کشور عضو میسر است، مشروط بر اینکه به تصویب شورای وزیران رسیده باشد.

فصل ششم - تصویب و اجرا

ماده ۱۴ - الف - هر کشور عضو امضاء کننده، باید این موافقتنامه را بر اساس قواعد و رویه‌های قانون اساسی خود تصویب نموده و مراتب را به دبیرخانه اطلاع دهد.

ب - این موافقتنامه شصت روز پس از تاریخی که بیش از سه کشور عضو آن را امضاء و تصویب نمودند و سند تصویب را به دبیرخانه اکو (ECO) سپردند، به مرحله اجرا درخواهد آمد.

پ - در مورد هر کشور عضو که پس از به مرحله اجرا درآمدن این موافقتنامه به آن می‌پیوندد، این موافقتنامه نسبت به آن کشور، بلافاصله بعد از سپردن سند الحاق یا تصویب به دبیرخانه اکو (ECO) لازم‌الاجرا خواهد بود.

ماده ۱۵ - در تأیید مراتب فوق، نمایندگان تام‌الاختیار امضاء کننده زیر، این موافقتنامه را امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تاریخ بیست و پنجم اسفندماه سال یکهزار و سیصد و هفتاد و سه شمسی برابر با پانزدهم مارس سال یکهزار و نهصد و نود و پنج میلادی در اسلام آباد و در دو نسخه اصلی به زبان انگلیسی امضاء شد که نزد دبیرخانه اگو نگهداری می شود و نسخه گواهی شده آن برای هر کشور عضو ارسال خواهد شد.

از طرف جمهوری اسلامی ایران	از طرف جمهوری آذربایجان
از طرف جمهوری قرقیزستان	از طرف جمهوری قزاقستان
از طرف جمهوری تاجیکستان	از طرف جمهوری اسلامی پاکستان
از طرف ترکمنستان	از طرف جمهوری ترکیه

«قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی سازمان بین المللی دریانوردی و ضمیمه آن»^۱
مصوب ۱۳۷۵/۵/۷

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود به کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی مشتمل بر یک مقدمه، (۱۷) ماده و ضمیمه آن در (۶) فصل به شرح پیوست ملحق شده و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۴۹۸۵ مورخ ۱۳۷۵/۵/۲۵ - صفحه ۲۰۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۵.

کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی

کشورهای عضو این کنوانسیون، با میل به افزایش ایمنی جان و مال اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی با ایجاد استانداردهای بین‌المللی آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان از طریق توافق مشترک، با در نظر گرفتن اینکه بهترین وسیله برای دستیابی به این هدف ایجاد یک کنوانسیون بین‌المللی در خصوص آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان می‌باشد، به قرار ذیل موافقت نموده‌اند:

ماده ۱ - تعهدات کلی به موجب کنوانسیون: ۱ - اعضاء اجرای مفاد کنوانسیون و ضمیمه مربوط به آن را که جزو لاینفک کنوانسیون محسوب می‌گردد، تعهد می‌نمایند. هر استنادی به کنوانسیون در عین حال استناد به ضمیمه نیز تلقی می‌گردد.

۲ - اعضاء تعهد می‌نمایند کلیه قوانین، مصوبات، احکام و مقررات را رسماً اعلام نموده و کلیه اقدامات دیگری را که به منظور اجرای کامل و جامع کنوانسیون ضروری به نظر می‌رسد، معمول دارند، تا اطمینان حاصل شود که از نظر ایمنی جان و مال اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی، دریانوردان در کشتی برای انجام وظایف محوله واجد شرایط و مناسب می‌باشند.

ماده ۲ - تعاریف: از نظر کنوانسیون، جز در مواردی که صراحتاً طور دیگری مقرر گردیده:

الف - «عضو» به معنی کشوری است که کنوانسیون برای آن لازم‌الاجرا شده باشد.

ب - «دستگاه اجرایی» به معنی دولت عضوی است که کشتی مجاز به برافراشتن پرچم آن می‌باشد.

ج - «گواهینامه» به معنی سند معتبری است به هر نامی که ممکن است شناخته شود که به وسیله یا با اجازه دستگاه اجرایی صادر شده یا توسط دستگاه اجرایی به رسمیت شناخته شده و دارنده آن را مجاز می‌دارد همانگونه که در این سند قید شده یا مقررات داخلی مجاز دانسته، خدمت نماید.

د - «گواهینامه‌دار» به معنی فردی است که صحیحاً دارای گواهینامه می‌باشد.

هـ - «سازمان» به معنی سازمان بین‌الدولی مشورتی دریانوردی (ایمکو) می‌باشد و

و - «دبیرکل» به معنی دبیرکل سازمان می‌باشد.

ز - «کشتی دریایما» به معنی کشتی است غیر از آنهایی که منحصرأ در آبهای درون سرزمینی یا در آبهای در محدوده یا کاملاً مجاور آبهای پناهگاهی یا مناطقی که مقررات بندری در آنها اعمال می‌گردد، دریانوردی می‌کنند.

ح - «شناور صیادی» به معنی شناوری است که جهت صید ماهی، تنگ، فک، شیرماهی یا سایر منابع زنده دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ط - «مقررات رادیویی» به معنی مقررات رادیویی است که به آخرین کنوانسیون بین‌المللی مخابرات که می‌تواند در هر زمان لازم‌الاجرا باشد، ضمیمه شده یا ضمیمه شده تلقی می‌گردد.

ماده ۳ - دامنه شمول: کنوانسیون در مورد دریانوردانی اعمال می‌شود که در کشتیهای دریایمایی خدمت می‌کنند که مجاز به برافراشتن پرچم یک کشور عضو می‌باشند، به استثنای دریانوردانی که خدمت آنها در شناورهای ذیل است:

الف - کشتیهای جنگی، ناوهای پشتیبانی یا سایر کشتیهایی که در تملک یا بهره‌برداری یک کشور قرار دارند و صرفاً به خدمات دولتی غیرتجاری می‌پردازند. یا وجود این، هر عضوی باید با اتخاذ تدابیر مقتضی بدون ورود لطمه به عملیات یا توان عملیاتی اینگونه کشتیهای در تملک یا بهره‌برداری خود، اطمینان حاصل کند که افراد شاغل در اینگونه کشتیها الزامات کنوانسیون را تا حد معقول و عملی برآورده نمایند.

ب - شناورهای صیادی.

ج - قایق‌های تفریحی که به امور تجاری می‌پردازند، یا

د - کشتیهای چوبی یا ساختار ابتدایی.

ماده ۴ - تبادل اطلاعات: ۱ - اعضاء باید در کوتاهترین زمان ممکن موارد ذیل را برای دبیرکل ارسال نمایند:

الف - متن قوانین، مصوبات، احکام، مقررات و اسناد منتشر شده در خصوص موضوعات مختلف در چهارچوب کنوانسیون.

ب - در موارد مقتضی، جزییات کاملی از محتوا و مدت دوره‌های تحصیلی، به همراه

آزمون ملی آنها و سایر شرایط لازم برای هر گواهینامه که مطابق با کنوانسیون صادر می‌گردد.

ج - تعداد کافی از نمونه گواهینامه‌هایی که مطابق کنوانسیون صادر می‌شود.

۲- دبیرکل باید کلیه اعضا را از دریافت هرگونه اطلاعات به موجب قسمت (الف) بند

(۱) مطلع سازد و از جمله در جهت اجرای مواد (۹) و (۱۰) کلیه اطلاعات دریافتی به موجب

قسمتهای (ب) و (ج) بند (۱) را بنا به درخواست، در اختیار آنها قرار دهد.

ماده ۵- سایر معاهدات و تفسیر: ۱- کلیه معاهدات، کنوانسیونها و تمهیدات قبلی مربوط به

استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان که بین اعضا معتبر

می‌باشند، کماکان بطور کامل و جامع در مدت اعتبارشان نسبت به موارد ذیل به قوت خود

باقی خواهند ماند:

الف - در مورد دریانوردانی که این کنوانسیون شامل آنان نمی‌شود.

ب - در مورد دریانوردانی که این کنوانسیون شامل آنان می‌شود، در خصوص مواردی که

صریحاً در آن مطرح نشده است.

۲ - با این وجود، تا حدی که چنین معاهدات، کنوانسیونها یا تمهیداتی با مفاد این

کنوانسیون در تعارض است، اعضا باید در تعهدات خود به موجب چنین معاهدات،

کنوانسیونها و تمهیداتی به منظور حصول اطمینان از عدم تعارض بین این تعهدات و الزامات

خود به موجب این کنوانسیون، تجدیدنظر نمایند.

۳- کلیه مواردی که در این کنوانسیون صریحاً پیش‌بینی نشده است، تابع قوانین داخلی

کشورهای عضو باقی خواهد ماند.

۴ - هیچ چیز در این کنوانسیون خدشه‌ای به تدوین و توسعه حقوق دریاها توسط

کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها که متعاقب قطعنامه (۲۵) C ۲۷۵۰ مجمع

عمومی سازمان ملل متحد تشکیل گردید، وارد نخواهد آورد و نیز خدشه‌ای به نظرات

حقوقی و دعوای حال و آتی هیچ کشوری در رابطه با حقوق دریاها و ماهیت و وسعت

صلاحیت قضایی کشور ساحلی و صاحب پرچم وارد نخواهد ساخت.

ماده ۶- گواهینامه‌ها: ۱- گواهینامه‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران باید برای آن دسته

از متقاضیانی صادر گردد که به نحو مطلوب دستگاه اجرایی الزامات خدمات دریایی، سن،

صحت مزاج، آموزش، صلاحیت و امتحانات را مطابق مفاد مربوطه ضمیمه کنوانسیون

احراز کنند.

۲- گواهینامه‌های فرماندهان و افسران که مطابق با این ماده صادر می‌شود، باید به نحوی که در قسمت (۲) فصل (۱) ضمیمه پیش‌بینی شده توسط دستگاه اجرایی صادرکننده تأیید گردد. چنانچه زبان مورد استفاده انگلیسی نباشد، تأییدیه باید حاوی ترجمه‌ای به این زبان باشد.

ماده ۷- مقررات انتقالی: ۱- گواهینامه شایستگی یا گواهینامه خدمات دریایی در سمتی که کنوانسیون برای آن، گواهینامه لازم می‌داند و قبل از لازم‌الاجراگردیدن کنوانسیون برای یک عضو برابر قوانین آن عضو یا مقررات رادیویی صادر می‌گردد، باید پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو، یا همان اعتبار جهت خدمت شناخته شود.

۲- پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک عضو، دستگاه اجرایی آن می‌تواند مطابق روشهای قبلی خود برای مدتی که از پنج سال تجاوز نخواهد کرد به صدور گواهینامه‌های شایستگی ادامه دهد. از نظر کنوانسیون چنین گواهینامه‌هایی معتبر شناخته خواهد شد. در این دوران انتقالی چنین گواهینامه‌هایی فقط برای دریانوردانی صادر می‌گردد که خدمت دریایی خود را در بخش خاصی از کشتی که این گواهینامه‌ها مربوط به آن است، قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو آغاز نموده باشند. دستگاه اجرایی باید اطمینان حاصل نماید که تمامی متقاضیان دیگر دریافت گواهینامه، مطابق با کنوانسیون تحت آزمایش قرار گرفته و به دریافت گواهینامه نایل گردند.

۳- یک عضو می‌تواند ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو، به صدور گواهینامه خدمات دریایی جهت دریانوردانی اقدام نمایند که دارای گواهینامه مربوطه مطابق با کنوانسیون نیستند و نیز گواهینامه شایستگی صادره به موجب قوانین آن عضو قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو را ندارند، ولی:

الف- در سمتی که برای آن درخواست گواهینامه خدمات دریایی می‌نمایند، در خلال هفت سال قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو حداقل سه سال در دریا خدمت کرده باشند.

ب- مدرکی دال بر انجام رضایت‌بخش خدمت مذکور ارائه دهند.

ج- دستگاه اجرایی را از نظر صحت مزاج از جمله بینایی و شنوایی، با در نظر گرفتن

سنتشان به هنگام درخواست متقاعد کنند.

از نظر کنوانسیون، گواهینامه خدمات دریایی صادره به موجب این بند باید به عنوان معادل گواهینامه صادره به موجب کنوانسیون تلقی گردد.

ماده ۸- مجازه خاص: ۱- در شرایطی که ضرورتی استثنایی ایجاد کند، دستگاههای اجرایی در صورتی که به نظر آنها این موضوع موجب بروز خطر برای اشخاص، امراک و محیط‌زیست نگردد، می‌توانند مجوزی خاص برای یک دریانورد مشخص جهت خدمت در یک کشتی مشخص برای مدتی معین که از شش ماه تجاوز نکند، در سمتی که برای آن گواهینامه مربوطه را ندارد، غیر از افسر مخابرات یا اپراتور رادیو تلفنی، جز در مواردی که مقررات رادیویی مربوطه پیش‌بینی نموده، صادر کنند، به شرط اینکه شخصی که چنین مجوزی برای وی صادر می‌شود به نحو مطلوب دستگاه اجرایی واجد شرایط کافی جهت تصدی ایمن پست خالی باشد. با وجود این، مجوزهای خاص نباید به فرمانده یا افسر ارشد موتورخانه اعطا گردد، مگر در موارد حوادث غیرمترقبه و آنهم فقط برای کوتاهترین مدت ممکن.

۲- هر مجوز خاص اعطا شده برای یک پست فقط به شخصی اعطاء می‌گردد که برای تصدی یک پست پایین‌تر دارای گواهینامه لازم باشد. در مواردی که کنوانسیون دانا بودن گواهینامه پست پایین‌تر را لازم نداند، مجوز خاص را می‌توان برای شخصی صادر نمود که صلاحیت و تجربه وی از نظر دستگاه اجرایی انطباق کامل با شرایط پستی که اشغال می‌شود داشته باشد، مشروط بر اینکه اگر چنین شخصی دارای گواهینامه لازم نبود، ملزم باشد یک آزمایش مورد قبول دستگاه اجرایی را با موفقیت بگذراند که نشان‌دهنده این باشد که مجوز خاص را می‌توان به طور ایمن صادر کرد. بعلاوه، دستگاههای اجرایی باید اطمینان حاصل نمایند که پست مورد بحث در اسرع وقت توسط دارنده گواهینامه مربوطه اشغال می‌گردد.

۳- اعضاء باید در اسرع وقت پس از اول ژانویه، یا زدهم دی ماه هر سال، گزارشی حاوی اطلاعات مربوط به مجموع تعداد مجوزهای خاص صادره در ارتباط با هر سمتی که برای آن گواهینامه ضروری است و در طی سال برای کشتیهای دریایما صادر شده است را به همراه اطلاعات مربوط به تعداد این کشتیها که دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده بیشتر یا کمتر از ۱۶۰۰ تن هستند به طور جداگانه برای دبیرکل ارسال دارند.

ماده ۹- معادل‌ها: ۱- کنوانسیون دستگاه اجرایی را از حفظ یا اتخاذ سایر تمهیدات آموزشی و تعلیماتی از جمله آنهایی که مربوط به خدمات دریایی و سازماندهی در کشتی هستند و مختص توسعه‌های فنی و انواع خاصی از کشتیها و سفرهای تجاری تنظیم یافته‌اند، باز نخواهد داشت به شرط اینکه سطح خدمات دریایی، آگاهی و کارآیی مربوط به امور دریانوردی و فنی کشتی و کالا درجه‌ای از ایمنی در دریا را تأمین نماید و تأثیر پیشگیرانه‌ای از نظر آلودگی، حداقل معادل الزامات کنوانسیون داشته باشد.

۲- جزئیات چنین تمهیداتی باید در اسرع وقت به دبیرکل گزارش گردد و ایشان کلیه اعضاء را از چنین جزئیاتی مطلع خواهد نمود.

ماده ۱۰- کنترل: ۱- کشتیها، بجز آنهایی که طبق ماده (۳) مستثنی شده‌اند. هنگام توقف در بنادر یکی از اعضاء به منظور حصول اطمینان از اینکه کلیه دریانوردانی که در این کشتی‌ها خدمت می‌کنند و طبق کنوانسیون ملزم به داشتن گواهینامه هستند دارای چنین گواهینامه‌ای یا مجوز خاص مربوطه می‌باشند، توسط مأمورانی که صحیحاً از طرف آن عضو اختیار یافته‌اند کنترل می‌شود. چنین گواهینامه‌هایی باید مورد پذیرش قرار گیرد مگر اینکه دلایل بارزی بر این اعتقاد موجود باشد که گواهینامه‌ای بطور متقلبانه اخذ شده یا دارنده گواهینامه فردی نیست که آن گواهینامه در اصل برای وی صادر شده است.

۲- در صورتی که هرگونه نواقص مورد اشاره در بند (۱) یا مورد اشاره در تشریفات مصرحه در ماده (۱/۴)، «تشریفات کنترل»، مشاهده گردد، مأمور اجرای کنترل باید فوراً به صورت کتبی فرمانده کشتی و کنسول یا در غیاب وی، نزدیکترین نمایندگان سیاسی یا مرجع دریایی کشوری را که کشتی مجاز به برافراشتن پرچم آن است، در جریان امر قرار دهد تا اقدام مقتضی معمول گردد. در چنین اختطاریه‌ای باید جزئیات نواقص مشاهده شده و دلایلی که کشور عضو مبنی بر آنها تشخیص می‌دهد که این نواقص خطری متوجه اشخاص، اموال یا محیط‌زیست می‌سازند مشخص شده باشد.

۳- در اجرای کنترل به موجب بند (۱) یا در نظر گرفتن اندازه و نوع کشتی و طول و ماهیت سفر، در صورتی که نواقص مورد اشاره در بند (۳) ماده (۱/۴) برطرف نگردد و تشخیص داده شود که این امر خطری متوجه اشخاص، اموال یا محیط‌زیست می‌سازد، کشور عضو مجوی کنترل باید اقداماتی به عمل آورد تا اطمینان حاصل شود که کشتی به

دریا عزیمت نخواهد کرد مگر اینکه و تا زمانی که این الزامات تاحدی که خطر مرتفع گردد تأمین شده باشد. جزییات مربوط به اقدام انجام شده باید فوراً به دبیرکل گزارش گردد.

۴- هنگام اجرای کنترل به موجب این ماده، باید تمام تلاش ممکن به منظور اجتناب از توقیف یا تأخیر بی‌مورد کشتی به عمل آید. چنانچه کشتی بدین شکل توقیف گردیده یا در حرکت آن تأخیر ایجاد شود، محق دریافت غرامت هرگونه زیان یا خسارت ناشی از آن خواهد بود.

۵- این ماده در صورت لزوم بدین منظور اعمال خواهد شد تا اطمینان حاصل شود که در رفتار با کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم یک کشور غیر عضو از آنچه در خصوص کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم یک کشور عضو اعمال می‌گردد، ارفاق بیشتری نمی‌شود. ماده ۱۱- افزایش همکاری‌های فنی: ۱- اعضای کنوانسیون باید با مشورت و کمک سازمان، پشتیبانی از آن دسته از اعضای راکه برای موارد زیر درخواست کمک‌های فنی می‌نمایند افزایش دهند:

الف - آموزش پرسنل اداری و فنی.

ب - ایجاد مؤسسه‌های جهت آموزش دریانوردان.

ج - تدارک تجهیزات و تسهیلات برای مؤسسات آموزشی.

د - توسعه برنامه‌های آموزشی مناسب، شامل آموزش‌های عملی در کشتی‌های دریایما، و ه - تسهیل سایر اقدامات و تمهیدات جهت ارتقای صلاحیت‌های دریانوردان.

ترجیحاً در سطح ملی، زیر منطقه‌ای یا منطقه‌ای، به منظور پیشبرد اهداف و مقاصد کنوانسیون، با در نظر گرفتن نیازهای ویژه کشورهای در حال توسعه در این رابطه.

۲- سازمان به سهم خود به نحو مقتضی، فعالیت‌های فوق‌الذکر را با مشاوره یا همکاری با سایر سازمان‌های بین‌المللی، به ویژه سازمان بین‌المللی کار پیگیری خواهد نمود.

ماده ۱۲ - اصلاحات: ۱ - کنوانسیون را می‌توان به هر یک از دو روش زیر اصلاح نمود:

الف - اصلاحات پس از بررسی در درون سازمان:

۱ - هر اصلاح پیشنهادی توسط یک عضو باید به دبیرکل تسلیم شود و سپس ایشان حداقل شش ماه قبل از بررسی آن، مراتب را به تمامی اعضای سازمان، تمامی اعضاء و

مدیرکل دفتر بین‌المللی کار اعلام نماید.

۲- هر اصلاحی که بدین شکل پیشنهاد و اعلام شده باشد، باید جهت بررسی به کمیته ایمنی دریانوردی سازمان ارجاع گردد.

۳- اعضاء چه عضو سازمان باشند چه نباشند، حق خواهند داشت تا در جلسات کار کمیته ایمنی دریانوردی به منظور بررسی و تصویب اصلاحات شرکت نمایند.

۴- اصلاحات با اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی که به گونه مندرج در جزو (۳) قسمت (الف) گسترش یافته (و از این پس «کمیته ایمنی دریانوردی گسترده» بدان اطلاق می‌شود) تصویب می‌گردد، به شرطی که حداقل یک سوم اعضاء در زمان رأی‌گیری حضور داشته باشند.

۵- اصلاحات مصوب به طریق فوق، توسط دبیرکل جهت پذیرش به کلیه اعضاء اعلام خواهد گردید.

۶- اصلاحیه یک ماده در تاریخ پذیرش آن توسط دو سوم اعضاء، پذیرفته شده تلقی می‌گردد.

۷- اصلاحیه ضمیمه به شرح ذیل پذیرفته شده تلقی می‌گردد:

۱- در پایان دو سال از تاریخی که جهت پذیرش به اعضاء اعلام گردیده، یا

۲- در پایان مدت زمان متفاوتی که کمتر از یک سال نخواهد بود، در صورتی که در زمان تصویب آن توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی گسترده، چنین تصمیمی اتخاذ شده باشد.

با این وجود، چنانچه در مدت زمان تعیین شده بیش از یک سوم اعضاء یا اعضای که مجموع ناوگانهای تجاری آنها کمتر از پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجارتهای جهان با کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۰۰ تن یا بیشتر نیست، اعتراض خود را نسبت به اصلاحیه به دبیرکل اعلام نمایند، اصلاحات پذیرفته نشده تلقی خواهد گردید.

۸- اصلاحیه یک ماده، برای اعضای که آن را پذیرفته‌اند شش ماه پس از تاریخی که اصلاحیه پذیرفته شده تلقی می‌گردد و برای هر عضوی که پس از این تاریخ آن را بپذیرد، شش ماه پس از تاریخ پذیرش آن عضو لازم الاجرا خواهد شد.

۹- اصلاحیه ضمیمه برای کلیه اعضاء، بجز آنهایی که نسبت به آن اصلاحیه به موجب

جزو (۷) قسمت (الف) اعتراض نموده و چنین اعتراضاتی را پس نگرفته‌اند، شش ماه پس از تاریخی که پذیرفته شده تلقی می‌گردد، لازم‌الاجرا خواهد شد. قبل از تاریخ تعیین شده برای لازم‌الاجرا شدن، هر عضو می‌تواند به دبیرکل اطلاعیه‌ای دهد مبنی بر اینکه خود را از شمول آن اصلاحیه برای مدت حداکثر یک سال پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن، یا برای مدت بیشتری که می‌تواند توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی گسترده در زمان تصویب آن اصلاحیه تعیین گردد، معاف می‌نماید، یا ب- اصلاح توسط کنفرانس:

۱- بنا به درخواست یک عضو که به توافق حداقل یک سوم اعضا برسد، سازمان باید با مشارکت یا مشورت مدیرکل دفتر بین‌المللی کار، کنفرانسی از اعضا برای بررسی اصلاحات کنوانسیون تشکیل دهد.

۲- هر اصلاحیه که در چنین کنفرانسی توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده تصویب شود، توسط دبیرکل جهت پذیرش به اطلاع کلیه اعضا رسانده خواهد شد.

۳- جز در مواردی که کنفرانس تصمیم دیگری اتخاذ نماید، اصلاحیه مطابق با رویه‌های مصرح در جزوهای (۶) و (۸) قسمت (الف) یا جزوهای (۷) و (۹) قسمت (الف) به ترتیب پذیرفته شده تلقی خواهد گردید و لازم‌الاجرا خواهد شد، مشروط بر اینکه در این قسمت‌ها استناد به کمیته ایمنی دریانوردی گسترده، استناد به کنفرانس تلقی گردد.

۲- هر اعلامیه پذیرش یا اعتراض به یک اصلاحیه، یا هر اطلاعیه ارائه شده به موجب جزو (۹) قسمت (الف) بند (۱) باید به طور کتبی به دبیرکل تسلیم شود و ایشان باید کلیه اعضا را از چنین اظهاریه‌ای با ذکر تاریخ دریافت آن مطلع نماید.

۳- دبیرکل هر اصلاحیه‌ای را که لازم‌الاجرا می‌شود همراه با تاریخی که آن اصلاحیه لازم‌الاجرا می‌گردد به اطلاع کلیه اعضا خواهد رساند.

ماده ۱۳- امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق: ۱- کنوانسیون از ۱۰ آذر ۱۳۵۷ تا ۹ آذر ۱۳۵۸ جهت امضاء در مقر سازمان مفتوح خواهد بود و پس از آن جهت الحاق مفتوح خواهد ماند. هر کشوری می‌تواند به طرق ذیل عضو کنوانسیون گردد:

- الف - امضاء بدون قید و شرط تصویب، پذیرش یا تأیید، یا
- ب - امضاء به شرط تصویب، پذیرش یا تأیید که متعاقب آن تصویب، پذیرش یا تأیید صورت گیرد، یا
- ج - الحاق.
- ۲ - تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با سپردن مستندی به همین مضمون نزد دبیرکل نافذ خواهد گردید.
- ۳ - دبیرکل تمامی کشورهای که کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند و دبیرکل دفتر بین‌المللی کار را از هر امضاء یا سپردن هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق و تاریخ سپردن آن مطلع خواهد نمود.
- ماده ۱۴ - لازم الاجرا شدن: ۱ - کنوانسیون دوازده ماه پس از تاریخی که حداقل بیست و پنج کشور که مجموع ناوگان‌های تجاری آنها کمتر از پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری دنیا متشکل از کشتیهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۰۰ تن یا بیشتر نیست، مطابق با ماده (۱۳) آن را بدون قید و شرط تصویب، پذیرش یا تأیید امضاء نموده یا اسناد لازم تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را سپرده باشند، لازم الاجرا خواهد گردید.
- ۲ - دبیرکل تاریخی را که کنوانسیون لازم الاجرا می‌شود به اطلاع تمام کشورهای که کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند خواهد رساند.
- ۳ - هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که در طول دوازده ماه مورد اشاره در بند (۱) سپرده شود، هنگام لازم الاجرا شدن کنوانسیون یا سه ماه پس از سپردن چنین مستندی، هر کدام که تاریخ دیرتری باشد نافذ خواهد گردید.
- ۴ - هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که پس از تاریخی که کنوانسیون لازم الاجرا می‌گردد سپرده شود، سه ماه پس از تاریخ سپردن نافذ خواهد گردید.
- ۵ - بعد از تاریخی که یک اصلاحیه به موجب ماده ۱۲ پذیرفته شده تلقی می‌گردد، هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که سپرده شود نسبت به کنوانسیون اصلاح شده به مورد اجراء گذارده خواهد شد.
- ماده ۱۵ - انصراف:
- ۱ - کنوانسیون می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمانی پس از پنج سال از تاریخی که

- کتوانسیون برای آن عضو لازم‌الاجراء شده است، مورد انصراف قرار گیرد.
- ۲- انصراف با اطلاع کتبی به دبیرکل نافذ خواهد گردید. دبیرکل تمامی اعضای دیگر و مدیرکل دفتر بین‌المللی کار را از هر اطلاعیه‌ای که در این خصوص دریافت می‌شود و تاریخ دریافت آن و نیز تاریخی که این انصراف نافذ می‌گردد مطلع خواهد نمود.
- ۳- انصراف دوازده ماه پس از دریافت اطلاعیه انصراف توسط دبیرکل یا پس از هر مدت طولانی‌تری که می‌تواند در اطلاعیه قید شود، نافذ خواهد گردید.
- ماده ۱۶- سپردن و ثبت: ۱- کتوانسیون نزد دبیرکل سپرده خواهد شد و ایشان نسخ تأیید شده برابر اصل آن را به تمامی کشورهای کتوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند، ارسال خواهد داشت.
- ۲- به محض اینکه کتوانسیون لازم‌الاجراء گردید، دبیرکل به استناد ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد باید متن آن را جهت ثبت و انتشار برای دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال دارد.
- ماده ۱۷- زبانها: کتوانسیون در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی تنظیم گردیده که همه متون از اعتبار یکسان برخوردارند. ترجمه‌های رسمی به زبانهای عربی و آلمانی تهیه و با نسخه اصلی امضاء شده، سپرده خواهد شد.
- بنا به مراتب فوق امضاء کنندگان ذیل که صحیحاً از طرف دول مربوطه مجاز بوده به تاریخ ۱۷ جولای ۱۹۷۸ (برابر ۲۶ تیرماه ۱۳۵۷) در لندن کتوانسیون را امضاء نمودند.

ضمیمه

فصل ۱ - مقررات کلی

ماده ۱/۱- تعاریف: جز در مواردی که صریحاً طور دیگری مقرر گردیده است، از نظراین کتوانسیون:

الف- «مواد» به معنای مرادی است که در ضمیمه این کتوانسیون گنجانده شده است.

ب- «تأیید شده» به معنای تأیید شده توسط دستگاه اجرائی می‌باشد.

- ج - «فرمانده» به معنای شخصی است که فرماندهی کشتی را به عهده دارد.
- د - «افسر» به معنای عضوی از خدمه کشتی غیر از فرمانده می باشد که توسط قانون یا مقررات ملی منصوب شده و یا در صورت عدم چنین انتصابی، توسط قرارداد جمعی یا عرف انتصاب یافته باشد.
- ه - «افسر عرشه» به معنای یک افسر واجد شرایط در قسمت عرشه می باشد.
- و - «افسر ناوبر ارشد» به معنای افسر عرشه‌ای می باشد که از نظر درجه بعد از فرمانده کشتی قرار دارد و در صورت عدم توانایی فرمانده، فرماندهی کشتی برعهده وی قرار خواهد گرفت.
- ز - «افسر مهندس» به معنای یک افسر واجد شرایط در قسمت موتورخانه می باشد.
- ح - «افسر سرمهندس» به معنای افسر سرمهندسی می باشد که مسئول رانش مکانیکی کشتی است.
- ط - «افسر مهندس دوم» به معنای افسر مهندسی می باشد که از نظر درجه بعد از افسر مهندس ارشد کشتی قرار دارد و در صورت عدم توانایی افسر مهندس ارشد مسؤولیت رانش مکانیکی کشتی برعهده وی قرار می گیرد.
- ی - «افسر کمک مهندس» به معنای شخصی است که برای افسر شدن تحت آموزش می باشد و برابری قانون یا مقررات ملی رسماً منصوب شده است.
- ک - «افسر رادیو» به معنای شخصی است که دارای گواهینامه درجه (۱) یا درجه (۲) اپراتوری رادیوتلگراف یا گواهینامه عمومی اپراتوری ارتباطات رادیویی برای خدمت سیار دریانوردی، صادره به موجب مفاد مقررات رادیویی، می باشد و در ایستگاه رادیوتلگراف یک کشتی که طبق کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ملزم به داشتن چنین ایستگاهی می باشد بکار گرفته می شود.
- ل - «اپراتور رادیو تلفن» به معنای شخص دارای یک گواهینامه مناسب صادره براساس مفاد مقررات رادیویی می باشد.
- م - «درجه دار» به معنای عضوی از خدمه به غیر از فرمانده یا افسر می باشد.
- ن - «سفرهای نزدیک ساحل» به معنای سفر در مجاورت یک کشور عضو می باشد به نحوی که توسط آن کشور عضو تعریف شده است.

س - «قدرت رانش» به معنای قدرت برحسب کیلوات می‌باشد که در گواهینامه ثبت کشتی یا سند رسمی دیگری درج گردیده است.*

ع - «وظایف رادیویی» به نحو مقتضی شامل نگرهبانی و نگهداری و تعمیرات فنی طبق مقررات رادیویی، کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا و، بنا به صلاحدید هر دستگاه اجرایی، توصیه‌نامه‌های مربوطه ایمنی می‌باشد.

ف - «نفت کشتی» به معنای یک کشتی می‌باشد که جهت حمل نفت و محصولات نفتی به صورت فله ساخته شده است و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ض - «تانکر مواد شیمیایی» به معنای کشتی‌هایی می‌باشد که جهت حمل فله هرگونه مواد شیمیایی مایع عنوان شده در «کد ساختمان و تجهیزات کشتی حامل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله» ایمنی، ساخته شده است و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ق - «تانکر گاز مایع» به معنای یک کشتی می‌باشد که جهت حمل فله هرگونه گاز مایع عنوان شده در «کد ساختمان و تجهیزات کشتیهای حامل گازهای مایع به صورت فله» ایمنی، ساخته شده است و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ماده ۱/۲ - مندرجات گواهینامه‌ها و فرم تأییدیه: ۱ - گواهینامه‌ها باید به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادرکننده باشد. در صورتیکه زبان مورد استفاده انگلیسی نباشد، متن باید حاوی ترجمه‌ای به آن زبان باشد.

۲ - درخصوص افسران مخابرات و اپراتورهای رادیو تلفن، دستگاههای اجرایی می‌توانند:

الف - اطلاعات اضافی مورد لزوم مقررات مربوطه ضمیمه کنوانسیون را در آزمون صدور گواهینامه با تبعیت از مقررات رادیویی بگنجانند، یا

ب - گواهینامه جداگانه‌ای مبنی بر اینکه دارنده واجد اطلاعات اضافی مورد لزوم ضمیمه کنوانسیون می‌باشد صادر نمایند.

۳ - فرم تأییدیه گواهینامه مورد لزوم ماده ۶ کنوانسیون به شرح ذیل خواهد بود:

* - فرض بر این است که میزان قدرتی که در گواهینامه یا دفتر ثبت اسناد، یا هر سند رسمی دیگر قید می‌گردد، حداکثر کل قدرت تولیدی و درجه‌بندی شده متوالی کل دستگاه اصلی رانش کشتی می‌باشد.

فرم تأیید گواهینامه‌ها

(کشور) تأییدیه گواهینامه‌ها (مهر رسمی)

صادره براساس مفاد کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، ** صدور
گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، ۱۹۷۸
یا دولت (نام) تصدیق می‌کند.

اینجانب، امضاء کننده ذیل تصدیق می‌نمایم

که گواهینامه حاضر / گواهینامه شماره ** برای

(اسم کامل شخص)، که صحیحاً مطابق مفاد ماده کنوانسیون بین‌المللی
استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان ۱۹۷۸، بعنوان
..... ** واجد شرایط شناخته شده است با محدودیت‌های انحصاری ذیل صادر
می‌شود:

در اینجا محدودیتها

یا کلمه «خیر» برحسب

مورد قید شود

تاریخ صدور این تأییدیه

..... امضاء (مهر رسمی)

(اسم و امضای مقام رسمی که صحیحاً اختیار یافته است)

..... تاریخ تولد دارنده گواهینامه

..... امضای دارنده گواهینامه

ماده ۱/۳ - اصول حاکم بر سفرهای نزدیک ساحل: ۱- هر کشور عضوی که به منظور اعمال
کنوانسیون سفرهای نزدیک ساحل را تعریف می‌کند، نباید الزاماتی از نظر آموزش، تجربه یا
صدور گواهینامه الزاماتی را بر دریانوردان خدمت کننده در کشتیهایی که اجازه برافراشتن

** - از خط اول یا دوم استفاده شود.

*** - در صورت لزوم حذف شود.

**** - رتبه کنوانسیون با نوع گواهینامه درج گردد.

پرچم کشور عضوی را دارند و مشغول چنین سفرهایی می‌باشند تحمیل کند به نحوی که برای چنین دریانوردانی نسبت به دریانوردان خدمت‌کننده در کشتیهایی که اجازه برافراشتن پرچم آن کشور را دارند، منجر به الزامات شدیدتر شود. در هیچ موردی چنین کشور عضوی نباید در خصوص دریانوردان خدمت‌کننده در کشتیهایی که اجازه برافراشتن پرچم کشور عضو دیگری را دارند الزاماتی بیش از کنوانسیون در خصوص کشتیهایی که سفرهای نزدیک ساحل انجام نمی‌دهند، تحمیل نماید.

۲- در خصوص کشتیهایی محق برافراشتن پرچم یک کشور عضو که بطور منظم مشغول سفرهای نزدیک ساحل در سواحل دیگر کشور عضو می‌باشند، کشوری که کشتی محق برافراشتن پرچم آن می‌باشد باید الزاماتی را از نظر آموزش، تجربه و صدور گواهینامه برای دریانوردان خدمت‌کننده در چنین کشتیهایی را حداقل برابر با الزامات کشوری که کشتی در سواحل آن مشغول سفر است وضع کند، مشروط بر آنکه از الزامات کنوانسیون نسبت به کشتیهایی که مشغول سفرهای نزدیک ساحل نیستند فراتر نرود. کشتی که سفر خود را به بیش از آنچه که به عنوان سفر نزدیک ساحل از سوی یک کشور عضو تعریف شده بسط می‌دهد و وارد آبهایی می‌شود که تحت پوشش تعریف فوق قرار نگرفته‌اند، باید الزامات کنوانسیون به موجب این ماده را بدون هیچ تسامحی انجام دهد.

۳- کشور عضو می‌تواند امتیازات مقررات سفرهای نزدیک ساحل کنوانسیون را به کشتی که اجازه برافراشتن پرچم آن را دارد به هنگامیکه طبق تعریف کشور فوق بطور منظم مشغول سفرهای نزدیک ساحل در خارج از سواحل کشور غیر عضو می‌باشد، اعطاء کند.

۴- هیچیک از مفاد این ماده به هیچ وجه نباید صلاحیت هیچ کشوری را اعم از عضو به کنوانسیون و غیر عضو محدود کند.

ماده ۱/۴ - تشریفات کشتول: ۱- کنترل اعمال شده از سوی یک افسر کنترل که صحیحاً به موجب ماده (۱۰) اختیار یافته است به موارد ذیل محدود خواهد شد:

الف- گواهی مطابق بند (۱) ماده (۱۰) به اینکه کلیه دریانوردان خدمت‌کننده در کشتی که از سوی کنوانسیون ملزم به داشتن گواهینامه می‌باشند، دارای یک گواهینامه معتبر یا یک معافیت معتبر می‌باشند.

ب- ارزیابی توانایی دریانوردان کشتی در حفظ استانداردهای نگهداری به نحو مورد لزوم کنوانسیون چنانچه دلایلی برای پذیرش این امر باشد که چنین استانداردهایی به هنگام حضور در بندر یک کشور عضو یا راههای ورودی آن بندر، به علت اینکه موارد ذیل حادث شده‌اند رعایت نمی‌گردند.

۱- کشتی دچار تصادم، برخورد با کف دریا یا گل نشتن شده است، یا:

۲- تخلیه مواد از کشتی در حالی که در حال حرکت یا در حال لنگریا در اسکله بوده است

صورت گرفته است که به موجب کنوانسیونهای بین‌المللی غیرقانونی است، یا:

۳- کشتی به طریقی نادرست یا ناامن مانور داده یا علامت‌گذاری‌های میر دریاوردی یا

طرحهای تفکیک ترافیک رعایت نشده است.

۲- چنانچه در نتیجه انجام کنترل مطابق بند (۱)، هریک از نواقص ذیل مشخص شود،

اگر کنترل باید مطابق ماده (۱۰) اطلاعات کتبی را در اختیار فرمانده کشتی و نماینده ذیربط

کشور صاحب پرچم قرار دهد:

الف- عدم داشتن یک گواهینامه معتبر مناسب یا معافیت معتبر از سوی دریانوردانی که

ملزم به داشتن یک گواهینامه می‌باشند.

ب- عدم هماهنگی تدابیر نگهداری دریانوردی یا مهندسی با الزامات تعیین شده برای

کشتی از سوی کشور صاحب پرچم.

ج- غیبت در نگهداری از سوی شخص واجد شرایط برای بکارگیری تجهیزات لازم

جهت هدایت ایمن یا جلوگیری از آلودگی.

د- عدم توانایی فرمانده برای گماردن اشخاص تازه‌نفس جهت اولین نگهداری در آغاز

سفر و نگهداری‌های جایگزینی متعاقب آن.

۳- عدم تصحیح نواقصی که در قسمت (الف) بند (۲) به آنها اشاره شده است تا حدی که

به گواهینامه‌های فرمانده، افسر سرمهندس و افسران مسؤول نگهداری‌های دریانوردی و

مهندسی و در مواردی به افسر رادیو مربوط می‌شوند و در قسمت (ب) بند (۲) تنها دلایلی به

موجب ماده خواهند بود که براساس آن یک کشور عضو می‌تواند کشتی را توقیف کند.

فصل ۲ - فرمانده - قسمت عرشه

ماده ۱/۲ - اصول اساسی که باید در نگهداری دریانوردی رعایت گردد:

۱ - اعضاء بایستی توجه مالکان کشتی، متصدیان کشتی، فرماندهان و پرسنل نگهداری را به اصول ذیل که باید برای تضمین این امر که نگهداری دریانوردی ایمن در کلیه مواقع رعایت گردد، جلب نمایند.

۲ - فرمانده هر کشتی ملزم است تضمین نماید که تمهیدات نگهداری برای حفظ نگهداری دریانوردی ایمن، کافی می‌باشند. افسران نگهبان تحت هدایت کلی فرمانده، در طی زمان کشیک خود به ویژه هنگام جلوگیری از تصادم و به گل نشستن، مسؤول هدایت ایمن کشتی می‌باشند.

۳ - اصول اساسی، که شامل موارد ذیل است اما به آنها محدود نمی‌گردد، در خصوص کلیه کشتیها مدنظر قرار خواهند گرفت.

۴ - تمهیدات نگهداری:

الف - ترکیب نگهداری باید در کلیه مواقع برای اوضاع و شرایط غالب، کافی و مناسب بوده و ضرورت حفظ یک دیده‌بانی صحیح را ملحوظ نماید.

ب - به هنگام تعیین ترتیب نگهداری روی پل فرماندهی که می‌تواند شامل درجه‌داران مناسب در عرشه باشد، عوامل ذیل نیز از جمله باید مدنظر قرار داده شوند:

- ۱ - در هیچ زمانی نباید پل فرماندهی بدون مسؤول باقی بماند.
- ۲ - شرایط آب و هوایی، دید و اینکه آیا نور روز وجود دارد یا تاریکی.
- ۳ - نزدیکی خطرهای دریانوردی که ممکن است انجام وظایف ناوبری اضافی را برای افسر مسؤول نگهداری، ضروری گرداند.
- ۴ - استفاده و وضعیت بهره‌برداری از وسایل کمک ناوبری همچون رادار یا وسایل محل‌یاب الکترونیکی و هرگونه تجهیزات دیگری که بر ناوبری ایمن کشتی مؤثر باشد.
- ۵ - این که آیا کشتی مجهز به ردیابی اتوماتیک است.
- ۶ - هرگونه ضرورت‌های غیر معمول برای نگهداری دریانوردی که ممکن است در نتیجه شرایط عملیاتی ویژه پدید آید.

۵ - آمادگی انجام وظیفه:

سیسم نگهبانی بایستی به گونه‌ای باشد که کارایی افسران نگهبان و ملوان‌های نگهبان بر اثر خستگی تضعیف نگردد. وظایف باید به گونه‌ای سازماندهی گردد که اولین نگهبان در شروع سفر و نگهبانهای جانشین بعدی استراحت کافی داشته و از سایر لحاظ نیز آماده انجام وظیفه باشند.

۶ - ناوبری:

الف - سفر مورد نظر را باید با توجه به کلیه اطلاعات مربوطه از قبل برنامه‌ریزی نموده و هر مسیر تعیین شده‌ای را قبل از آغاز سفر مورد بررسی قرار دهد.

ب - در طی نگهبانی، بایستی مسیر جهت‌یابی شده، موقعیت و سرعت را در فواصل زمانی با تناوب کافی، با استفاده از هرگونه وسایل کمکی ناوبری ضروری موجود، کنترل نمود تا اطمینان حاصل شود که کشتی مسیر برنامه‌ریزی شده را تعقیب می‌کند.

ج - افسر نگهبان بایستی در مورد موقعیت و بهره‌برداری از کلیه تجهیزات ایمنی و ناوبری روی کشتی آگاهی کامل داشته و از محدودیت‌های بهره‌برداری از چنین تجهیزاتی مطلع باشد و آنها را مدنظر قرار دهد.

د - افسر مسئول نگهبانی دریا نوردی نباید موظف یا متعهد به انجام وظایفی باشد که مخل ناوبری ایمن کشتی هستند.

۷ - تجهیزات ناوبری:

الف - افسر دیده‌بانی بایستی کارآمدترین بهره‌برداری را از کلیه تجهیزات ناوبری در اختیار خود، به عمل آورد.

ب - به هنگام استفاده از رادار، افسر نگهبان بایستی ضرورت رعایت مفاد مربوط به استفاده از رادار را، مندرج در مقررات قابل اعمال جلوگیری از تصادم در دریا، در کلیه مواقع مدنظر قرار دهد.

ج - در صورت لزوم، افسر نگهبان نباید در استفاده از دسته‌سکان، موتورها و وسایل اختطار صرستی تردید نماید.

۸- وظایف و مسؤولیت‌های ناوبری:

الف- افسر مسؤول نگهداری باید:

۱- وظیفه نگهداری خود را در پیل فرماندهی انجام داده و در هیچ شرایطی آن را ترک ننماید مگر زمانی که بنحو صحیح جایگزین شود.

۲- به مسؤولیت خود برای هدایت ایمن کشتی علیرغم حضور فرمانده در پیل فرماندهی ادامه دهد، تا زمانی که فرمانده به طور خاص به اطلاع وی برساند که مسؤولیت مزبور را پذیرفته است و برای طرفین مفهوم گردد.

۳- در صورت بروز هرگونه تردیدی در مورد اینکه چه اقدامی را باید در رابطه با ایمنی به عمل آورد، فرمانده را آگاه سازد.

۴- چنانچه دلیلی برای پذیرفتن این امر دارد که افسر جایگزین قادر به ایفای وظایف خود به صورت کارآمد نیست، نگهداری را به وی نسپارد و در این صورت متعاقباً مراتب را به اطلاع فرمانده برساند.

ب- افسر جایگزین در قبول نگهداری، بایستی خود را نسبت به موقعیت تخمینی یا حقیقی کشتی قانع نموده و رد، مسیر و سرعت مورد نظر را تأیید نماید و هرگونه خطراتی برای ناوبری را که انتظار مواجهه با آن در طی نگهداری وی می‌رود باید مورد توجه قرار دهد. ج- سابقه کاملی از حرکات و فعالیتها در طی نگهداری مربوط به هدایت کشتی نگهداری خواهد شد.

۹- دیده‌بان:

علاوه بر ایجاد یک دیده‌بانی بطور صحیح بمنظور ارزیابی کامل موقعیت و خطر تصادم، به گل نشستن و سایر خطرات کشتیرانی، وظایف دیده‌بان بایستی شامل ردیابی کشتی یا هواپیمای دچار خطر، افراد کشتی شکسته، لاشه و قطعات کشتی‌ها نیز می‌گردد باشد. برای ایجاد دیده‌بانی، معیارهای ذیل باید رعایت شوند:

الف- دیده‌بان، باید قادر به بذل توجه کافی نسبت به انجام دیده‌بانی صحیح باشد و هیچ وظیفه دیگری که بتواند مخمل این کار گردد توسط او پذیرفته یا به او محول نخواهد شد.

ب- وظایف دیده‌بان و سکان‌دار، جدای از یکدیگر است و سکان‌دار به هنگام هدایت

کشتی نباید بعنوان دیده بان در نظر گرفته شود، باستثنای کشتیهای کوچک که در محل سکون داری آنها، دید کامل و همه جانبه ای امکان پذیر است و اختلالی در دید شبانه یا هرگونه مانع دیگری برای حفظ دیده بانی صحیح وجود ندارد، افسر مؤول دیده بانی می تواند در روشنایی روز، به تنهایی دیده بانی کند، مشروط بر آنکه در چنین مواردی:

۱- وضعیت با دقت ارزیابی شده و بدون تردید ثابت شده باشد که انجام این کاری خطرناک است.

۲- توجه کامل به تمامی عوامل مربوطه، که شامل موارد ذیل بوده ولی محدود به آنها نیست، مبذول شده باشد:

- وضع هوا

- دید

- تراکم ترافیک

- نزدیک بودن خطر برای هدایت کشتی

- توجه لازم به هنگام در مانور دی در داخل یا نزدیک طرحهای تفکیک

۳- هنگام لزوم هرگونه تغییری در وضعیت، نیروی کمکی جهت احضار به پل فرماندهی در دسترس باشد.

۱۰- هدایت کشتی با داشتن راهنما روی عرشه:

خلیر غم و وظایف و تعهدات راهنما، حضور وی روی عرشه، فرمانده یا افسر مؤول دیده بانی را از وظایف و تعهدات مربوط به ایمنی کشتی، معاف نمی کند. فرمانده و راهنما، اطلاعات مربوط به روشهای هدایت کشتی، شرایط محلی و مشخصات کشتی را با یکدیگر مبادله خواهند نمود. فرمانده و افسر دیده بانی با راهنما، همکاری نزدیک خواهند نمود و کنترل صحیح بر موقعیت و حرکت کشتی را حفظ خواهند کرد.

۱۱- حفاظت از محیط زیست دریایی:

فرمانده و افسر مؤول دیده بانی، باید از آثار جدی آلودگی عملیاتی یا تصادفی محیط زیست دریایی آگاه باشند و کلیه موارد احتیاطی لازم جهت پیشگیری از چنین آلودگی

را، خصوصاً در چهارچوب مقررات مربوطه بین‌المللی و بندری به عمل آورند.
ماده ۲/۲ - حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه فرماندهان و افسران ارشد کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر:

فرمانده و افسر ارشد کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۶۰۰ تن یا بیشتر
۱- هر فرمانده و افسر ارشد یک کشتی در ایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۶۰۰ تن یا بیشتر باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

الف- از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ب- الزامات مورد نظر برای صدور گواهینامه بعنوان افسر مسؤول نگهداری دربانوردی در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر را داشته و در این مقام، خدمت دربانوردی مورد تأیید به شرح ذیل ارزیابی نموده باشد:

۱- برای دریافت گواهینامه بعنوان افسر ارشد، حداقل ۱۸ ماه، با این حال چنانچه دستگاه اجرایی آموزش ویژه‌ای را که معادل حداقل ۶ ماه خدمت بعنوان افسر مسؤول نگهداری دربانوردی به حساب می‌آورد، الزام نماید، مدت مزبور می‌تواند به حداقل ۱۲ ماه تقلیل یابد.
۲- برای دریافت گواهینامه بعنوان فرمانده، حداقل ۳۶ ماه، با این حال، در صورتی که حداقل ۱۲ ماه از این خدمت دربانوردی به عنوان افسر اول گذرانده شده باشد، یا چنانچه دستگاه اجرایی آموزش ویژه‌ای را که معادل چنین خدمتی به حساب می‌آورد الزام نماید، مدت مزبور می‌تواند به حداقل ۲۴ ماه تقلیل یابد.

ج- امتحان لازم را در حد رضایت دستگاه اجرایی گذرانده باشد. چنین امتحانی باید شامل مواد مندرج در ضمیمه این ماده باشد، اما استثنائاً دستگاه اجرایی می‌تواند این الزامات امتحانی را برای فرماندهان و افسران اول کشتیهای دارای ابعاد محدود که مشغول سفرهای نزدیک ساحل هستند، به صورتیکه لازم می‌داند و با توجه به اثر آن بر ایمنی تمامی کشتی‌هایی که در همان آبها حرکت می‌کنند تغییر دهد.

فرمانده و افسر ارشد کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن
 ۳- هر فرمانده و افسر اول یک کشتی دریایاً با ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و
 ۱۶۰۰ تن باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

الف- از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ب- ۱- برای دریافت گواهینامه به عنوان افسر ارشد، حایز شرایط یک افسر مسؤول

نگهبانی دریانوردی در کشتی‌هایی با ظرفیت ناخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر باشد.

۲- برای دریافت گواهی به عنوان فرمانده، حایز شرایط مربوط به یک افسر مسؤول

نگهبانی دریانوردی در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر و دارای

خدمت دریانوردی مورد تأیید به مدت حداقل ۳۶ ماه در این مقام باشد، با وجود این،

در صورتی که حداقل ۱۲ ماه از این خدمت دریانوردی به عنوان افسر اول طی شده یا چنانچه

دستگاه اجرایی آموزش ویژه‌ای را که معادل چنین خدمتی به حساب می‌آورد الزام نماید،

مدت مزبور می‌تواند به حداقل ۲۴ ماه تقلیل یابد.

ج- امتحان مقتضی را در حد رضایت دستگاه اجرایی گذرانده باشد، چنین امتحانی شامل

مواد مندرج در ضمیمه خواهد بود، به استثنای این که این دستگاه اجرایی می‌تواند این

الزامات امتحانی را به صورتی که مناسب می‌داند برای فرماندهان و افسران ارشد کشتی‌های

مشغول به سفرهای نزدیک ساحل تغییر دهد تا آن موادی را که قابل اعمال در آنها یا

کشتی‌های مربوطه نیست با توجه به اثر آن بر ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان

آنها در حال حرکت باشند حذف نماید.

کلیات

۵- مطح دانش الزامی به موجب عناوین مختلف ضمیمه می‌تواند برحسب اینکه آیا

گواهینامه در مطح فرمانده صادر می‌شود یا افسر ارشد و براساس اینکه آیا گواهینامه یا

گواهینامه‌ها دارای کاربرد در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۶۰۰ تن یا بیشتر هستند

یا در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن، تغییر کند.

ضمیمه ماده ۲/۲

حداقل دانش لازم برای صدور گواهینامه فرماندهان و افسران ارشد

کشتیهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر

۱- مواد ارائه شده ذیل جهت آزمون داوطلبان دریافت گواهینامه به عنوان فرمانده و افسر ارشد کشتیهای دارای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر تنظیم شده است. هدف از آن عبارت است از افزایش و گسترش عمقی موضوعات مندرج در ماده ۲/۴ - «حداقل شرایط الزامی برای صدور گواهینامه افسران مسؤل نگرهبانی دریانوردی در کشتیهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر» با در نظر داشتن این که یک فرمانده در مورد ایمنی کشتی، مسافران، خدمه و محموله آن مسؤلیت نهایی را دارا می باشد، و این که یک افسر ارشد در موقعیتی خواهد بود که هر لحظه چنین مسؤلیتی را بپذیرد، امتحان در این موضوعات به نوعی طراحی خواهد شد که توانایی آنها در فراگیری کلیه اطلاعات موجودی که بر ایمنی کشتی مؤثر است، مورد آزمایش قرار گیرد.

۲- ناوبری و تعیین موقعیت:

الف- برنامه ریزی سفر و ناوبری در تمامی شرایط:

۱- از طریق روشهای مورد قبول تعقیب مسیرهای اقیانوسی.

۲- در آبهای محدود.

۳- در یخ.

۴- با دید محدود.

۵- طرح‌های تفکیک ترافیک.

۶- در مناطق دارای آثار جزر و مدی وسیع.

ب- تعیین موقعیت:

۱- با بررسی اجرام سماوی، شامل استفاده از خورشید، ستارگان، ماه و سیارات.

۲- با مشاهده مشخصات زمینی، از جمله توانایی در استفاده از جهت یابی از علائم زمینی

ناوبری وسایل کمک ناوبری از قبیل فانوسهای دریایی، چراغهای دریایی و راهنماهای

شناور به همراه نقشه‌های دریایی مناسب، اخطارهای دریانوردی و سایر نشریات جهت

ارزیابی صحت موقعیت حاصله.

۳- با استفاده از کلیه وسایل کمک ناوبری الکترونیکی مدرن کشتی در حد رضایت دستگاه اجرایی، به همراه اطلاع خاص از اصول بهره‌برداری، محدودیت‌ها، منابع اشتباه، ردیابی اطلاعات غلط و روش‌های اصلاح جهت کسب تعیین دقیق موقعیت.

۳- نگرهبانی

الف- ارائه دانش کامل نسبت به محتوا، کاربرد و مقصود مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، شامل آن ضمیمه‌هایی که به دریانوردی ایمن ارتباط دارد.

ب- ارائه دانش نسبت به ماده ۱/۲- اصول اساسی که باید در حفظ نگرهبانی دریانوردی رعایت گردند.

۴- تجهیزات رادار

ارائه دانش به همراه استفاده از شبیه‌ساز رادار یا در صورت موجود نبودن، با استفاده از صفحه مانور، نسبت به میانی رادار و قابلیت استفاده و بهره‌برداری از آن، و همچنین نسبت به تفسیر و تحلیل اطلاعات به دست آمده از این تجهیزات، شامل:

الف- عوامل مؤثر بر کارکرد و دقت.

ب- تشکیل و حفظ تصاویر.

ج- ردیابی اطلاعات اشتباه، پژواکهای غلط، بازتاب از دریا و غیره.

د- برد و موقعیت.

ه- شناسایی پژواک‌های مهم.

و- مسیر و سرعت سایر کشتیها.

ز- زمان و مسافت نزدیکترین راه عبور، روبرو شدن یا سبقت کشتیها.

ح- ردیابی تغییرات مسیر و سرعت سایر کشتیها.

ط- تأثیر تغییرات در مسیر یا سرعت خود کشتی یا هر دو.

ی- استفاده از مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

۵- قطب‌نماها - مغناطیسی و ژيروسکوپی

قابلیت تعیین و اصلاح اشتباهات قطب‌نماهای مغناطیسی و ژيروسکوپی و دانش مربوط

به وسایل اصلاح این اشتباهات.

۶- هواشناسی و اقیانوس‌نگاری

الف- آرایه توانایی درک و تفسیر یک نقشه سینوپتیک و پیش‌بینی هوای منطقه با توجه به شرایط محلی آب و هوا.

ب- دانش نسبت به خصوصیات سیستم‌های مختلف آب و هوا، شامل طوفان‌های دورانی حاره، و اجتناب از مراکز طوفانی و مناطق خطرناک.

ج- دانش نسبت به سیستم‌های جریان اقیانوسی.

د- توانایی استفاده از کلیه نشریات دریانوردی مربوطه در زمینه جزر و مد و جریان‌ها، شامل نشریات به زبان انگلیسی.

ه- توانایی محاسبه شرایط جزر و مدی.

۷- مانوردهی و هدایت کشتی

مانوردهی و هدایت کشتی در تمام شرایط، از جمله شرایط ذیل:

الف- مانور به هنگام نزدیک شدن به ایستگاه‌ها یا شناورهای راهنما با توجه مقتضی به آب و هوا، جزر و مد، فاصله تا محل توقف و مسافت توقف.

ب- هدایت کشتی در رودخانه‌ها، دهانه‌ها و غیره، یا در نظر داشتن تأثیرات جریان، باد و آب‌های محدود بر واکنش کشتی نسبت به سکان.

ج- مانوردهی در آب‌های کم عمق، از جمله کاهش فاصله زیر کشتی از بستر آب به دلیل تأثیر تکان* پیچش به طرفین و حرکت عمودی.

د- هم‌نکرد متقابل بین کشتی‌های در حال عبور و بین کشتی تحت هدایت و سواحل رودخانه‌ای مجاور (تأثیر کانال).

ه- پهلوگیری و جدا شدن از اسکله تحت شرایط مختلف باد و جزر و مد، یا یدک‌کش یا بدون آن.

و- انتخاب محل لنگراندازی، لنگراندازی با یک یا دو لنگر در محل‌های محدود

* Squat - کاهش در خلاء زیر کشتی که هنگام حرکت آن در آب ایجاد می‌شود و علنش فرو رفتن بدنه و نیز تغییر وضعیت می‌باشد. این تأثیر در آب‌های کم عمق کم می‌شود و با کاهش سرعت کشتی تقلیل می‌یابد.

لنگراندازی و عوامل دخیل در تعیین طول کابل لنگر که باید مورد استفاده قرار گیرد.

ز - کشیدن لنگر، آزاد سازی لنگرهای بیج خورده.

ح - هدایت به حوضچه تعمیراتی خشک، با خسارت و بدون خسارت.

ط - اداره و هدایت کشتی در هوای نامساعد، از جمله کمک به کشتی یا هواپیمای دچار

اضطرار، عملیات بدک کشی، روش های بیرون نگاه داشتن یک کشتی غیر قابل کنترل از میان

امواج، کاهش کشش توسط جریان آب و استفاده از روغن.

ی - اقدامات احتیاطی قایق ها در مانوردهی برای به آب انداختن قایقها یا وسایل نجات در

هوای نامساعد.

ک - روشهای سوارکردن نجات یافتگان از قایق های نجات یا وسایل نجات.

ل - توانایی تعیین خصوصیات مانوردهی و موتور انواع عمده کشتی ها با توجه خاص به

ساختهای توقف و دواير گردش با آبخورها و سرعت های متفاوت.

م - اهمیت دریانوردی با سرعت کاهش یافته جهت پرهیز از خسارت ایجاد شده موج

سینه یا پاشنه خود کشتی.

ن - تدابیر عملی که باید به هنگام دریانوردی در یخ یا شرایط انباشت یخ در کشتی اتخاذ

گردد.

ق - استفاده از طرحهای تفکیک ترافیک و مانوردهی در داخل آنها.

۸ - تعادل، ساختار و کنترل خسارت کشتی

الف - درک اصول اساسی ساختار کشتی و نظریه ها و عوامل مؤثر بر زاویه آبخور سینه و

پاشنه و تعادل و اقدامات لازم برای حفظ زاویه ایمن آبخور سینه و پاشنه و تعادل.

ب - دانش نسبت به اثر وارد بر زاویه ایمن آبخور سینه و پاشنه و تعادل کشتی در صورت

ورود خسارت به یک قسمت و اقدامات خنثی کننده که باید انجام شود.

ج - استفاده مشخص از جداول و نمودارهای زاویه آبخور سینه و پاشنه، و فشار و وسایل

محاسبه فشار، از جمله دانش نسبت به بارگیری محموله ها و برقراری توازن به منظور حفظ

فشارهای وارد بر بدنه در حدود قابل قبول.

د - دانش عمومی نسبت به اجزای ساختاری اصلی کشتی و اسامی خاص قطعات مختلف.

۸- دانش نسبت به توصیه‌نامه‌های ایمکو در خصوص تعادل کشتی.

۹- نیروگاه‌های کشتی

الف - اصول بهره‌برداری از نیروگاه‌های دریایی.

ب - ماشین‌آلات کمکی کشتی.

ج - دانش عمری نسبت به واژه‌های مهندسی دریایی.

۱۰- جابجایی و انبارسازی محموله

الف - انبارسازی و محکم‌سازی محموله‌ها در کشتی، از جمله مهاربندی محموله.

ب - عملیات بارگیری و تخلیه، با بذل توجه خاص نسبت به بارگیری و تخلیه کالاهای

سنگین.

ج - مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوط به حمل محموله‌ها، بویژه مقررات

بین‌المللی حمل دریایی کالاهای خطرناک (IMDG).

د - حمل کالاهای خطرناک، موارد احتیاط لازم در طی عملیات بارگیری و تخلیه و

مراقبت از کالاهای خطرناک در طول سفر.

۱۱- دانش عملی نسبت به مندرجات و کاربرد آخرین جزوات راهنمای مربوط به ایمنی

تانکرها.

و - دانش عملی در مورد ترتیبات مورد استفاده رایج برای لوله‌کشی و تلمبه‌زنی.

ز - اصطلاحات و تعاریف بکار رفته برای توصیه ویژگیهای محموله‌های نفتی متداول

همچون نفت خام، تصفیه‌کننده‌های واسطه و نفت.

ح - مقررات مربوط به آلودگی آب توازن، شستشوی تانک و عملیات آزادسازی گاز.

ط - روشهای رسوب‌گیری محموله نفتی LOAD - ON - TOP.

۱۱- پیش‌گیری از آتش‌سوزی و وسایل اطفاء حریق.

الف - سازماندهی تمرینات آتش‌نشانی.

ب - طبقه‌بندی و مسایل شیمیایی مربوط به حریق.

ج - سیستم‌های اطفاء حریق.

د - حضور در یک دوره تأیید شده اطفاء حریق.

ه - دانش نسبت به مقررات مربوط به تجهیزات اطفاء حریق.

۱۲ - اقدامات اضطراری

الف - اقدامات احتیاطی هنگام به ساحل زدن عمدی کشتی.

ب - اقدامی که باید قبل و بعد از به گل نشستن انجام شود.

ج - شناور ساختن کشتی به گل نشسته، با کمک یا بدون کمک.

د - اقدامی که باید به دنبال بروز تصادم اتخاذ گردد.

ه - جلوگیری موقت از نشت.

و - اقدامات مربوط به حفاظت و ایمنی مسافران و خدمه در موارد اضطراری.

ز - محدود نمودن خسارت و نجات کشتی به دنبال آتش سوزی یا انفجار.

ح - رها نمودن کشتی.

ط - هدایت در موارد اضطراری، نصب و استفاده از سکان اضطراری، و روشهای نصب

سکان اضطراری در مواردی که امکان پذیر باشد.

ی - نجات افراد از یک کشتی در حال اضطرار یا غرق شده.

ک - روشهای به عرشه آوردن افراد پرت شده به دریا.

۱۳ - مراقبت های پزشکی

دانش کامل نسبت به استفاده از محتویات نثریات ذیل:

الف - راهنمای بین المللی پزشکی برای کشتیها یا نثریات ملی معادل آن.

ب - بخش پزشکی مقررات بین المللی علایم.

ج - راهنمای کمکهای اولیه پزشکی برای استفاده در حوادث مربوط به کالاهای خطرناک.

۱۴ - حقوق دریایی

الف - دانش نسبت به حقوق دریایی بین المللی، به شرح مندرج در موافقتنامه ها و

کنوانسیون های بین المللی، در مواردی که بر تعهدات و مسؤلیت های ویژه فرمانده تأثیر

می گذارند. خصوصاً آن مقرراتی که به ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی مربوط

می شوند، بر ویژه باید به موضوعات ذیل توجه نمود:

۱ - گواهی نامه ها و سایر استنادی که کشتیها به موجب کنوانسیونهای بین المللی باید دارا

باشند، چگونگی کسب آنها و مدت زمان اعتبار قانونی آنها.

۲- مسئولیت‌ها به موجب الزامات مربوطه کنوانسیون بین‌المللی خطوط شاهین.

۳- مسئولیت‌ها به موجب الزامات مربوطه کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان‌اشخاص در دریا.

۴- مسئولیت‌ها به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها.

۵- اعلامیه‌های دریانوردی مربوط به بهداشت، الزامات مندرج در مقررات بین‌المللی بهداشت.

۶- مسئولیت‌ها به موجب کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

۷- مسئولیت‌ها به موجب سایر اسناد بین‌المللی مؤثر بر ایمنی کشتی، مسافران، خدمه و محموله.

ب- میزان دانش نسبت به قوانین دریایی ملی، بستگی به صلاحدید دستگاه اجرایی دارد ولی باید دربرگیرنده تمهیدات ملی برای اجرای موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی باشد.

۱۵- مسئولیت‌های مدیریت و آموزش پرسنل

دانش نسبت به مدیریت، سازماندهی و آموزش پرسنل در کشتی.

۱۶- ارتباطات

الف- داشتن قابلیت ارسال و دریافت پیام‌ها با استفاده از چراغ مورس و استفاده از مقررات بین‌المللی علائم، در مواردی که دستگاه اجرایی، داوطلبان را در این زمینه‌ها برای صدور گواهینامه‌های مدارج پایین‌تر مورد امتحان قرار داده است، آنها برای دریافت گواهینامه بعنوان فرمانده می‌تواند اختیار عدم شرکت در امتحان مجدد در این زمینه‌ها را داشته باشند.

ب- دانش نسبت به روشهای مورد استفاده در ارتباطات رادیوتلفنی و قابلیت استفاده از رادیوتلفن، به ویژه در مورد پیامهای اضطراری، فوریت، ایمنی و ناوبری.

ج- دانش نسبت به روشهای مربوط به ارسال علائم اضطراری به وسیله رادیوتلگراف به شرح پیش‌بینی شده در مقررات رادیویی.

۱۷ - نجات جان اشخاص

دانش کامل نسبت به مقررات وسایل نجات جان اشخاص (کتوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا)، سازماندهی تمرینات، رهاسازی کشتی، قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بادی و سایر تجهیزات نجات جان اشخاص.

۱۸ - تجسس و نجات

دانش کامل نسبت به کتابچه راهنمای تجسس و نجات کشتیهای تجاری مسکو (MERSAR).

۱۹ - روشهای نشان دادن تبحر

الف - ناوبری

نشان دادن نحوه استفاده از ارتفاع یاب، سمت یاب نجومی، آینه آزمون توانایی تعیین موقعیت، راه و سمت.

ب - مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

۱ - استفاده از مدل‌های کوچک برای نشان دادن علامات یا نورهای صحیح، یا شبیه‌ساز چراغ دریانوردی.

۲ - تخته مانور یا شبیه‌ساز رادار

ج - رادار

۱ - شبیه‌ساز رادار، یا

۲ - تخته‌های مانور

د - اطفاء حریق

حضور در یک دوره تأیید شده اطفاء حریق

ه - ارتباطات

آزمایش عملی سمعی و بصری

و - نجات جان

به آب‌اندازی و کار با قایق‌های نجات و سایر وسایل نجات از جمله به تن کردن جلیقه‌های نجات.

ماده ۲/۳ - حداقل الزامات اجباری دریافت گواهینامه برای افسران مسؤول نگهداری دریانوردی و فرماندهان کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن:

۱ - کشتی‌هایی که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال ندارند

الف - هر فرمانده‌ای که در یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال ندارد خدمت می‌کند، برای خدمت به عنوان فرمانده کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن باید دارای گواهینامه مورد قبول دستگاه اجرایی باشد.

ب - هر افسر مسؤول نگهداری دریانوردی که در یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال ندارد خدمت می‌کند، باید دارای گواهینامه مربوط به کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن به بالا باشد.

۲ - کشتی‌هایی که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارند.

الف - فرمانده

۱ - هر فرمانده که در یک کشتی دریایمای با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارد خدمت می‌کند باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲ - هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

۱ - حداقل ۲۰ سال سن داشته باشد.

۲ - دارای سابقه خدمت دریانوردی مورد تأیید به مدت حداقل ۱۲ ماه به عنوان افسر مسؤول نگهداری دریانوردی باشد.

۳ - دستگاه اجرایی راقانع سازده که وی دارای دانش کافی و مناسب برای وظایف خود در کشتی‌های مربوطه می‌باشد که بایستی شامل موضوعات مندرج در ضمیمه این ماده باشد.

ب - افسر مسؤول نگهداری دریانوردی

۱ - هر افسر مسؤول نگهداری دریانوردی در یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارد، باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲ - هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

۱ - حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد.

۲ - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه از لحاظ بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

۳ - دستگاه اجرایی قانع سازد که وی:

- از نظر دستگاه اجرایی آموزش ویژه، شامل یک دوره خدمت دریانوردی به مدت کافی را با موفقیت گذرانده باشد. یا
- خدمت دریانوردی مورد تأیید در قسمت عرشه را به مدت حداقل ۳ سال تکمیل نموده است.

۴ - از نظر دستگاه اجرایی وی دارای دانش کافی و مناسب برای وظایف خود در کشتی‌های مربوطه باشد که بایستی شامل موضوعات مندرج در ضمیمه گردد.

۳ - آموزش

آموزش جهت کسب دانش و تجربه عملی لازم باید براساس ماده (۲/۱) «اصول اساسی لازم‌الرعایه در انجام نگهداری دریایی» و مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوطه باشد.
۴ - معافیت‌ها

دستگاه اجرایی، چنانچه تشخیص دهد که اندازه یک کشتی و شرایط سفر آن به گونه‌ای است که اعمال کامل الزامات این ماده و ضمیمه آن را، غیرمنطقی و غیرعملی می‌نماید. می‌تواند با در نظر داشتن ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها مشغول سفر باشند، تا آن حدی که تشخیص می‌دهد فرمانده و افسر مسؤؤل نگهداری دریانوردی آن کشتی یا آن دسته از کشتی‌ها را از برخی الزامات معاف نماید.

ضمیمه ماده ۲/۳

حداقل دانش لازم افسران مسؤؤل نگهداری دریانوردی و فرماندهان کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰ تن جهت دریافت گواهینامه

۱ - الف - دانش نسبت به مرارد ذیل:

۱ - دریانوردی ساحلی و تا حد لازم، دریانوردی با کمک اجرام سماوی.

۲ - مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

- ۳- مجموعه قوانین بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی (IMDG).
 - ۴- قطب‌نمای مختاطسی.
 - ۵- رادیو تلفن و ارسال علائم بصری.
 - ۶- پیشگیری از آتش‌سوزی و مسایل مقابله با آتش.
 - ۷- نجات جان اشخاص.
 - ۸- اقدامات اضطراری.
 - ۹- مانوردهی کشتی.
 - ۱۰- تعادل کشتی.
 - ۱۱- هواشناسی.
 - ۱۲- نیروگاههای کشتی‌های کوچک.
 - ۱۳- کمکهای اولیه.
 - ۱۴- تجسس و نجات.
 - ۱۵- جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی.
- ب- علاوه بر الزامات بند فرعی (الف)، دانش کافی برای بهره‌برداری ایمن از کلیه وسایل کمک ناوبری و تجهیزات نصب شده در کشتی‌های مربوطه.
- ج- سطح دانش لازم در موضوعات مطرح شده در بندهای فرعی (الف) و (ب) باید برای انجام ایمن وظایف افسر نگهبان، کافی باشد.
- ۲- هر فرمانده که در یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن خدمت می‌کند، علاوه بر الزامات در بند (۱) فوق، باید دستگاه اجرایی را قانع سازد که وی دانش اجرای ایمن کلیه وظایف چنین فرماندهی را دارا می‌باشد.
- ماده ۲/۴ - حداقل الزامات اجباری دریافت گواهینامه برای افسران مسئول نگهبانی دریانوردی کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر:
- ۱- هر افسر مسئول نگهبانی دریانوردی که در یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر خدمت می‌کند باید دارای گواهینامه مناسب باشد.
 - ۲- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

الف - حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - دارای سابقه خدمت دریانوردی مورد تأیید در قسمت عرشه کشتی به مدت حداقل سه سال باشد که شامل دست کم ۶ ماه وظایف نگهداری دریانوردی در پل فرماندهی تحت نظارت یک افسر واجد شرایط خواهد بود، با وجود این، دستگاه اجرایی می تواند اجازه جایگزینی یک دوره آموزشی ویژه به مدت حداکثر ۲ سال از این خدمت دریانوردی مورد تأیید را صادر نماید، مشروط بر آنکه دستگاه اجرایی قانع شده باشد که چنین آموزشی از لحاظ ارزش دست کم معادل آن مدت خدمت دریانوردی است که جایگزین آن می شود.

د - با گذراندن آزمون مناسب، دستگاه اجرایی را قانع سازد که وی دارای دانش نظری و عملی کافی و مناسب برای وظایف خود می باشد.

۳ - گواهینامه های خدمت بدون محدودیت

به منظور صدور گواهینامه های خدمت بدون محدودیت از لحاظ منطقه عملیاتی، باید کفایت دانش نظری و عملی داوطلب را در موضوعات مندرج در ضمیمه این ماده توسط آزمونی مورد آزمایش قرار داد.

۴ - گواهینامه های محدود

به منظور صدور گواهینامه های محدود خدمت برای سفرهای نزدیک ساحل، دستگاه اجرایی می تواند موضوعات ذیل را با توجه به تأثیر آن بر ایمنی کشتی هایی که ممکن است در همان آبها مشغول دریانوردی باشند، از موضوعات مندرج در ضمیمه حذف نماید.

الف - دریانوردی با کمک اجرام سماوی.

ب - سیستم های الکترونیکی تعیین موقعیت و ناوبری برای آبهایی که تحت پوشش چنین سیستم هایی قرار ندارند.

۵ - سطح دانش

الف - سطح دانش لازم در موضوعات مندرج در ضمیمه باید برای انجام ایمن وظایف نگهداری توسط افسر نگهدارنده باشد.

در تعیین سطح مناسب دانش، دستگاه اجرایی باید مطالب ذکر شده در ذیل هر یک از

موضوعات مندرج در ضمیمه را مدنظر قرار دهد.

ب - آموزش برای کسب دانش نظری و تجربه عملی لازم باید بر مبنای ماده (۲/۱-) «اصول اساسی لازم‌الرعایه در انجام نگرهبانی دریانوردی» و مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوطه باشد.

ضمیمه ماده ۲/۴ - حداقل دانش لازم برای افسران مسؤوگ نگرهبانی دریانوردی در کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر جهت دریافت گواهینامه

۱ - دریانوردی با کمک اجرام سماوی

توانایی استفاده از اجرام سماوی برای تعیین موقعیت کشتی و خطاهای قطب‌نما.

۲ - دریانوردی با کمک مشخصات زمینی و ساحلی

الف - توانایی تعیین موقعیت کشتی با استفاده از:

۱ - علایم خشکی.

۲ - وسایل کمک ناوبری شامل فانوس‌های دریایی، چراغهای دریایی و راهنماهای

شناور.

۳ - محاسبه تقریبی با در نظر گرفتن بادهای، جزر و مدها، جریانات و سرعت براساس دور پروانه در دقیقه و براساس دفتر ثبت وقایع کشتی.

ب - دانش کامل و توانایی استفاده از نقشه‌ها و انتشارات دریانوردی از قبیل جهت‌های

دریانوردی، جداول جزر و مد، اطلاعیه‌های ویژه دریانوردان، هشدارهای رادیویی، دریانوردی و اطلاعات مسیریابی کشتی.

۳ - دریانوردی با کمک رادار

دانش نسبت به مبانی رادار و توانایی بهره‌برداری و استفاده رادار و توانایی تفسیر و

تحلیل اطلاعات به دست آمده از رادار شامل موارد ذیل:

الف - عوامل مؤثر بر کارکرد و دقت.

ب - تشکیل و حفظ تصاویر.

ج - ردیابی اطلاعات اشتباه، پژواکهای غلط، بازتاب از دریا و غیره.

د - برد و موقعیت.

ه- شناسایی پژوهش‌های مهم.

و- راه و سرعت سایر کشتی‌ها.

ز- زمان فاصله نزدیکترین راه تلاق، روبرو شدن یا سبقت گرفتن از کشتی‌ها.

ح- ردیابی تغییرات راه و سرعت سایر کشتی‌ها.

ط- تأثیر تغییرات در راه یا سرعت کشتی خود یا هر دو.

ی- اعمال مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

۴- نگهبانی

الف- نشان دادن دانش کامل نسبت به محتوا، دامنه شمول و هدف مقررات بین‌المللی

جلوگیری از تصادم در دریا، از جمله ضمیمه‌های مربوط به دریانوردی ایمن.

ب- نشان دادن دانش نسبت به محتوای ماده (۲/۱-) «اصول اساسی لازم‌الرعایه در انجام

نگهبانی دریانوردی».

۵- سیستم‌های الکترونیکی تعیین موقعیت و ناوبری.

توانایی تعیین موقعیت کشتی با استفاده از وسایل کمک ناوبری الکترونیکی در حد

رضایت دستگاه اجرایی.

۶- جهت‌یاب‌های رادویی و بازتاب‌کننده‌های صوتی.

توانایی بهره‌برداری از تجهیزات و استفاده صحیح از اطلاعات.

۷- هواشناسی

دانش نسبت به وسایل هواشناسی موجود در کشتی و کاربرد آنها، دانش نسبت به

ویژگی‌های سیستم‌های مختلف آب و هوا، نحوه ارسال گزارش و سیستم‌های ثبت اطلاعات

و توانایی استفاده از اطلاعات هواشناسی موجود.

۸- قطب‌نماها - مغناطیسی و ژيروسکوپی

دانش نسبت به اصول قطب‌نماهای مغناطیسی و ژيروسکوپی از جمله خطاها و تصحیح

آنها در رابطه با قطب‌نماهای مغناطیسی، درک سیستم‌های تحت کنترل ژيروسکوپ اصلی و

دانش بهره‌برداری و مراقبت از انواع اصلی قطب‌نماهای ژيروسکوپی.

۹- مکان اتوماتیک

دانش نسبت به سیستم‌ها و اقدامات مربوط به سکان اتوماتیک.

۱۰- ارسال علایم بصری و رادیوتلفنی

الف- توانایی ارسال و دریافت پیام‌ها با استفاده از علایم نوری مورس.

ب- توانایی استفاده از مقررات بین‌المللی علایم.

ج- دانش نسبت به اقدامات مورد استفاده در ارتباطات رادیوتلفنی و توانایی استفاده از

رادیوتلفن‌ها، به ویژه در خصوص پیام‌های اضطراری، فوریت، ایمنی و دریاوردی.

۱۱- پیشگیری از آتش‌سوزی و وسایل اطفاء حریق.

الف- توانایی سازماندهی تمرینات مربوط به حریق.

ب- دانش نسبت به طبقه‌بندی و مسایل شیمیایی مربوط به حریق.

ج- دانش نسبت به سیستم‌های اطفاء حریق.

د- حضور در یک دوره تأیید شده اطفاء حریق.

۱۲- نجات جان اشخاص

توانایی سازماندهی تمرینات رهاسازی کشتی و دانش نسبت به بهره‌برداری از قایق‌های

نجات، قایق‌های نجات بادی، وسایل شناوری و سایر وسایل مشابه برای نجات جان

اشخاص به همراه تجهیزات آنها، شامل وسایل رادیویی قابل حمل و چراغهای دریایی

رادیویی نشان‌دهنده موقعیت در وضع اضطراری (EPIRB). دانش نسبت به تکنیک‌های

حفظ جان در دریا.

۱۳- اقدامات اضطراری

دانش نسبت به موارد فهرست شده در ضمیمه مربوطه آخرین ویرایش «سند راهنمایی»

ایسکو / سازمان بین‌المللی کار.

۱۴- مانوردهی و هدایت کشتی

دانش نسبت به:

الف- تأثیرات وزن‌های اضافه شده به کشتی، آبخورها، زاویه آبخور سینه و پاشنه،

تعادل، سرعت و فاصله‌های کف کشتی از بستر دریا در موارد مختلف بر دایره چرخش و

مسافت توقف.

ب - تأثیرات باد و جریان بر هدایت کشتی.

ج - مانور برای نجات افراد پرت شده به دریا.

د - کاهش فاصله کف کشتی از بستر دریا، آب کم عمق و تأثیرات مشابه.

ه - اقدامات مناسب برای لنگراندازی و بستن کشتی.

۱۵ - تعادل کشتی

الف - دانش عملی و استفاده از جداول تعادل، زاویه آبخور سینه و پاشنه و فشار،

نمودارها و تجهیزات محاسبه فشار.

ب - درک اقدامات اساسی لازم به هنگام از دست رفتن نسی شناوری مطلوب کشتی.

۱۶ - زبان انگلیسی

دانش کافی نسبت به زبان انگلیسی که انرا قادر به استفاده از نقشه‌ها و سایر نشریات

دریانوردی، درک اطلاعات و پیام‌های هراسناسی در رابطه با ایمنی و عملیات کشتی و داشتن

بیان واضح در ارتباط با سایر کشتی‌ها یا ایستگاههای ساحلی نماید. توانایی درک و استفاده از

واژگان استاندارد دریانوردی ایمکو.

۱۷ - ساختار کشتی

دانش کلی نسبت به اجزای ساختاری اصلی کشتی و اسامی صحیح قطعات مختلف.

۱۸ - جایجایی و انبار نمودن محموله

دانش نسبت به جایجایی و انبار نمودن بی خطر محموله‌ها و تأثیر این عوامل بر ایمنی

کشتی.

۱۹ - کمک‌های پزشکی

استفاده عملی از راهنماهای پزشکی و توصیه‌های پزشکی دریافتی از رادیو شامل

توانایی انجام اقدام مؤثر بر اساس این دانش در صورت وقوع حوادث یا بیماری‌هایی که

احتمال بروز در داخل کشتی را دارند.

۲۰ - تجسس و نجات

دانش نسبت به کتابچه راهنمای تجسس و نجات کشتیهای تجاری ایمکو (MERSAR).

۲۱ - پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی

دانش نسبت به اقدامات احتیاطی لازم‌الرعایه جهت پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی.

ماده ۲/۵ - حداقل الزامات اجباری برای تضمین مهارت مستمر و مطابق روز نگاه داشتن دانش فرماندهان و افسران عرشه:

۱- هر فرمانده و هر افسر عرشه دارای گواهینامه که در دریا خدمت می‌کند یا پس از مدتی در ساحل قصد دارد به دریا بازگردد، به منظور حفظ شرایط خدمت دریانوردی، باید در فواصل منظم حداکثر پنج سال ملزم گردد که دستگاه اجرایی را نسبت به موارد ذیل متقاعد نماید:

الف - صحت مزاج به ویژه از لحاظ دید چشم و شنوایی، و

ب - شایستگی حرفه‌ای:

۱- از طریق ارزیابی خدمت دریانوردی مورد تأیید به عنوان فرمانده یا افسر عرشه دست‌کم به مدت یک سال طی پنج سال گذشته، یا

۲- براساس کارهایی که در رابطه با وظایف خود در حد درجه گواهینامه‌ای که دارد انجام داده است و حداقل معادل خدمت دریانوردی الزام شده به موجب بند (۱) (ب) (۱) شناخته می‌شوند، یا

۳- به موجب یکی از موارد ذیل:

- گذراندن یک آزمون مورد تأیید، یا

- به اتمام رساندن موفقیت‌آمیز یک یا چند دوره تأیید شده، یا

- تکمیل خدمت دریانوردی مورد تأیید به عنوان افسر عرشه به مدت حداقل سه ماه در مقامی بالاتر بلافاصله قبل از تصدی مقامی که به موجب گواهینامه به احراز آن مجاز است.

۲- دستگاه اجرایی ضمن مشاوره با اشخاص ذیربط، بایستی ساختار دوره‌های یادآوری و تجدید معلومات را به نحو مقتضی یعنی داوطلبانه یا اجباری برای فرماندهان و افسران عرشه‌ای که در دریا خدمت می‌کنند، خصوصاً آنهایی که دوباره به خدمت دریانوردی بازگشته‌اند، تدوین نماید یا تدوین آن را بهبود بخشد. دستگاه اجرایی بایستی تضمین نماید که برای امکان دادن به تمامی افراد ذیربط جهت حضور در چنین دوره‌هایی که متناسب با

تجربه و وظایف آنها می‌باشد، تمهیداتی اتخاذ گردد. این دوره‌ها بایستی توسط دستگاه اجرایی به تأیید برسد، و شامل تحولات تکنولوژی دریایی و مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوطه در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی باشد.

۳- هر فرمانده و افسر عرشه باید برای ادامه خدمت دریانوردی در کشتی‌های که برای آنها الزامات آموزشی ویژه‌ای مورد توافق بین‌المللی قرار گرفته است، آموزش مورد تأیید مربوطه را با موفقیت به پایان برساند.

۴- دستگاه اجرایی باید تضمین نماید که متون تغییرات اخیر در مقررات بین‌المللی در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی در دسترس کشتی‌های تحت صلاحیت آن قرار گرفته است.

ماده ۲/۶- حداقل الزامات اجباری برای درجه‌دارانی که بخشی از نگرهبانی دریانوردی را انجام می‌دهند:

۱- حداقل الزامات برای درجه‌دارانی که بخشی از نگرهبانی دریانوردی را روی یک کشتی دریایمی با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر انجام می‌دهند در بند (۲) بیان شده است. این الزامات، مربوط به صدور گواهینامه برای دریانوردانی که قابل نیستند و همچنین، به استثنای کشتی‌هایی با اندازه محدود، ارتباطی هم با حداقل الزامات برای درجه‌داری که باید تنها ملوان نگرهبانی دریانوردی باشد، ندارد.

دستگاه‌های اجرایی می‌توانند برای درجه‌داری که باید تنها درجه‌دار نگرهبانی دریانوردی باشد، آموزش و شرایط اضافی الزام نمایند.

۲- هر درجه‌داری که بخشی از نگرهبانی دریانوردی را در یک کشتی دریایمی با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر انجام می‌دهد باید:

الف- کمتر از ۱۶ سال سن نداشته باشد.

ب- از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج- دستگاه اجرایی را متقاعد سازد که وی:

۱- خدمت دریانوردی مورد تأیید را که شامل حداقل شش ماه تجربه دریایی خصوصاً در

ارتباط با وظایف نگهبانی دریانوردی می‌شود به پایان رسانده باشد، یا

۲- به نحو موفقیت‌آمیزی دوره آموزش ویژه را که شامل یک دوره کافی خدمت دریانوردی به شرح الزام شده توسط دستگاه اجرایی می‌شود و کمتر از دو ماه نخواهد بود قبل از رفتن به دریا و یا در کشتی گذرانده باشد.

د- دارای تجربه یا آموزشی در موارد ذیل باشد:

۱- اصول اساسی اطفاء حریق، کمک‌های اولیه، تکنیک‌های حفظ جان در دریا، خطرات بهداشتی و ایمنی شخصی.

۲- توانایی درک دستورها و تفهیم مطالب به افسر نگهبان در مسایل مربوط به وظایف خود.

۳- توانایی هدایت کشتی و رعایت فرامین سکان، و نیز دانش کافی نسبت به قطب‌نماهای مغناطیسی و ژیروسکوپ برای انجام این وظایف.

۴- توانایی انجام دیده‌بانی مناسب با استفاده از بینایی و شنوایی و گزارش دادن مکان تقریبی یک علامت صوتی، نوری یا سایر اشیاء بر اساس درجه و نقطه.

۵- آشنایی با تبدیل سکان اتوماتیک به سکان دستی و بالعکس.

۶- آشنایی با نحوه استفاده از سیستم‌های مربوطه ارتباط داخلی و حلایم هشدار دهنده.

۷- دانش نسبت به حلایم اضطرار منور.

۸- دانش نسبت به وظایف خود در موارد فوریت.

۹- دانش نسبت به واژه‌ها و تعاریف رایج در کشتی متناسب با وظایف خود.

۳- تجربه، خدمت یا آموزش مورد نیاز به موجب بندهای (۲) (ج) و (د) را می‌توان از طریق انجام وظایف در ارتباط با نگهبانی دریانوردی به دست آورد ولی فقط در صورتی که این وظایف تحت نظارت مستقیم فرمانده، افسر مسئول نگهبانی دریانوردی یا یک ملوان واجد شرایط اجرا شوند.

۴- دستگاه‌های اجرایی تضمین خواهند نمود که برای هر دریانوردی که طبق مفاد این ماده، بر اساس تجربه یا آموزش، واجد شرایط خدمت بوده و به عنوان درجه‌دار انجام دهنده بخشی از نگهبانی دریانوردی می‌باشد، مدرکی قانونی صادر گردد یا مدرک موجود وی به نحو مقتضی مورد تأیید مجدد قرار گیرد.

۵- هر دریانورد می‌تواند توسط دستگاه اجرایی واجد الزامات این ماده شناخته شود، مشروط بر آنکه به مدت حداقل یک سال در طی پنج سال قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن دستگاه اجرایی در پست مشابهی در قسمت عرشه خدمت کرده باشد.

ماده ۲/۷ - اصول اساسی لازم‌الرعایه در انجام نگهداری دریانوردی در بندر

۱- در هر کشتی که در شرایط عادی در بندر به صورت ایمن بسته شده یا به صورت ایمن لنگر انداخته است، فرمانده تدابیر لازم را جهت انجام نگاهبانی صحیح و مؤثر به منظور حفظ ایمنی اتخاذ خواهد نمود.

۲- در سازماندهی نگهداری‌ها باید به «توصیه‌نامه در خصوص اصول و راهتمایی عملیاتی برای افسران عرشه مسؤول نگهداری در بند» و «توصیه‌نامه در خصوص اصول و راهتمایی عملیاتی برای افسران مهندس مسؤول نگهداری موتورخانه در بندر» مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و اعطای گواهینامه دریانوردان در ۱۹۷۸ توجه نمود.

ماده ۲/۸ - حداقل الزامات اجباری برای نگهداری در بندر در کشتی‌های حامل کالای خطرناک

۱- فرمانده هر کشتی حامل کالای فله خطرناک که می‌تواند بالقوه یا بالفعل مواد منفجره، قابل اشتعال، سمی، تهدیدکننده سلامت یا آلوده‌کننده محیط زیست باشد، تضمین خواهد نمود که نگهداری این عرشه و نگهداری ایمن موتورخانه مهندس مسؤول توسط افسران واجد شرایط مقتضی یا در صورت لزوم درجه‌داران واجد شرایط که همگی در کشتی حاضر و آماده هستند انجام خواهد شد حتی هنگامی که کشتی در بندر به صورت ایمن بسته شده یا به صورت ایمن لنگر انداخته است.

۲- فرمانده هر کشتی حامل کالای خطرناک غیر فله که می‌تواند بالقوه یا بالفعل مواد منفجره، قابل اشتعال، سمی، تهدیدکننده سلامت یا آلوده‌کننده محیط زیست باشد، در سازماندهی تدابیر نگهداری ایمن، توجه کامل به ماهیت، کمیت، بسته‌بندی و ابعاد نمودن کالای خطرناک و هرگونه شرایط خاص در کشتی، دریا و ساحل مبذول خواهد نمود.

۳- در سازماندهی نگهداری‌ها توجه کامل باید نسبت به «توصیه‌نامه در خصوص اصول و راهتمایی عملیاتی برای افسران عرشه مسؤول نگهداری در بند» و «توصیه‌نامه در خصوص

اصول و راهنمایی عملیاتی افسران مهندس مسئول نگهداری موتورخانه در بندر، مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و اعطای گواهینامه دریانوردان در ۱۹۷۸ میلادی گردید.

فصل ۳ - قسمت موتورخانه

ماده ۳/۱ - اصول اساسی که باید در نگهداری موتورخانه رعایت گردند:

۱ - کشورهای عضو باید توجه مالکین کشتی، متصدیان کشتی، فرماتدهان، افسران سرمهندس و پرسنل نگهداری را به اصول ذیل که بایستی جهت تضمین نگهداری ایمن موتورخانه در تمام مواقع رعایت گردند، معطوف نمایند.

۲ - «بازه نگهداری» در این ماده به معنای یک گروه از پرسنل تشکیل دهنده نگهداری یا مدت زمانی از مسئولیت افسر مهندس که در طول آن ممکن است حضور فیزیکی وی در فضای موتورخانه الزامی باشد یا نباشد به کار می‌رود.

۳ - اصول اساسی، که شامل موارد ذیل بوده ولی منحصر به آنها نیست، در مورد کلیه کشتی‌ها مدنظر قرار خواهند گرفت.

۴ - کلیات:

الف - افسر سرمهندس هر کشتی موظف است ضمن مشورت با فرمانده، تضمین نماید که تدابیر نگهداری برای انجام نگهداری ایمن کافی می‌باشند. به هنگام تعیین ترکیب نگهداری، که می‌تواند شامل درجه داران واجد شرایط موتورخانه باشد، از جمله ضوابط ذیل باید در نظر گرفته شوند:

۱ - نوع کشتی.

۲ - نوع و وضعیت ماشین‌آلات.

۳ - روشهای خاص عملیات که توسط عواملی از قبیل هوا، یخ، آب آلوده، آب کم عمق، وضعیت اضطراری، جلوگیری از پیشروی خسارت یا کاهش آلودگی تعیین می‌شوند.

۴ - شرایط و تجربه نگهداری.

۵ - ایمنی جان اشخاص، کشتی، کالا و بندر، و حفاظت محیط زیست.

۶ - رعایت مقررات بین‌المللی، ملی و محلی.

۷- انجام عملیات عادی کشتی.

ب- افسر مهندس مسؤول نگهداری تحت هدایت افسر سر مهندس، در صورت لزوم، مسؤول بازرسی، عملیات و آزمایش کلیه ماشین آلات و تجهیزات تحت مسؤولیت خود خواهد بود. افسر مهندس مسؤول نگهداری که نماینده افسر سر مهندس می باشد و مسؤولیت عمده وی در تمام مواقع، عملیات ایمن و کارآمد و مراقبت ماشین آلات مؤثر در ایمنی کشتی خواهد بود.

ج- افسر سر مهندس، باید ضمن مشورت با فرمانده، با توجه به نیاز به سوخت، آب، مواد روان کننده، مواد شیمیایی، مواد مصرفی و وسایل یدکی دیگر، ابزار، آذوقه و هرگونه مایحتاج دیگر، احتیاجات سفر مورد نظر را از قبل تعیین نماید.

۵- عملیات:

الف- افسر مهندس مسؤول نگهداری باید تضمین نماید که تمهیدات نگهداری ایجاد شده انجام می شود. چنانچه درجه داران موتورخانه قسمتی از نگهداری را تشکیل دهند، تحت هدایت کلی وی، ملزم به همکاری در عملیات ایمن و کارآمد ماشین آلات جلوبرنده و تجهیزات کمکی خواهند بود.

ب- در زمان شروع نگهداری موتورخانه، پارامترهای عملیاتی جاری و وضعیت کلیه ماشین آلات باید مورد تأیید قرار گیرند. هر دستگاهی که بصورت صحیح کار نکند، و انتظار نقص برود و یا نیاز به سرویس خاصی داشته باشد، باید به همراه هر اقدامی که قبلاً به عمل آمده مورد توجه قرار گیرد. برای هرگونه اقدام بیشتر در صورت لزوم، باید برنامه هایی تنظیم گردد.

ج- افسر مهندس مسؤول نگهداری باید تضمین نماید که دستگاههای اصلی جلوبرنده و سیستم های کمکی، تحت نظارت دایم نگاه داشته شوند در فواصل زمانی مناسب از ماشین آلات و محوطه مسکان بازرسی بعمل آید و اقدام مقتضی جهت رفع هرگونه نقص کشف شده انجام گیرد.

د- هنگامیکه متصدیان موتورخانه مستقر گردیده اند، افسر مهندس مسؤول نگهداری در

تمام مواقع باید قادر به راه‌اندازی تجهیزات جلوبرنده براساس نیاز کشتی به تغییر جهت یا سرعت باشد، هنگامیکه فضای موتورخانه بطور موقت خالی از افراد است افسر وظیفه تعیین شده مسئول نگهداری باید قابل دسترس و جهت حضور در فضای موتورخانه در حالت آماده‌باش باشد.

هـ- کلیه دستورات پل فرماندهی باید فوراً به مرحله اجرا درآیند. تغییرات جهت یا سرعت واحد جلوبرنده اصلی باید ثبت شوند، جز در موردی که دستگاه اجرایی نظر دهد که اندازه یا ویژگی‌های یک کشتی خاص چنین ثبتی را غیر عملی می‌سازد. افسر مهندس مسئول نگهداری باید تضمین نماید که کنترل‌های واحد جلوبرنده اصلی، هنگامی که در وضعیت روش بهره‌برداری دستی قرار دارند، بطور پیوسته در حالت آماده‌باش یا مانور مورد مراقبت قرار گیرند.

و- هیچ وظیفه‌ای به افسر مهندس مسئول نگهداری محول یا توسط وی پذیرفته نخواهد شد که مخل وظیفه نظارت وی در رابطه با سیستم جلوبرنده اصلی و تجهیزات فرعی آن باشد و وی باید تضمین نماید که سیستم اصلی جلوبرنده و تجهیزات کمکی آن تا زمانی که پست وی به نحو مقتضی به دیگری سپرده نشده است تحت نظارت دایم قرار گیرد.

ز- توجه مقتضی باید به نگهداری و حفاظت کلیه ماشین‌آلات، از جمله سیستم‌های مکانیکی، الکتریکی و مکنده هیدرولیک و بادی، وسایل کنترل آنها و تجهیزات ایمنی مربوطه، کلیه تجهیزات سیستم‌های خدمات اسکان و ثبت مواد مصرفی ذخیره شده و استفاده از تجهیزات یدکی مبذول گردد.

ح- افسر سر مهندس باید تضمین نماید که افسر مهندس مسئول نگهداری از کلیه تعمیرات و مراقبت‌های پیشگیرانه، کنترل خسارت یا عملیات تعمیراتی که باید در طول نگهداری انجام پذیرد مطلع می‌شود. افسر مهندس مسئول نگهداری وظیفه‌آورده خارج کردن، کنار گذاشتن و تنظیم کلیه ماشین‌آلات تحت مؤولیش را که باید با آنها کار شود، به عهده خواهد داشت و کلیه کارهای بعمل آمده را ثبت خواهد نمود.

ط- قبل از مرخص شدن از وظیفه، افسر مهندس مسئول نگهداری باید اطمینان یابد که

کلید رویدادهای مربوط به ماشین آلات اصلی و کمکی به نحو مناسب ثبت می‌شوند.

ی- جهت پرهیز از هر خطری نسبت به ایمنی کشتی و خدمه آن، افسر مهندس مسئول نگهداری باید در صورت آتش سوزی، اقدامات قریب الوقوع در محوطه‌های موتورخانه راکه می‌توانند سبب کاهش سرعت کشتی، نقص قریب الوقوع در جهت‌یابی، توقف سیستم جلوبرنده یا هر تغییری در تولید نیروی برق یا تهدید مشابهی نسبت به ایمنی شوند فوراً به پل فرماندهی اطلاع دهد. مطلع ساختن پل فرماندهی، در صورت امکان باید قبل از بعمل آمدن تغییرات انجام گیرد تا اینکه حداکثر زمان موجود برای انجام هرگونه اقدامات ممکن جهت پرهیز از یک سانحه دریایی بالقوه در اختیار پل فرماندهی گذاشته شود.

ک- هنگامیکه موتورخانه در وضعیت آماده به کار قرار می‌گیرد، افسر مهندس مسئول نگهداری باید اطمینان یابد که کلید ماشین آلات و تجهیزاتی که ممکن است در طول مانور مورد استفاده قرار گیرند در وضعیت آمادگی فوری می‌باشند و نیروی ذخیره کافی برای اسکان و سایر ملزومات موجود می‌باشد.

۶- الزامات نگهداری:

الف- هر عضو نگهداری باید با وظایف نگهداری محوله به وی آشنا باشد. بعلاوه هر عضو باید در خصوص کشتی از موارد ذیل برخوردار باشد:

- ۱- دانش نسبت به استفاده از سیستم‌های ارتباط داخلی مقتضی.
- ۲- شناختن مسیرهای فرار از محوطه‌های موتورخانه.
- ۳- دانش نسبت به سیستم‌های اعلام خطر موتورخانه و توانایی تعزیر بین اعلام خطرهای متفاوت با توجه خاص به اعلام خطر CO₂.

۴- دانستن محل و نحوه استفاده از تجهیزات آتش‌نشانی در محوطه‌های موتورخانه.

ب- ترکیب نگهداری کشتی در حال حرکت، در کلیه مواقع، باید برای تضمین عملیات ایمن کلید ماشین آلات مؤثر در عملیات کشتی، به روش اتوماتیک یا دستی، کافی و برای اوضاع و احوال غالب مناسب باشد. جهت نیل به این امر از جمله موارد ذیل باید در نظر گرفته شوند:

- ۱- نظارت کافی، در کلیه مواقع بر ماشین‌آلات مؤثر در عملیات ایمن کشتی.
- ۲- وضعیت و مطمئن بودن تجهیزات هدایتی و جلوگیری از راه دور بهره‌برداری می‌شوند و وسایل کنترل آنها، محل کنترل و روش‌های قرار دادن آنها در حالت بهره‌برداری دستی عملیات در صورت خرابی یا وضعیت اضطراری.
- ۳- محل و نحوه استفاده از دستگاهها و وسایل ردیابی حریق، اطفای حریق یا جلوگیری از پیشروی حریق.
- ۴- نحوه استفاده و وضعیت عملیاتی تجهیزات کمکی، آماده به کار و اضطراری مؤثر در عملیات ایمن ناوبری، بستن یا انتقال کشتی به محوطه تعمیراتی.
- ۵- اقدامات و رویه‌های ضروری جهت حفظ وضعیت تأسیسات موتورخانه به منظور تضمین عملیات کارآمد آنها در طول کلیه حالت‌های بهره‌برداری از کشتی.
- ۶- هرگونه ضرورت دیگری در مورد نگهداری که ممکن است در نتیجه اوضاع و احوال عملیاتی خاص ایجاد شود.
- ج- در لنگرگاه بدون محافظ افسر سر مهندس باید با فرمانده در مورد انجام یا عدم انجام نگهداری کشتی در حال حرکت مشورت نماید.
- ۷- آمادگی جهت انجام وظیفه:
سیستم نگهداری باید بگونه‌ای باشد که کارایی نگهدارنده بواسطه خستگی دچار اختلال نشود. وظایف باید بگونه‌ای توسط افسر مهندس ارشد سازماندهی شود که اولین نگهدارنده در شروع سفر و نگهدارنده‌های جانشین بعدی به اندازه کافی استراحت داشته و از سایر جهات آماده انجام وظیفه باشند.
- ۸- حفاظت محیط زیست دریایی:
کلیه افسران مهندس و درجه‌داران موتورخانه باید از آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از عملیات یا حادثه آگاه باشند و کلیه اقدامات احتیاطی احتمالی را جهت پیشگیری از اینگونه آلودگی بویژه در چهارچوب مقررات بندری و بین‌المللی مربوطه به عمل آورند.

ماده ۳/۲ - حداقل شرایط الزامی جهت صدور گواهینامه افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی یا ۳۰۰۰ کیلووات نیرو جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود:

۱ - هر افسر سرمهندس و افسر مهندس دوم یک کشتی دریایی که قدرتش توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات قدرت جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲ - هر داوطلب صدور گواهینامه باید:

الف - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج بویژه بینایی و شنوایی و ... برخوردار باشد.

ب - از شرایط لازم جهت دریافت گواهینامه بعنوان افسر مهندس مسؤول نگهداری برخوردار باشد و:

۱ - جهت دریافت گواهینامه بعنوان افسر مهندس دست‌کم ۱۲ ماه خدمت دریایی تأیید شده بعنوان افسر کمک مهندس یا افسر مهندس داشته باشد.

۲ - جهت دریافت گواهینامه بعنوان متصدی افسر سرمهندس حداقل ۳۶ ماه خدمت دریایی تأیید شده داشته باشد، که دست‌کم ۱۲ ماه آن را به متصدی یک سمت واجد مسؤولیت گذرانده و در این مدت از صلاحیت خدمت بعنوان افسر مهندس دوم برخوردار باشد.

ج - در یک دوره عملی اطفاء حریق مورد تأیید شرکت نموده باشد.

د - آزمون مناسب را در حد رضایت دستگاه اجرایی گذرانده باشد. این آزمون باید دربرگیرنده مواد مندرج در ضمیمه ماده حاضر باشد، با این استثنایکه دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات امتحانی را برای افسران کشتیهای دارای نیروی جلوبرنده محدود که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارند، به گونه‌ای که لازم تشخیص می‌دهد و با در نظر گرفتن اثر تغییر این الزامات بر ایمنی کلیه کشتیهایی که ممکن است در همان آبها مشغول دریانوردی باشند، تغییر دهد.

۳ - آموزش جهت دست‌یابی به دانش نظری و تجربه عملی لازم بایستی با در نظر گرفتن

مقررات و توصیه نامه های بین المللی مربوطه انجام پذیرد.

۴- سطح دانش مورد لزوم به موجب بندهای مختلف ضمیمه می تواند بر این اساس که گواهینامه در سطح افسر مهندس ارشد در حال صدور است یا افسر مهندس دوم، تغییر داده شود.

ضمیمه ماده ۳/۲ -

حداقل دانش لازم جهت صدور گواهینامه افسران سر مهندس و افسران مهندس دوم کشتی هایی که قدرشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیرو جلوبرنده یا بیشتر تأمین می شود.

۱- سرفصل های ارایه شده ذیل جهت آزمون داوطلبان دریافت گواهینامه به عنوان افسر سر مهندس یا افسر مهندس دوم کشتی هایی که قدرشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیرو جلوبرنده یا بیشتر تأمین می شود، تدوین شده است. با در نظر داشتن اینکه افسر مهندس دوم باید در موقعیتی باشد تا مسؤلیتهای افسر مهندس ارشد را در هر زمان قبول کند، آزمون در این موضوعات درسی باید با هدف آزمایش توانایی داوطلب در فراگیری کلیه اطلاعات موجود که بر عملیات ایمن موتورخانه کشتی اثر می گذارد، طرح شود.

۲- در ارتباط با بند ۴ (الف) ذیل، دستگاه اجرایی می تواند الزامات علمی را برای انواع ماشین آلات جلوبرنده، به غیر از آن تأسیسات موتورخانه ای که گواهینامه اعطایی برای آنها دارای اعتبار است، حذف کند. گواهینامه اعطا شده بر چنین مبنایی برای هیچ دسته از تأسیسات موتورخانه ای حذف شده معتبر نخواهد بود، تا زمانی که افسر مهندس ثابت کند که به نحو مطلوب دستگاه اجرایی در این مواد واجد شایستگی می باشد چنین محدودیتی باید در گواهینامه ذکر شود.

۳- هر داوطلب باید در موضوعات ذیل دارای دانش نظری باشد:

الف - ترمودینامیک و انتقال حرارت.

ب - مکانیک و هیدرومکانیک.

ج - اصول بهره‌برداری از تأسیسات تولید نیروی کشتی (دیزل، بخار و توربین‌گاز) و منجمدسازی.

د - خواص فیزیکی و شیمیایی سوخت‌ها و مواد روان‌کننده.

ه - تکنولوژی مواد.

و - مسایل شیمیایی و فیزیکی مربوط به آتش و مواد خاموش‌کننده.

ز - الکترو تکنولوژی دریایی، تجهیزات الکترونیکی و الکتریکی.

ح - مبانی سیستم‌های خودکار، اندازه‌گیری و کنترل.

ط - معماری دریایی و ساختمان کشتی شامل کنترل خسارت.

۴ - هر داوطلب باید حداقل در دروس ذیل از دانش کافی برخوردار باشد.

الف - بهره‌برداری و نگهداری از:

۱ - موتورهای دیزل دریایی.

۲ - موتورهای بخار جلوبرنده دریایی.

۳ - توربین‌های گازی دریایی.

ب - بهره‌برداری و نگهداری ماشین‌آلات کمکی، شامل سیستم‌های تلمبه‌زنی و لوله‌کشی، تأسیسات دیگ بخار کمکی و سیستم‌های سکان.

ج - بهره‌برداری، آزمایش و نگهداری تجهیزات برقی و تجهیزات کنترل.

د - بهره‌برداری و نگهداری تجهیزات جابجایی کالا و ماشین‌آلات عرشه.

ه - دریایی نقص ماشین‌آلات، تعیین محل نواقص و اقدام جهت جلوگیری از خسارت.

و - سازماندهی روش‌های تعمیر و نگهداری ایمن.

ز - روشها و وسایل کمکی جهت جلوگیری، کشف و اطفاء حریق.

ح - روشها و وسایل کمکی جهت جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست توسط کشتیها.

ط - مقرراتی که جهت جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست دریایی باید رعایت شوند.

ی - آثار آلودگی دریایی بر محیط‌زیست.

ک - کمکهای اولیه مربوط به آسیب‌هایی که ممکن است در فضاها یا موتورخانه واقع

شوند و استفاده از تجهیزات کمکهای اولیه.

ل- کاربردها و نحوه استفاده از وسایل نجات.

م- روشهای کنترل خسارت.

ن- عملکردهای کاری ایمن.

۵- هر داوطلب باید از حقوق دریایی بین‌المللی مندرج در موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی تاجایی که بر تمهیدات و مسؤولیتهای خاص قسمت موتورخانه تأثیر می‌گذارد، بویژه آنهایی که به ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی مربوط می‌شوند آگاهی داشته باشد. حدود دانش نسبت به قوانین دریایی در صلاحدید دستگاه اجرایی بوده اما باید تدابیر ملی جهت اجرای موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی را نیز در برگیرد.

۶- هر داوطلب باید از دانش مدیریت، سازماندهی و آموزش پرسنل در کشتی برخوردار باشد.

ماده ۳/۳- حداقل شرایط الزامی جهت دریافت گواهینامه توسط افسران سر مهندس و افسران مهندس دوم کشتیهایی که قدرشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی یا نیروی جلوبرنده بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود:

۱- هر افسر سر مهندس و افسر مهندس دوم یک کشتی دریایما که قدرتش توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی یا نیروی جلوبرنده بین ۷۵۰ و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲- هر داوطلب صدور گواهینامه باید:

الف- از نظر دستگاه اجرایی از صحت پزشکی بویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ب- برای دریافت گواهینامه افسر مهندس مسوول نگرهبانی واجد شرایط باشد. و

۱- جهت صدور گواهینامه بعنوان افسر مهندس دوم، حداقل ۱۲ ماه خدمت دریایی تأیید شده بعنوان کمک افسر مهندس یا افسر مهندس داشته باشد.

۲- جهت دریافت گواهینامه بعنوان افسر سر مهندس بایستی حداقل ۲۴ ماه خدمت دریایی تأیید شده را گذرانده باشد و حداقل ۱۲ ماه از آن را با داشتن صلاحیت خدمت بعنوان افسر مهندس دوم گذرانده باشد.

ج- در یک دوره عملی تأیید شده اظفا حریق شرکت کرده باشد.

د- آزمون متناسب را به نحو مطلوب دستگاه اجرایی قبول شده باشد. چنین آزمونی باید، شامل مواد مندرج در ضمیمه این ماده باشد. مگر اینکه دستگاه اجرایی الزامات آزمون و خدمت دریایی افسران کشتی‌هایی را که سفرهای نزدیک ساحل انجام می‌دهند با در نظر داشتن انواع کنترلهای هدایت از راه دور و اتوماتیک که کشتیها به آن مجهزند و اثرات آن بر روی ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها سفر نمایند تغییر دهد.

۳- آموزش جهت دستیابی به تجربه عملی و علم نظری لازم باید توصیه نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه را مورد توجه قرار دهد.

۴- سطح دانش مورد لزوم بندهای مختلف ضمیمه می‌تواند بر طبق اینکه گواهینامه در سطح افسری مهندسی در حال صدور است یا در سطح افسر مهندس دوم، تغییر کند.

۵- هر افسر مهندسی که واجد صلاحیت جهت خدمت بعنوان افسر مهندس دوم در کشتی‌هایی می‌باشد که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود، می‌تواند به عنوان افسر سر مهندس کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با کمتر از ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده تأمین می‌شود، خدمت کند مشروط بر اینکه بایستی حداقل دارای ۲۱ ماه خدمت دریایی تأیید شده بعنوان افسر مهندس در سمتی از مسوولیت باشد.

ضمیمه ماده ۳/۳

حداقل دانش مورد لزوم صدور گواهینامه افسران سر مهندس و افسران مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با نیروی جلو برنده‌ای بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود

۱- سر فصل داده شده ذیل جهت آزمون داوطلبان صدور گواهینامه بعنوان افسر سر مهندس یا افسر مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با نیروی جلوبرنده‌ای بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود، گردآوری می‌گردد. با در نظر داشتن اینکه یک افسر مهندس دوم باید در سمتی باشد که مسوولیت‌های افسر مهندس ارشد در هر زمان را برعهده گیرد، آزمون در این موضوعات درسی باید به گونه‌ای طراحی شود که قادر به آزمایش توانایی داوطلب در فراگیری کلیه اطلاعات موجود

و مؤثر بر عملیات ایمن موتورخانه کشتی باشد.

۲- در ارتباط با قسمت (د) بند (۳) و قسمت (الف) بند (۴) ذیل، دستگاه اجرایی می‌تواند دانش لازمه برای انواع موتورخانه جلوبرنده را به غیر از آن تأسیسات موتورخانه‌ای که گواهینامه اعطاء شده به آنها باید معتبر باشد، حذف کند گواهینامه اعطاء شده بر چنین مبتیایی نباید جهت هر دسته از تأسیسات موتورخانه که حذف گشته است معتبر باشد تا زمانیکه افسر مهندس ثابت نماید که در این مواد به نحو مطلوب دستگاه اجرایی صالح می‌باشد. این چنین محدودیت‌هایی باید در گواهینامه قید شود.

۳- هر داوطلب باید دارای علم نظری پایه‌ای کافی برای فهم اصول اساسی دخیل در موضوعات درسی ذیل باشد:

الف - مراحل احتراق.

ب - انتقال حرارت.

ج - مکانیک‌ها و هیدرومکانیک‌ها.

د - ۱ - موتورهای دیزل دریایی.

۲ - موتور جلوبرنده بخار دریایی.

۳ - توربین‌های گازی.

ه - سیستم‌های سکان.

و - خواص سوختها و روان‌کننده‌ها.

ز - خواص مواد.

ح - مواد خاموش‌کننده آتش.

ط - تجهیزات الکتریکی دریایی.

ی - سیستم‌های خوردکار، اندازه‌گیری و کنترل.

ک - ساختمان کشتی، شامل کنترل خسارت.

ل - سیستم‌های کمکی.

۴- هر داوطلب باید دانش عملی کافی را حداقل در موضوعات درسی ذیل دارا باشند:

الف - بهره‌برداری و نگهداری از:

- ۱ - موتورهای دیزل دریایی.
 - ۲ - موتور جلو برنده بخار دریایی.
 - ۳ - توربین های گازی.
 - ب - بهره برداری و نگهداری سیستم های موتورخانه کمکی، شامل سیستم های مکان.
 - ج - بهره برداری، آزمایش و نگهداری تجهیزات کنترل و الکتریکی.
 - د - بهره برداری و نگهداری تجهیزات تخلیه و بارگیری ماشین آلات عرشه.
 - ه - کشف نقص ماشین آلات، تعیین محل نواقص و اقدام جهت جلوگیری خسارت.
 - و - سازماندهی روشهای تعمیر و نگهداری ایمن.
 - ز - روشها و تجهیزات جلوگیری، کشف و اطفاء حریق.
 - ح - مقرراتی که باید در مورد آلودگی محیط دریایی و روشها و تجهیزات جلوگیری از چنین آلودگی رعایت گردند.
 - ط - کمک های اولیه مربوط به آسیب های احتمالی مورد انتظار در فضاها و موتورخانه و استفاده از تجهیزات کمکهای اولیه.
 - ی - عملکرد و استفاده از لوازم نجات.
 - ک - روشهای کنترل خسارت با توجه خاص به اقدامی که باید در صورت جاری شدن آب دریا در موتورخانه صورت گیرد.
 - ل - شیوه های ایمنی کار.
 - ۵ - هر داوطلبی باید هنگام اجرای تعهدات خاص و مسئولیت های قسمت موتورخانه، بخصوص آنهایی که مربوط به ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی می باشند، از حقوق دریایی بین الملل به نحو مندرج در موافقت نامه ها و کنوانسیون های بین المللی مطلع باشد. میزان اطلاع از قوانین ملی به صلاحدید دستگاه اجرایی واگذار گردیده است، اما باید تمهیدات ملی مربوط به اجرای موافقتنامه ها و کنوانسیون های بین الملل را نیز شامل گردد.
 - ۶ - هر داوطلب باید علم مدیریت پرسنل، سازماندهی و آموزش در کشتیها را دارا باشد.
- ماده ۳/۴ - حداقل شرایط الزامی جهت صدور گواهینامه افسران مهندس مسوول نگهداری در یک موتورخانه ای که بطور سنتی توسط نیروی انسانی بهره برداری می شود یا افسران

مهندس برای وظیفه تعیین شده در یک موتورخانه‌ای که بطور ادواری توسط نیروی غیر انسانی بهره‌برداری می‌شود:

۱- هر افسر مهندس مسوول نگهبانی در یک موتورخانه‌ای که بطور سنتی توسط نیروی انسانی بهره‌برداری می‌شود یا افسر مهندس برای وظیفه تعیین شده در یک موتورخانه که بطور ادواری توسط نیروی غیر انسانی بهره‌برداری می‌شود در یک کشتی دریایما که قدرتش توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با ۷۵۰ کیلووات نیروی جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود، باید یک گواهینامه مناسب داشته باشد.

۲- هر داوطلب صدور گواهینامه باید:

الف- حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد.

ب- از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج بویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج- حداقل دارای ۳ سال تحصیلات یا آموزش تأیید شده مربوط به وظایف یک مهندس دریایی باشد.

د- یک مدت کافی از خدمت دریایی را که ممکن بوده است در مدت ۳ سال مذکور در قسمت (ج) گنجانده شود، کامل کرده باشد.

ه- از نظر دستگاه اجرایی در مورد بهره‌برداری و نگهداری از ماشین آلات دریایی دارای دانش عملی و نظری مناسب با وظایف یک افسر مهندس باشد.

و- یک دوره عملی تأیید شده اطفاف حریق را گذرانده باشد.

ز- دانش شیوه‌های ایمنی کار را دارا باشد.

دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات قسمتهای (ج) و (د) را برای افسران مهندس کشتیهایی که قدرشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با کمتر از ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده تأمین می‌شود و سفرهای نزدیک ساحل انجام می‌دهند و با در نظر داشتن اثر آن بر ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها مسافرت نمایند تغییر دهد.

۳- هر داوطلب باید علم بهره‌برداری و نگهداری ماشین آلات اصلی و کمکی را، که باید شامل علم الزامات تنظیم‌کننده مربوطه و نیز علم حداقل موارد معین ذیل باشد، داشته باشد:

الف- وظایف معمول نگهبانی:

- ۱- وظایف مربوط به تحویل گرفتن و قبول یک نگهداری.
 - ۲- وظایف معمول که در طول یک نگهداری به عهده گرفته می شود.
 - ۳- نگهداری از دفتر گزارش فضای موتورخانه و اهمیت یادداشت های ثبت شده.
 - ۴- وظایف مربوط به تحویل دادن نگهداری.
- ب- ماشین آلات اصلی و کمکی:
- ۱- کمک در آماده کردن ماشین آلات اصلی و ماشین آلات کمکی برای عملیات.
 - ۲- بهره برداری از دیگ های بخار، شامل سیستم احتراق.
 - ۳- روش های کنترل سطح آب در دیگ های بخار و اعمال اقدامات ضروری چنانچه سطح آب غیر معمول باشد.
 - ۴- تعیین محل نواقص معمولی ماشین آلات در موتورخانه و فضای دیگ و اعمال اقدامات ضروری جهت جلوگیری از خسارت.
- ج- سیستم های پمپاژ:
- ۱- عملیات معمول پمپاژ.
 - ۲- بهره برداری از سیستم های پمپاژ محموله، آب توازن و فاضلاب.
- د- موتور مولد:
- ماده ساختن، روشن کردن، اتصال و تبدیل آلترناتورها یا مولدها.
- ه- تشریفات ایمنی و وضعیت اضطراری:
- ۱- احتیاط های ایمنی که در طول یک نگهداری باید رعایت شوند و اقدامات فوری که باید در صورت بروز احتراق یا حادثه صورت گیرند، با رجوع خاص به سیستم های نفتی.
 - ۲- جدا کردن انواع موتور الکتریک و انواع دیگر موتور و تجهیزات مورد لزوم از روی ایمنی قبل از اینکه به پرسنل اجازه کار با چنین موتورها و تجهیزاتی داده شود.
- و- تشریفات ضد آلودگی:
- احتیاط هایی که باید به منظور جلوگیری از آلودگی محیط توسط نفت، باقیمانده محموله، فاضلاب، دود یا سایر آلوده کننده ها رعایت شوند. استفاده از تجهیزات پیشگیری آلودگی، شامل جدا کننده های آب روغنی، سیستم های مخزن رسوب و موتور تخلیه فاضلاب.

ز- کمکهای اولیه:

کمکهای اولیه اساسی مربوط به آسیب‌هایی که ممکن است در فضا‌های موتورخانه اتفاق افتد.

۴- در مواردی که دستگاههای بخار قسمتی از موتورخانه کشتی را تشکیل نمی‌دهند، دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات علمی جزوهای (۱) و (۲) قسمت (ب) بند (۳) را حذف کند. گواهینامه اعطا شده بر چنین مبنایی برای خدمت در کشتی‌هایی که در آنها دستگاههای بخار قسمتی از موتورخانه را تشکیل می‌دهند معتبر نخواهد بود، مگر اینکه افسر مهندس ثابت کند که در مورد حذف شده به نحو مطلوب دستگاه اجرایی واجد صلاحیت می‌باشد. این چنین محدودیتهایی باید در گواهینامه قید شود.

۵- جهت دستیابی به تجویبه عملی و علم نظری لازم باید توصیه نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه را در آموزش مدنظر قرار داد.

ماده ۳/۵- حداقل شرایط الزامی جهت تضمین مستمر افسران مهندس و همگامی زمانی دانش آنها:

۱- هر افسر مهندس دارای گواهینامه که در دریا خدمت می‌کند یا پس از گذارندن مدتی در ساحل قصد بازگشت به دریا را دارد باید، به منظور ادامه واجد شرایط بودن برای خدمت در درجه‌ای مناسب گواهینامه‌اش، در فواصل زمانی منظم بدون تجاوز از ۵ سال در خصوص موارد ذیل به نحو مطلوب دستگاه اجرایی تأیید شود:

الف- صحت مزاج، شامل بینایی و شنوایی، و

ب- صلاحیت حرفه‌ای:

۱- به وسیله خدمت تأیید شده به عنوان افسر مهندس با حداقل یک سال در طی ۵ سال ماقبل، یا

۲- به سوجب عملکردهای انجام شده مربوط به وظایف متناسب با درجه گواهینامه‌اش اختیار شده که معادل خدمت دریایی مورد لزوم جزو (۱) قسمت (ب) بند (۱) در نظر گرفته می‌شوند، یا

۳- به واسطه یکی از موارد ذیل:

- قبولی در یک آزمایش تأیید شده.

- اتمام موفقیت آمیز یک دوره یا دوره‌های تأیید شده، یا

- اتمام خدمت دریایی تأیید شده به عنوان افسر مهندس برای مدتی حداقل سه ماه در یک سمت بالاتر یا در یک درجه پایین‌تر از درجه گواهینامه‌اش، بلافاصله قبل از گرفتن درجه‌ای که وی به موجب گواهینامه‌اش از آن برخوردار می‌باشد.

۲- دوره یا دوره‌های مورد اشاره در جزو (۳) قسمت (ب) بند (۱) باید، بخصوص، شامل تغییرات در توصیه‌نامه‌ها و مقررات بین‌المللی در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی باشد.

۳- دستگاه اجرایی باید اطمینان دهد که متون تغییرات اخیر در مقررات بین‌المللی در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط دریایی در دسترس کشتیهای تحت صلاحیتش قرار می‌گیرند.

ماده ۳/۶ - حداقل شرایط الزامی جهت درجه‌داران تشکیل دهنده قسمتی از نگهبانی موتورخانه:

۱ - حداقل شرایط برای یک درجه‌دار، چنانچه تشکیل دهنده قسمتی از نگهبانی موتورخانه باشد، باید به نحو مذکور در بند (۲) باشد. این الزامات برای درجه‌داران ذیل نمی‌باشد:

الف - درجه‌داری که به عنوان کمک افسر مهندس مسوول نگهبانی منصوب شده است.

ب - درجه‌داری که تحت آموزش می‌باشد.

ج - درجه‌داری که وظایفش به هنگام نگهبانی از ماهیت غیر ماهرانه برخوردار است.

۲- هر درجه‌دار تشکیل دهنده قسمتی از نگهبانی موتورخانه باید:

الف - حداقل ۱۶ سال سن داشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - از نظر دستگاه اجرایی از جهت موارد ذیل مورد تأیید باشد:

۱- تجربه یا آموزش مربوط به اطفاء حریق، کمک‌های اولیه مقدماتی تکنیک‌های حفظ

جان افراد، به مخاطره افتادن سلامتی و ایمنی افراد.

۲- توانایی فهم دستورات و تفهیم مسایل مربوط به وظایفش.

د- از نظر دستگاه اجرایی:

- ۱- دارای تجربه در ساحل مربوط به وظایف دریایی خود باشد که توسط خدمت دریایی به مدت کافی و به نحو مطلوب دستگاه اجرایی تکمیل شده باشد، یا
 - ۲- یا قبل از دریاوردی یا در کشتی تحت آموزش ویژه‌ای که شامل خدمت دریایی به مدت کافی و به نحو مطلوب دستگاه اجرایی می‌باشد، قرار گرفته باشد، یا
 - ۳- دارای حداقل ۶ ماه خدمت دریایی تأیید شده می‌باشد.
 - ۴- چنین درجه‌دارانی بایستی از موارد ذیل مطلع باشند:
- الف- روشهای نگهداری موتورخانه و توانایی انجام عملیات معمول نگهداری مناسب با وظایفش.

ب- تمرینات کاری ایمن به نحوی که مربوط به عملیات موتورخانه می‌شوند.

ج- واژه‌های بکار رفته در فضاهاى موتورخانه و اسامی ماشین‌آلات و تجهیزات مربوط به وظایفش.

د- روشهای مقدماتی حفاظت محیطی.

۴- هر درجه‌دار ملزم به انجام نگهداری از دیگ بخار باید از طرز بهره‌برداری ایمن از این دیگها مطلع بوده و توانایی حفظ فشارهای بخار و سطح صحیح آب را داشته باشد.

۵- درجه‌دار تشکیل دهنده قسمتی از نگهداری موتورخانه باید با وظایف نگهداری خود در فضاهاى موتورخانه در کشتی‌ای که وی باید در آن خدمت کند آشنا باشد. بخصوص، در رابطه با آن کشتی، درجه‌دار باید موارد ذیل را دارا باشد:

الف- دانش استفاده از سیستم‌های مناسب برای ارتباط داخلی.

ب- دانش در مورد مسیرهای فرار از فضاهاى موتورخانه.

ج- دانش در مورد سیستم‌های اعلام خطر موتورخانه و توانایی تمیز بین انواع اعلام خطرهای متفاوت، با توجه خاص به اعلام خطرهای گاز خاموش‌کننده آتش.

د- آشنایی با محل و استفاده از تجهیزات آتش‌نشانی در فضاهاى موتورخانه.

۶- دستگاه اجرایی می‌تواند به بررسی این مساله پردازد که آیا دریاوردی که در ۵ سال

اخیر، پیش از لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای آن دستگاه اجرایی، حداقل به مدت یک سال در یک سمت مربوطه در قسمت موتورخانه مشغول بوده است، الزامات مربوط به این ماده را برآورده نموده است یا خیر.

فصل ۴ - قسمت مخابرات رادیویی حفظ و نگهداری مخابرات رادیویی

نکته توضیحی:

مقررات الزامی مربوط به نگهداری مخابرات رادیویی در مقررات مخابرات رادیویی بیان شده‌اند، و مقررات حفظ و نگهداری ایمن مخابرات رادیویی در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا و در مقررات مخابرات رادیویی آمده‌اند که این دو دسته مقررات در حال اجرا بوده و ممکن است در آینده تغییر یابند.

همچنین، قطعنامه‌های مربوطه مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و صدور گواهینامه دریانوردان ۱۹۷۸، مورد توجه قرار گیرد.

ماده ۴/۱ - حداقل الزامات اجباری جهت صدور گواهینامه افسران مخابرات رادیویی:

۱ - هر افسر مخابرات رادیویی مسوول یا انجام دهنده وظایف رادیویی در کشتی باید دارای گواهینامه یا گواهینامه‌های مناسب صادره، یا به رسمیت شناخته شده توسط دستگاه اجرایی به موجب مفاد مقررات رادیویی بوده و به منظور واجد شرایط بودن، سابقه کافی داشته باشد.

۲ - به علاوه یک افسر مخابرات رادیویی باید:

الف - کمتر از ۱۸ سال سن نداشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی و تکلم برخوردار باشد.

ج - طبق این قسمت واجد شرایط باشد.

۳ - هر داوطلب دریافت گواهینامه ملزم به گذراندن آزمون یا آزمونهایی به نحو

مطلوب دستگاه اجرایی خواهد بود.

۴- افسر رادیو به منظور انجام وظایف رادیویی خود بطور ایمن و کارآمد، بایستی دارای سطح مناسبی از دانش مورد لزوم صدور گواهینامه باشد. دستگاه اجرایی به منظور تعیین سطح مناسب دانش و آموزش لازم جهت نیل به آن دانش و توانایی عملی، بایستی الزامات مقررات مخابرات رادیویی و ضمیمه این مقررات را مورد توجه قرار دهد. دستگاه‌های اجرایی همچنین باید قطعه‌نامه‌های مربوطه مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و صدور گواهینامه دریانوردان، ۱۹۷۸، و توصیه‌نامه‌های مربوطه ایمکو را مدنظر قرار دهد.

ضمیمه ماده ۱/۴

حداقل دانش اضافی و شرایط آموزش افسران مخابرات رادیویی

علاوه بر احراز شرایط صدور گواهینامه طبق مقررات رادیویی، افسران رادیو باید نسبت به موارد ذیل دانش و آموزش، از جمله آموزش عملی، داشته باشند:

الف- آرايه خدمات رادیویی در وضعیت‌های اضطراری، از جمله:

- ۱- ترک کشتی.
 - ۲- آتش‌سوزی در کشتی.
 - ۳- خرابی کامل یا نسبی ایستگاه رادیویی.
- ب- بهره‌برداری از قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بی‌موتور، شناورهای ویژه نجات و تجهیزات آنها، با توجه خاص به دستگاه‌های مخابرات رادیویی ثابت و قابل حمل قایق نجات و چراغ‌های راهنمای رادیویی نشان‌دهنده موقعیت اضطراری.
- ج- نجات جان در دریا.
- د- کمک‌های اولیه.
- ه- پیشگیری از آتش و اطفاء حریق با توجه خاص به تأسیسات مخابرات رادیویی.
- و- اقدامات پیشگیرانه جهت ایمنی کشتی و پرسنل در ارتباط با خطرهای مربوط به تجهیزات مخابرات رادیویی و، از جمله خطرهای الکتریکی، پرتوژیایی، مکانیکی و شیمیایی.
- ز- استفاده از راهنمای تجسس و نجات کشتی بازرگانی ایمکو (MERSAR) با توجه

خاص به مخابرات رادیویی.

ح - رویه‌ها و سیستم‌های گزارش موقعیت کشتی.

ط - استفاده از قانون بین‌المللی علائم و مجموعه واژگان ناوبری دریایی استاندارد ای‌مکو.

ی - رویه‌ها و سیستم‌های پزشکی رادیویی.

ماده ۲/۲ - حداقل الزامات اجباری جهت تضمین تخصص مستمر افسران مخابرات رادیویی و همگام با زمان نمودن دانش آنها:

۱ - هر افسر مخابرات رادیویی دارای گواهینامه یا گواهینامه‌های صادره یا به رسمیت شناخته شده از نظر دستگاه اجرایی باید به منظور تداوم واجد شرایط بودن جهت خدمت دریایی، از نظر دستگاه اجرایی دارای شرایط ذیل باشد:

الف - صحت مزاج، بخصوص در موارد بینایی، شنوایی و تکلم، در فواصل زمانی منظم که بیش از ۵ سال نباشد، و

ب - صلاحیت حرفه‌ای:

۱ - با سابقه خدمت مورد تأیید بیش از ۵ سال بدون وقفه در مخابرات به عنوان یک افسر رادیویی.

۲ - به دنبال چنین وقفه‌ای، از طریق گذراندن یک امتحان مورد تأیید یا انجام موفق یک دوره یا دوره‌های آموزش مورد تأیید در دریا یا ساحل، که باید شامل مطالبی باشد که بطور مستقیم با ایمنی جان اشخاص در دریا و تجهیزات مخابرات رادیویی مدرن ارتباط دارند، و نیز می‌تواند شامل تجهیزات هدایت رادیویی دریاوردی باشد.

۳ - هنگام شروع بهره‌برداری از وضعیتها، تجهیزات یا روشهای جدید در کشتیهای مجاز به افزایش پرچم دستگاه اجرایی، آن دستگاه اجرایی می‌تواند افسران مخابرات رادیویی را ملزم به گذراندن یک امتحان مورد تأیید یا اتمام موفقیت آمیز دوره یا دوره‌های آموزشی مناسب در دریا یا ساحل، با توجه خاص به وظایف ایمنی، بنماید.

۴ - به منظور تداوم واجد شرایط بودن برای خدمت دریایی در انواع خاصی از کشتیهایی که برای آنها شرایط آموزش ویژه در سطح بین‌المللی مورد موافقت قرار گرفته است، هر افسر مخابرات رادیویی باید، آزمونها یا آموزش مربوطه مورد تأیید را که توصیه نامه‌ها و

مقررات بین‌المللی مربوطه را مدنظر قرار خواهد داد با موفقیت به اتمام رساند.

۵- دستگاه اجرایی باید تضمین نماید که متون تغییرات اخیر در مقررات بین‌المللی مربوط به مخابرات رادیویی و مرتبط با ایمنی جان اشخاص در دریا در دسترس کشتیهای تحت صلاحیت وی قرار گرفته است.

۶- به دستگاههای اجرایی توصیه می‌شود با مشورت دستگاههای مربوطه دیگر، به تنظیم یا بهبود تنظیمات ساختاری از دوره‌های آمادگی یافته‌های جدید و همگام با زمان، خواه اختیاری خواه الزامی، به نحو مقتضی، در دریا یا ساحل، برای افران مخابرات رادیویی که در حال خدمت در دریا می‌باشند و بخصوص برای کسانی که مجدداً به خدمت دریایی باز می‌گردند، اقدام نمایند. دوره یا دوره‌ها باید شامل مطالبی باشد که بطور مستقیم با وظایف مخابرات رادیویی در ارتباط می‌باشند و شامل تغییرات در تکنولوژی مخابرات رادیویی دریایی و توصیه نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا باشد.

ماده ۴/۳- حداقل الزامات اجباری جهت صدور گواهینامه متصدیان رادیو تلفن:

۱- هر متصدی رادیو تلفن مسرول یا انجام دهنده وظایف مخابرات رادیویی در یک کشتی باید دارای گواهینامه یا گواهینامه‌های مناسب صادره یا به رسمیت شناخته شده توسط دستگاه اجرایی به موجب مفاد مقررات رادیویی باشد.

۲- به علاوه، چنین متصدی رادیو تلفن کشتی که به موجب کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ملزم به داشتن ایستگاه رادیو تلفن می‌باشد، بایستی:

الف- کمتر از ۱۸ سال سن نداشته باشد.

ب- از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی، شنوایی و تکلم برخوردار باشد.

ج- الزامات ضمیمه این ماده را احراز نماید.

۳- هر داوطلب دریافت گواهینامه ملزم به گذراندن آزمون یا آزمونهایی به نحو مطلوب دستگاه اجرایی مربوطه خواهد بود.

۴- متصدی رادیو تلفن به منظور انجام وظایف مخابرات رادیویی خود بطور ایمن و کارآمد بایستی دارای سطح مناسبی از دانش مورد لزوم صدور گواهینامه باشد. در تعیین

سطح مناسب دانش و آموزش لازم جهت نیل به آن دانش و توانایی عملی دستگاههای
غرض اجرایی باید الزامات مقررات مخابرات رادیویی و ضمیمه این ماده را مدنظر قرار دهند.
دستگاههای اجرایی همچنین باید قطعنامه‌های مربوطه مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش
و صدور گواهینامه دریانوردان ۱۹۷۸، و توصیه‌نامه‌های مربوطه ایسکو را مدنظر قرار
دهند.

ضمیمه ماده ۴/۳

حداقل دانش اضافی و الزامات آموزش برای متصدیان رادیو تلفن

علاوه بر احراز شرایط صدور گواهینامه طبق مقررات رادیویی، متصدیان رادیو تلفن
باید نسبت به موارد ذیل دانش و آموزش، از جمله آموزش عملی داشته باشند:
الف - ارزیابی خدمات مخابرات رادیویی در وضعیت‌های اضطراری، شامل:
۱ - ترک کشتی.

۲ - آتش‌سوزی در کشتی.

۳ - خرابی کامل یا نسبی ایستگاه رادیویی.

ب - بهره‌برداری از قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بی‌موتور، وسایل شناورهای ویژه
نجات، و تجهیزات آنها، با توجه خاص به دستگاههای رادیویی قابل حمل و ثابت قایق
نجات و امواج رادیویی نشان‌دهنده موقعیت در وضع اضطراری.

ج - نجات جان در دریا.

د - کمک‌های اولیه.

ه - پیشگیری از آتش و اطفاء حریق با توجه خاص به تأسیسات مخابرات رادیویی.

و - اقدامات پیشگیرانه جهت ایمنی کشتی و پرسنل در ارتباط با خطرهای مربوط به
تجهیزات مخابرات رادیویی، از جمله خطرهای الکتریکی، پرتو زایی، مکانیکی و شیمیایی.
ز - استفاده از راهنمای تجسس و نجات کشتی بازرگانی ایسکو (MERSAR) با توجه
خاص به مخابرات رادیویی.

ح - رویه‌ها و سیستم‌های گزارش موقعیت کشتی.

ط - استفاده از قانون بین‌المللی حلالیم و مجموعه وازگان ناوبری دریایی استاندارد ایسکو.

ی - رویه‌ها و سیستم‌های پزشکی رادیو.

فصل ۵ - الزامات ویژه برای تانکرها

ماده ۵/۱ - حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران نفت کش‌ها:

۱ - افسران و درجه‌دارانی که باید وظایف ویژه و مسوولیت‌های مرتبط با این وظایف را در مورد محموله و تجهیزات محموله در نفت کش، بر عهده بگیرند و به عنوان قسمتی از دوره کاری منظم خود در یک کشتی نفت کش خدمت نکرده‌اند، پیش از انجام این وظایف باید یک دوره مناسب اطفاء حریق را در ساحل گذرانده باشند، و

الف - یک دوره مناسب خدمت تحت نظارت در کشتی به منظور کسب دانش کافی در مورد تمرینات عملیاتی ایمن، یا

ب - یک دوره آشنایی با نفت کش که باید در برگیرنده اقدامات و روش‌های احتیاطی اساسی ایمنی و جلوگیری از آلودگی، طرح انواع مختلف نفت کش‌ها، انواع محموله، خطرات آنها و تجهیزات تخلیه و بارگیری آنها، ترتیب کلی عملیات و واژگان مربوط به نفت‌کش‌ها باشد.

۲ - فرماندهان، افسران مهندس ارشد، افسران اول، افسران مهندس دوم و در غیر این موارد، هر شخصی که مسوولیت اولیه بارگیری، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را بر عهده دارد، علاوه بر مفاد بند (۱)، باید:

الف - از تجربه متناسب با وظایف خود در نفت‌کش برخوردار باشد.

ب - یک برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را، شامل ایمنی نفت‌کش، تدابیر و سیستم‌های ایمنی در مقابل آتش، جلوگیری و کنترل آلودگی، روش انجام عملیات و، تمهیدات مندرج در قوانین و مقررات لازم‌الاجرا.

۳ - ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک کشور عضو، یک دریاورد را چنانچه برای مدت حداقل یک سال در طی پنج سال گذشته در یک سمت مقتضی در نفت‌کش‌ها خدمت کرده باشد می‌توان واجد شرایط بند (۲) (ب) تلقی نمود.

ماده ۵/۲ - حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران تانکرهای شیمیایی:

۱- افسران و درجه‌دارانی که باید وظایف ویژه و مسوولیت‌های مرتبط با این وظایف را در مورد محموله و تجهیزات محموله در تانکرهای شیمیایی، برعهده بگیرند و به عنوان قسمتی از دوره کاری منظم خود در یک تانکر شیمیایی خدمت نکرده‌اند، پیش از انجام این وظایف باید یک دوره مناسب اطفاء حریق را در ساحل گذرانده باشد، و
الف - یک دوره مناسب خدمت تحت نظارت در کشتی به منظور کسب دانش کافی در مورد تمرینات عملیاتی ایمن، یا

ب - یک دوره آشنایی با تانکر شیمیایی که باید در برگیرنده اقدامات و روش‌های احتیاطی اساسی ایمنی و جلوگیری از آلودگی، طرح انواع مختلف تانکرهای شیمیایی، انواع محموله، خطرات آنها و تجهیزات تخلیه و بارگیری آنها،
ترتیب کلی عملیات و وازگان مربوط به تانکرهای شیمیایی باشد.

۲- فرماندهان، افسران مهندس ارشد، افسران اول، افسران مهندس دوم و در غیر این موارد، هر شخصی که مسوولیت اولیه بارگیری، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را برعهده دارد، علاوه بر مفاد بند (۱)، باید:

الف - از تجربه متناسب با وظایف خود در تانکر شیمیایی برخوردار باشد، و
ب - یک برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را، شامل ایمنی تانکر شیمیایی، تدابیر و سیستم‌های ایمنی در مقابل حریق، جلوگیری و کنترل آلودگی، روش انجام عملیات و،
تعمیرات مندرج در قوانین و مقررات لازم‌الاجرا.

۳- ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک کشور عضو، یک دریانورد را چنانچه برای مدت حداقل یک سال در طی پنج سال گذشته در یک سمت مقتضی در تانکرهای شیمیایی خدمت کرده باشد می‌توان واجد شرایط بند (۲) (ب) تلقی نمود.

ماده ۵/۳ - حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران تانکرهای گاز مایع:

۱- افسران و درجه‌دارانی که باید وظایف ویژه و مسوولیت‌های مرتبط با این وظایف را

در مورد محموله و تجهیزات محموله در تانکرهای گاز مایع، برعهده بگیرند و به عنوان قسمتی از دوره کاری منظم خود در یک تانکر گاز مایع خدمت نکرده‌اند، پیش از انجام این وظایف باید یک دوره مناسب اطفاء حریق را در ساحل گذرانده باشد، و

الف - یک دوره مناسب خدمت تحت نظارت در کشتی به منظور کسب دانش کافی در مورد تمرینات عملیاتی ایمن، یا

ب - یک دوره آشنایی با تانکرهای گاز مایع که باید در برگیرنده اقدامات و روش‌های احتیاطی اساسی ایمنی و جلوگیری از آلودگی، طرح انواع مختلف تانکرهای گاز مایع، انواع محموله، خطرات آنها و تجهیزات تخلیه و بارگیری آنها، ترتیب کلی عملیات و وازگان مربوط به تانکرهای گاز مایع باشد.

۲ - فرماندهان، افسران مهندس ارشد، افسران اول، افسران مهندس دوم و در غیر این موارد، هر شخصی که مسوولیت اولیه بارگیری، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را برعهده دارد، علاوه بر مفاد بند (۱)، باید:

الف - از تجربه متناسب با وظایف خود در تانکرهای گاز مایع برخوردار باشد، و
ب - یک برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را، شامل ایمنی تانکرهای گاز مایع، تدابیر و سیستم‌های ایمنی در مقابل حریق، جلوگیری و کنترل آلودگی، روش انجام عملیات، و تعهدات مندرج در قوانین و مقررات لازم‌الاجرا را گذرانده باشد.

۳ - ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک کشور عضو، یک دریانورد را چنانچه برای مدت حداقل یک سال در طی پنج سال گذشته در یک سمت مقتضی در تانکرهای گاز مایع خدمت کرده باشد می‌توان واجد شرایط بند (۲) (ب) تلقی نمود.

فصل ۶ - تسلط بر وسایل نجات

ماده ۶/۱ - حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه تخصص در شناور نجات:
هر دریانوردی که قرار است برای وی گواهینامه تخصص در شناور نجات صادر گردد باید:

الف - کمتر از ۱۷/۵ سال سن نداشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج برخوردار باشد.

ج - دارای خدمت دریایی تأیید شده به مدت حداقل ۱۲ ماه باشد یا در یک دوره آموزشی تأیید شده شرکت جسته و دارای خدمت دریایی تأیید شده به مدت حداقل ۹ ماه باشد. د - از نظر دستگاه اجرایی طی آزمون یا از طریق ارزیابی مستمر در طی یک دوره آموزشی تأیید شده واجد دانش نسبت به محتوای ضمیمه ماده حاضر شناخته شود.

ه - از طریق آزمون یا از طریق ارزیابی مستمر در طی یک دوره آموزشی تأیید شده، در حد رضایت دستگاه اجرایی ثابت نماید که دارای توانایی انجام موارد ذیل می باشد:

۱ - پوشیدن جلیقه نجات به نحو صحیح با پرش بی خطر از ارتفاع به درون آب، سوار شدن بر قایق نجات از درون آب با به تن داشتن جلیقه نجات.

۲ - به حال عادی در آوردن قایق نجات و ازگون در حال به تن داشتن جلیقه نجات.

۳ - تفسیر علائم روی شناور نجات در خصوص تعداد نفراتی که مجاز به حمل آنها می باشد.

۴ - دادن دستورهای صحیح لازم برای به آب انداختن و از آب گرفتن شناور نجات، تخلیه کشتی و جابجایی و پیاده شدن از شناور نجات.

۵ - آماده سازی و به آب انداختن ایمن شناور نجات و تخلیه سریع پهلوئی کشتی.

۶ - برخورد با افراد آسیب دیده در هنگام ترک کشتی و پس از آن.

۷ - پارو زدن و هدایت، برافراشتن بادبان، تنظیم بادبان ها، کنترل قایقی که با بادبان حرکت می کند و هدایت قایق به کمک قطب نما.

۸ - استفاده از تجهیزات ارسال علائم، از جمله پاپر و تکنیک ها.

۹ - استفاده از تجهیزات رادیویی قابل حمل در شناور نجات.

ضمیمه ماده ۶/۱

حداقل دانش لازم برای صدور گواهینامه های تخصص در شناور نجات

۱ - انواع وضعیت های اضطراری که ممکن است بروز نمایند همچون تصادمات،

آتش سوزی، و آب گرفتگی کشتی.

- ۲- اصول مربوط به حفظ جان شامل:
 - الف- ارزش آموزش و تمرین‌ها.
 - ب- نیاز به آمادگی برای موارد اضطراری.
 - ج- اقداماتی که باید به هنگام احضار به محل‌های استقرار شناورهای نجات انجام شود.
 - د- اقداماتی که باید هنگام الزام به راه‌سازی کشتی انجام گردد.
 - ه- اقداماتی که باید هنگام داخل شدن به آب انجام گردد.
 - و- اقداماتی که باید هنگام سوار شدن به شناور نجات انجام شود.
 - ز- خطرات اصلی برای بازماندگان.
- ۳- وظایف خاص تعیین شده برای هر یک از خدمه به شرح فهرست وظایف اضطراری پرسنل، از جمله تفاوت‌های میان علایم احضار تمامی پرسنل به سمت شناور نجات و ایستگاههای آتش نشانی.
- ۴- انواع وسایل نجات که معمولاً در کشتی حمل می‌شوند.
- ۵- ساختار و پوشش خارجی شناور نجات و اقلام خاص تجهیزات آنها.
- ۶- ویژگی‌ها و تسهیلات ویژه شناور نجات.
- ۷- انواع مختلف وسایل بکار رفته برای به آب انداختن شناور نجات.
- ۸- روش‌های به آب انداختن شناور نجات در دریای نامساعد.
- ۹- اقدامی که باید پس از ترک کشتی انجام شود.
- ۱۰- کنترل قایق نجات در هوای نامساعد.
- ۱۱- استفاده از طناب، لنگر و سایر تجهیزات.
- ۱۲- تقسیم غذا و آب در قایق نجات.
- ۱۳- روش‌های نجات هلیکوپتری، و
- ۱۴- استفاده از جعبه کمک‌های اولیه و تکنیک‌های تنفس مصنوعی.
- ۱۵- وسایل رادیویی حمل شده در شناور نجات شامل ییکن‌های رادیویی نشان دهنده موقعیت در موارد اضطراری.
- ۱۶- آثار گرم‌زدگی و جلوگیری از آن با استفاده از پوشش‌ها و لباس‌های محافظ.

- ۱۷- روش های بکار انداختن و بهره برداری از موتور شناور نجات و وسایل کمکی آن به همراه استفاده از وسایل اطفاء حریق موجود.
- ۱۸- استفاده از قایق های اضطراری و قایق های نجات موتوری برای هدایت قایق های بادی و نجات بازماندگان و افراد در دریا.
- ۱۹- به ساحل چسباندن یک شناور نجات.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد امصوب ۱۳۷۵/۶/۲۵

ماده واحده- به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد، مصوب سال یکهزار و میصد و پنجاه و یک هجری شمس برابر با سال یکهزار و نهصد و هفتاد و دومیلادی، مشتمل بر یک مقدمه، (۲۲) ماده و (۳) پیوست ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع مواد زاید و دیگر مواد

اعضای متعاقد این کنوانسیون

با تصدیق این که محیط زیست دریایی و موجودات زنده آن برای بشر دارای اهمیت حیاتی می باشند، و همه مردم در تضمین اینکه بگونه ای از آن ها نگهداری می شود که به کیفیت و منابع دریایی آسیبی وارد نمی گردد دارای منافی هستند،

با تصدیق این که قابلیت دریا برای جذب مواد زاید و بی‌ضرر نمودن آنها و توانایی آن به منظور احیا مجدد منابع طبیعی دریاها محدود می‌باشد،

با تصدیق این که دولت‌ها بر اساس منشور ملل متحد و اصول حقوق بین‌الملل دارای حق حاکمیت جهت بهره‌برداری از منابع دریایی خویش بر طبق خط‌مشی‌های زیست‌محیطی خود می‌باشند و وظیفه دارند اطمینان حاصل کنند که این فعالیتها در قلمرو یا کنترل آنها، آسیبی به محیط زیست سایر کشورها یا مناطق فراتر از حدود حاکمیت ملی آنها وارد نمی‌نماید، با یادآوری قطعنامه ۲۷۲۹ (۲۵) مجمع عمومی ملل متحد در مورد اصول ناظر بر بستر دریاها و کف اقیانوس‌ها و زیر بستر متعلق به آنها که فراتر از حدود قلمرو حاکمیت ملی می‌باشند، با خاطر نشان ساختن این که آلودگی دریایی از بسیاری از منابع مانند دفع و تخلیه از طریق هوا، رودخانه‌ها، خورها (مصب‌ها) ریزش گاههای درون رودخانه‌ها و خطوط لوله نشأت می‌گیرد و از این رو حایز اهمیت است که دولت‌ها بهترین شیوه‌های عملی را جهت جلوگیری از چنین آلودگیهایی بکار بسته، و محصولات و فرآیندهایی را توسعه دهند که میزان مواد زاید مضر در دریاها را کاهش می‌دهند،

با اعتقاد به این که اقدام بین‌المللی جهت کنترل آلودگی دریا بواسطه دفع مواد زاید می‌تواند و باید بدون تأخیر صورت پذیرد اما این عمل نباید خدشه‌ای بر بحث اقداماتی جهت کنترل دیگر منابع آلوده کننده دریا، در آینده نزدیک وارد نماید، و

با آرزوی توسعه حفاظت از محیط زیست دریایی از طریق تشریح کشورهای دارای منافع مشترک در مناطق جغرافیایی خاص، بمنظور انعقاد توافقنامه‌های مناسب مکمل این کنوانسیون،

به قرار ذیل موافقت نمودند:

ماده ۱ - اعضای متعاقد باید بصورت فردی و جمعی کنترل موثر همه منابع آلودگی محیط زیست دریایی را ترغیب نمایند و به ویژه خود متعهد شوند تا به منظور جلوگیری از آلودگی دریاها، از طریق دفع مواد زاید و سایر موادی که برای سلامت بشر ایجاد خطر می‌کنند و منابع زیستی و حیات موجودات دریایی را مخاطره‌آمیز می‌نمایند، و به امکانات رفاهی دریا آسیب می‌رسانند و یا با دیگر استفاده‌های قانونی از دریا تداخل پیدا می‌کنند، همه

روشهای عملی را بکار بندند.

ماده ۲- اعضای متعاقد همانگونه که در مواد بعدی خواهد آمد، باید بر اساس تواناییهای علمی، فنی و اقتصادی بطور فردی اقدامات موثری را بعمل آورند و بصورت جمعی بمنظور جلوگیری از آلودگی دریایی در اثر دفع مواد زاید، خط مشی های خود را در این خصوص هماهنگ نمایند.

ماده ۳- از نظر این کنوانسیون:

۱- (الف) «دفع» یعنی:

(۱) ریختن عمدی هرگونه زواید یا سایر مواد به دریا از کشتیها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا.

(۲) دفع عمدی مواد کشتیها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا، به دریا.

(ب) «دفع» شامل موارد ذیل نمی شود:

(۱) ریختن مواد زاید یا سایر مواد در دریا بطور اتفاقی یا در پی عملیات عادی کشتیها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا و تجهیزات آنها بغیر از مواد زاید یا دیگر موادی که بوسیله یا به کشتیها، هواپیماها یا دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا که به قصد دفع مواد مزبور فعالیت می کنند، حمل می شود یا از به عمل آوری چنین مواد زایدی یا سایر مواد در کشتیها، هواپیماها، سکوها یا سازه های مزبور ناشی می شود.

(۲) به جا نهادن مواد با هدفی غیر از دفع صرف چنین مواد زایدی مشروط بر اینکه ریختن چنین مواد زایدی با اهداف این کنوانسیون مغایرت نداشته باشد.

(ج) مفاد این کنوانسیون، دفع مواد زاید یا دیگر موادی را که بطور مستقیم ناشی از اکتشاف، بهره برداری و شرکت در انجام عملیات ساحلی منابع کانی بستر دریا بوده یا مربوط آنها می باشد، در بر نمی گیرد.

۲- «هواپیماها و کشتیها» به معنی حمل کننده های دریایی یا هوایی از هر نوعی که باشند تلقی می شوند این اصطلاح، هاورکرافت و دوبه ها را اعم از خودکشی یا کشتی شامل می شود.

۳- «دریا» به معنی کلیه آبهای دریایی بجز آبهای داخلی کشورها است.

۴- «مواد زاید و یا دیگر مواد» به معنی ماده یا شیئی از هر نوع، شکل یا جنس است.

۵- «اجازه خاص» اجازه‌ای است که بطور مشخص بنا بر تقاضای قبلی و طبق ضمایم (۲ و

۳) اعطا می‌شود.

۶- «اجازه عام» به معنی اجازه قبلی و براساس ضمیمه ۳ است.

۷- «سازمان» به معنی سازمانی است که توسط اعضای متعاهد تعیین شده است.

ماده ۲- اعضای متعاهد طبق مفاد این کنوانسیون باید از دفع مواد زاید یا دیگر مواد به هر

شکل یا صورتی به استثنای موارد مشخصی که در ذیل می‌آید ممانعت بعمل آورند:

الف- دفع مواد زاید یا مواد دیگری که در ضمیمه (۱) آمده ممنوع می‌باشد.

ب- دفع مواد زاید یا مواد دیگری که در ضمیمه (۲) آمده، منوط به اجازه خاص قبلی

می‌باشد.

ج- دفع کلیه مواد زاید یا مواد دیگر مستلزم اجازه عام قبلی می‌باشد.

۲- هر مجوزی تنها بعد از ملاحظه دقیق کلیه عوامل موضوع ضمیمه (۳) از جمله آگاهی

قبلی از ویژگیهای منطقه دفع مواد زاید همانگونه که در بخش (ب) و (ج) ضمیمه مزبور درج

گردیده صادر خواهد شد.

۳- هیچیک از مواد این کنوانسیون به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد که یک عضو متعاهد را تا

جایی که به آن عضو مربوط است از دفع مواد زاید یا سایر مواد ذکر نشده در ضمیمه (۱) منع

نماید. عضو مزبور اینگونه اقدامات را به اطلاع سازمان خواهد رساند.

ماده ۵- ۱- در صورتی که حفظ ایمنی جان اشخاص یا کشتیها، هواپیماها، سکوها و یا

دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریاها در موارد بسیار ضروری ناشی از شرایط

نامطلوب آب و هوایی یا در موردی که جان انسان را به مخاطره افکند و یا تهدیدی جدی

برای کشتیها، هواپیماها، سکوها و دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا باشد، ضرورت

داشته باشد، اگر دفع مواد زاید تنها راه جلوگیری (رفع) از تهدید باشد و اگر احتمال کمی

وجود داشته باشد که در نتیجه دفع مواد زاید، خسارت کمتر از زمانی بشود که در غیر آن

صورت اتفاق خواهد افتاد مفاد ماده (۴) اعمال نخواهد شد. دفع مزبور بمتنظور به حداقل

رساندن احتمال آسیب و ضرر به انسان یا حیات آبیان انجام خواهد شد و بدون فوت وقت به سازمان گزارش خواهد شد.

۲- یک عضو متعهد می تواند بصورت استثنای برای جزء (الف) بند (۱) ماده (۴)، در مواقع اضطراری که خطرات غیر قابل قبولی در ارتباط با سلامتی انسان ایجاد می کند و با قبول اینکه راه حل معقول دیگری دربارہ آنها وجود ندارد، اجازه خاص صادر کند. عضو مزبور قبل از انجام چنین عملی باید با کشور یا کشورهای که ممکن است تحت تاثیر قرار گیرند، و نیز با سازمان که بعد از مشاوره با دیگر اعضا و در صورت اقتضا سازمانهای بین المللی، براساس ماده (۱۴)، بدون فوت وقت مناسبترین روشها را برای اتخاذ به عضو متعهد توصیه خواهد کرد، مشورت نماید. عضو متعهد این پیشنهادها را تا عملی ترین حد متناسب با زمانی که عمل باید در محدوده آن صورت می گیرد و منطبق با تعهد کلی پرهیز از خسارت وارد آوردن به محیط زیست دریایی، انجام داده و سازمان را از عمل انجام شده مطلع خواهد کرد. متعهد می شوند در چنین شرایطی به یکدیگر مساعدت نمایند.

۳- هر عضو متعهدی می تواند در زمان یا بعد از تصویب یا الحاق به کنوانسیون، از حقوق خود در مورد بند (۲) صرف نظر نماید.

ماده ۶-۱- هر عضو متعهد باید مقام یا مقامهای صلاحیتداری را برای موارد زیر تعیین نماید:

الف- صدور اجازه های خاصی که از قبل و برای دفع مواد زاید فهرست شده در ضمیمه (۲) و در شرایطی که در بند (۲) ماده (۵) منظور شده است، لازم می باشد.

ب- صدور اجازه عامی که از قبل و برای دفع کلیه مواد دیگر ضروری می باشد.

ج- ثبت نوع و مقدار همه موادی که اجازه دفع آنها داده شده و محل، زمان و روش دفع آنها.

د- نظارت فردی و یا همکاری با سایر اعضای متعهد و سازمانهای ذیصلاح بین المللی در خصوص وضعیت دریاها بمنظور تحقق اهداف این کنوانسیون.

۲- مقام یا مقامهای صلاحیتدار عضو متعهد در موارد زیر اجازه خاص یا عام قبلی براساس بند (۱) در مورد ماده مورد نظر جهت دفع صادر خواهند کرد:

الف - بارگیری در قلمرو آن عضو انجام شده باشد.

ب - زمانی که بارگیری در قلمرو کشوری که عضو کنوانسیون نیست توسط کشتی یا هراپیماهی که در قلمرو آن عضو ثبت شده یا با پرچم آن تردد می‌کند، انجام شده باشد.

۳- در صدور مجوز دفع طبق جزء (الف) و (ب) (۱) فوق، مقام یا مقامهای صلاحیتدار، ضمیمه (۳) را به همراه معیارها، اقدامات و الزامات دیگری که مقتضی تشخیص دهند رعایت خواهند نمود.

۴- هر عضو متعهدی بطور مستقیم و یا از طریق دبیر خانه‌ای که به موجب موافقتنامه منطقه‌ای ایجاد شده، اطلاعات مندرج در جزء (ج) و (د) بند (۱) بالا و معیارها و اقدامات و الزاماتی را که طبق بند (۳) فوق‌الذکر اتخاذ می‌کند به سازمان و در صورت اقتضا به اعضای دیگر گزارش خواهد کرد. روش اجرا و ماهیت گزارش‌های مزبور با مشورت اعضای متعهد مورد توافق قرار خواهد گرفت.

ماده ۷-۱- هر عضو متعهد اقدامات لازم را در خصوص اجرای این کنوانسیون برای کلیه موارد زیر بکار خواهد گرفت:

الف - کشتیها و هراپیماهایی که در قلمرو آن عضو ثبت شده و یا با پرچم آن حرکت می‌کنند.

ب - کشتیها و هراپیماهایی که در قلمرو آن عضو یا دریاهای سرزمینی آن، مرادی را بارگیری می‌کنند که قرار است دفع گردد.

ج - کشتیها، هراپیماها و سکوهای ثابت یا شناور تحت حاکمیت آنها با این باور که در امر دفع مواد زاید دخیل می‌باشند.

۲- هر عضو در قلمرو خود باید اقدامات مناسب را به منظور جلوگیری و مجازات هر عملی که مغایر با مفاد این کنوانسیون باشد، اتخاذ نماید.

۳- اعضاء موافقت نمودند در تممیم و گسترش روشهای اجرای موثر این کنوانسیون بویژه در دریاهای آزاد، از جمله روشهای گزارش دادن در مورد کشتیها و هراپیماهایی که برخلاف کنوانسیون در حال دفع مواد زاید مشاهده شوند، همکاری نمایند.

۴- این کنوانسیون در مورد آن دسته از کشتیها و هراپیماهایی که طبق حقوق بین‌الملل از مصونیت دولتی برخوردارند، اعمال نمی‌شود با این وجود هر عضوی با اتخاذ اقدامات

مناسبی اطمینان حاصل خواهد کرد که چنین کشتیها و هواپیماهایی که به آن تعلق دارند یا توسط آن مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند به گونه‌ای عمل خواهند کرد که با موضوع و هدف این کنوانسیون مطابقت و سازگاری داشته باشند و مراتب را به سازمان اطلاع خواهد داد.

۵- هیچ یک از مفاد این کنوانسیون بر حقوق هر عضو متعاهدی جهت اتخاذ اقدامات دیگری بر اساس اصول حقوق بین‌الملل در مورد جلوگیری از دفع مواد زاید در دریاها تاثیر نمی‌گذارد.

ماده ۸- بمنظور پیشبرد اهداف این کنوانسیون، اعضای متعاهد دارای منافع مشترک بمنظور حمایت از محیط زیست دریایی در یک منطقه جغرافیایی معین با در نظر گرفتن ترکیب ویژگیهای منطقه‌ای، بمنظور انعقاد توافقنامه منطقه‌ای مطابق این کنوانسیون برای جلوگیری از آلودگی بویژه از طریق دفع مواد زاید تلاش خواهند کرد. اعضای متعاهد این کنوانسیون کوشش خواهند کرد مطابق با اهداف و مفاد توافقنامه‌های منطقه‌ای مزبور، که از طرف سازمان به آنان اعلام می‌شود عمل نمایند. اعضای متعاهد سعی خواهند نمود با طرفهای توافقنامه‌های منطقه‌ای بمنظور توسعه روشهای هماهنگی که قرار است توسط اعضای کنوانسیون‌های مختلف مربوط پیگیری شود، همکاری نمایند. توجه خاصی به همکاری در زمینه کنترل و تحقیق علمی بعمل خواهد آمد.

ماده ۹- اعضای متعاهد با تشریک مساعی با سازمان و نهادهای بین‌المللی دیگر، حمایت از آندسته از اعضای متعاهدی که تقاضای موارد زیر را دارند، ترجیحاً در کشورهای مربوط به گونه‌ای که اهداف و مقاصد این کنوانسیون را به پیش برد، ترغیب خواهند کرد.

الف - آموزش فنی و علمی پرسنل.

ب - تأمین تجهیزات و ابزارهای مورد نیاز در امر تحقیق و کنترل.

ج - دفع و تصفیه مواد زاید و اقدامات دیگر بمنظور جلوگیری یا کاهش آلودگی بر اثر دفع.

ماده ۱۰- اعضای متعاهد متعهد می‌شوند طبق اصول حقوق بین‌الملل در خصوص مسوولیت دولتها در زمینه خسارت وارد کردن به محیط زیست دیگر کشورها و یا به هر ناحیه زیست محیطی دیگر در نتیجه دفع مواد زاید و دیگر مواد از هر نوع که باشد، در

زمینه‌گسترش روشهای تعیین مسوولیت و حل و فصل اختلاف‌های مربوط به دفع مواد زاید، اقدام نمایند.

ماده ۱۱ - اعضای متعاقد در اولین نشست مشورتی خود شیوه‌های حل و فصل مناقشات مربوط به تفسیر و اجرای این کنوانسیون را مورد بررسی قرار می‌دهند.

ماده ۱۲ - اعضای متعاقد خود را ملزم می‌نمایند تا از طریق سازمانهای تخصصی صلاحیتدار و نهادهای بین‌المللی دیگر اقدامهایی بمنظور حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از مواد زیر را ترغیب نمایند:

الف - هیدروکربن‌ها، از جمله نفت و مواد زاید آنها.

ب - سایر مواد مضر و خطرناکی که بوسیله کشتی‌ها یا هدفی غیر از دفع حمل می‌شوند.

ج - مواد زاید ایجاد شده در جریان عملیات کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها و دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا.

د - آلودگی‌های رادیواکتیویته از همه منابع، از جمله کشتی‌ها.

ه - عوامل جنگ شیمیایی و بیولوژیکی.

و - مواد زاید و دیگر موادی که بطور مستقیم در نتیجه یا در ارتباط با اکتشاف، بهره‌برداری پردازش ساحلی مربوط به منابع معدنی بستر دریا بوجود می‌آید.

اعضای متعاقد همچنین از طریق سازمان صلاحیتدار بین‌المللی، تدوین علایم مورد استفاده کشتی‌هایی را که در امر دفع مواد زاید شرکت دارند، ترغیب خواهند کرد.

ماده ۱۳ - هیچ یک از مفاد این کنوانسیون به تدوین و توسعه حقوق دریاها بوسیله کنفرانس سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها که به موجب قطعنامه (۲۴) ج ۲۷۵۰

مجمع عمومی سازمان ملل متحد برگزار گردید و نیز دعاوی حال و آینده و دیدگاههای حقوقی هر کشوری در ارتباط با حقوق دریاها و ویژگی و دامنه حاکمیت ساحلی کشور صاحب پرچم لطمه‌ای نخواهد زد. اعضای متعاقد موافقت کردند تا در جلسه‌ای که توسط

سازمان بعد از کنفرانس حقوق دریاها تشکیل می‌شود و در هر صورت بعد از سال ۱۳۵۵ هجری شمسی مطابق با ۱۹۷۶ میلادی نخواهد بود بمنظور تعریف ویژگی و دامنه حقوق و مسوولیت کشور ساحلی در به اجرا در آوردن کنوانسیون در منطقه‌ای مجاور ساحل خود مشورت نمایند.

ماده ۱۴ - ۱ - دولت بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی بمتوان امین، بمنظور تصمیم‌گیری در خصوص موضوعات سازمانی حداکثر (۳) ماه بعد از لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون اجلاس اعضای متعاقد را تشکیل خواهند داد.

۲ - اعضای متعاقد سازمان صلاحیتداری را که در زمان تشکیل آن اجلاس وجود دارد، مسوول وظایف دبیرخانه‌ای در ارتباط با این کنوانسیون می‌کنند، هر عضو متعاقد این کنوانسیون که عضو این سازمان نباشد، باید سهم مناسبی برای هزینه‌هایی که توسط سازمان در اجرای این وظایف صرف شده است، در نظر بگیرد.

۳ - وظایف دبیرخانه‌ای سازمان مذکور شامل موارد زیر است:

الف - برپایی نشستهای مشورتی اعضای متعاقد غالباً کمتر از هر دو سال یکبار و جلسات ویژه اعضا در هر زمان بنا به تقاضای دو سوم اعضا.

ب - همکاری و آمادگی در مشورت با اعضای متعاقد و سازمانهای بین‌المللی مربوط در خصوص توسعه و اجرای روشهایی که در جزء (ه) بند (۴) این ماده به آن اشاره شده است.

ج - بررسی تحقیقات انجام شده از سوی اعضای متعاقد و اطلاعات دریافتی از آنان، مشورت با آنها و سازمانهای بین‌المللی مربوط و ارایه پیشنهاداتی به اعضا درباره مسایل مربوط به این کنوانسیون که بطور مشخص در کنوانسیون عنوان نشده است.

د - انتقال تمام اطلاعاتی که طبق بند (۳) ماده (۴)، بند (۱) و (۲) ماده (۵)، بند (۴) ماده (۶) و مواد (۱۵)، (۲۰) و (۲۱) توسط سازمان دریافت شده به اعضای مربوط.

قبل از تعیین سازمان این وظایف در صورت لزوم توسط کشورهای امین که دولتهای بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی می‌باشند، انجام خواهد شد.

۴ - در جلسات مشورتی یا ویژه اعضای متعاقد، اجرای این کنوانسیون و از جمله موارد زیر مورد بررسی مستمر قرار خواهد گرفت.

الف - بررسی و تصویب اصلاحیه‌های این کنوانسیون و ضمایم آن طبق ماده (۱۵).

ب - دعوت نهاد یا نهادهای علمی مربوط جهت همکاری و مشاوره با اعضا یا سازمان، در مورد هر جنبه فنی یا علمی مرتبط با کنوانسیون، بویژه مفاد ضمایم.

ج - دریافت و بررسی گزارشهای تهیه شده براساس بند (۴) ماده (۶).

د - ارتقا سطح همکاری با - و بین - سازمانهای منطقه‌ای که در ارتباط با جلوگیری از

آلودگی دریایی هستند.

هـ- توسعه یا تصویب روشهای موضوع بند (۲) ماده (۵) از جمله معیارهای اساسی برای تعیین و تشخیص وضعیتهای فوق‌العاده و استثنایی و روش‌هایی جهت راهنماییهای مشورتی و دفع صحیح و اصولی مواد در چنین شرایطی، از جمله تعیین مناطق مناسب دفع و پیشنهاد آن با مشورت سازمانهای بین‌المللی مربوط.

و- بررسی هر نوع اقدام دیگری که ممکن است مورد نیاز باشد.

۵- اعضای متعاقد در اولین نشست مشورتی خود آیین کار را در صورت لزوم وضع خواهند کرد.

ماده ۱۵- الف) اصلاحات کنوانسیون در جلسات اعضای متعاقد که طبق ماده (۱۴) تشکیل می‌شود توسط دو سوم اکثریت اعضای حاضر تصویب می‌گردد.

یک اصلاحیه برای اعضای که آنرا پذیرفته‌اند در شصتین روز پس از آنکه دو سوم اعضا مندر پذیرش اصلاحیه را نزد سازمان تودیع نمایند لازم الاجرا خواهد گردید. پس از این تاریخ اصلاحیه برای هر عضو دیگر، سی روز پس از تاریخی که مندر پذیرش اصلاحیه را تودیع نماید لازم الاجرا خواهد گردید.

ب) سازمان، تمامی اعضای متعاقد را از هرگونه درخواست مطرح شده برای تشکیل جلسه ویژه به موجب ماده (۱۴) و هرگونه اصلاحات تصویب شده در جلسات اعضای متعاقد و تاریخی که این اصلاحات برای هر عضوی لازم الاجرا می‌گردد، مطلع خواهد ساخت.

۲- اصلاحات ضمیمه بر اساس ملاحظات فنی و علمی خواهد بود. اصلاحات ضمیمه که به تصویب دو سوم اکثریت اعضا حاضر در جلسه‌ای که بر طبق ماده (۱۴) تشکیل می‌شود برسد، در مورد هر عضو متعاقد بلافاصله از تاریخ اطلاعیه پذیرش آن عضو به سازمان و در مورد کلیه اعضای دیگر یکصد روز بعد از تصویب اصلاحیه بوسیله جلسه، بجز آنهایی که قبل از پایان یکصد روز اعلام می‌نمایند که قادر نیستند اصلاحیه‌ها را در آن زمان بپذیرند، لازم الاجرا خواهد شد. اعضا باید تلاش کنند پذیرش اصلاحیه را از جانب خود در اسرع وقت بعد از تصویب در جلسه، به سازمان اعلام نمایند. هر عضو متعاقدی در هر زمانی می‌تواند پذیرش را جایگزین اعلامیه قبلی اعتراض نماید و بر این اساس اصلاحیه‌ای که قبلاً

مورد اعتراض واقع شده، برای آن عضو لازم الاجرا خواهد شد.

۳- پذیرش یا اعلام اعتراض طبق این ماده با آرایه سند به سازمان انجام خواهد گرفت.

سازمان همه اعضای متعاقد را از دریافت چنین اسنادی مطلع خواهد ساخت.

۴- پیش از تعیین و انتخاب سازمان، وظایف دبیرخانه‌ای مختص آن بطور موقت بوسیله

کشورهای بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی بعنوان یکی از امنای این کنوانسیون صورت

می‌پذیرد.

ماده ۱۶- این کنوانسیون جهت امضا توسط هر کشوری در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو

و واشنگتن از ۵۸ دی ۱۳۵۱ تا ۱۰ دی ۱۳۵۲ هجری شمسی برابر با ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ تا ۳۱

دسامبر ۱۹۷۳ میلادی، مفتوح خواهد بود.

ماده ۱۷- این کنوانسیون منوط به تصویب خواهد بود. اسناد تصویب نزد کشورهای

مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، بریتانیای کبیر، ایالات متحده آمریکا و ایرلند

شمالی، تودیع خواهد شد.

ماده ۱۸- بعد از ۱۰ دی ۱۳۵۲ هجری شمسی برابر با ۳۱ دسامبر ۱۹۷۳ میلادی این

کنوانسیون جهت الحاق هر کشوری مفتوح خواهد بود. اسناد الحاق نزد دولتهای مکزیک،

اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، ایالات متحده آمریکا، بریتانیای کبیر و ایرلند تودیع

خواهد شد.

ماده ۱۹- ۱- این کنوانسیون در سی امین روز بعد از تاریخ آرایه پانزدهمین سند تصویب

یا الحاق لازم الاجرا خواهد شد.

۲- این کنوانسیون برای هر عضو متعاهدی که بعد از آرایه پانزدهمین سند تصویب یا

پذیرش، این کنوانسیون را تصویب نموده یا به آن ملحق می‌شود در سی امین روز بعد از آرایه

اسناد تصویب یا الحاق توسط عضو متعاقد مزبور لازم الاجرا خواهد شد.

ماده ۲۰- کشورهای امین موارد ذیل را به اطلاع اعضای متعاقد خواهند رساند:

الف- امضای این کنوانسیون و تودیع اسناد تصویب، الحاق یا انصراف طبق مواد (۱۶، ۱۷،

۱۸، ۲۱) و

ب- تاریخی که این کنوانسیون طبق ماده (۱۹) لازم الاجرا می‌شود.

ماده ۲۱- هر عضو متعاهدی می‌تواند با اعلام کتبی (۶) ماهه به کشورهای امین

کنوانسیون، انصراف خود را از این کنوانسیون اعلام نماید، اعلام مزبور سریعاً به اطلاع کلیه اعضای متعاقد خواهد رسید.

ماده ۲۲ - نسخه اصلی این کنوانسیون که به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیولی است به یک اندازه معتبر می‌باشد و نزد دولتهای مکزیک، اتحاد جماهیر صومالیستی شوروی، بریتانیای کبیر، ایرلند شمالی و ایالات متحده آمریکا تودیع خواهد شد و دولتهای مذکور نسخه‌های مصدق آن را به کلیه کشورها ارسال خواهند نمود. بنا به مراتب فوق امضا کنندگان زیر که از طرف دولتهای متبوع خود، برای این منظور مجاز شناخته شده‌اند این کنوانسیون را امضا نمودند.

این کنوانسیون در چهار نسخه در هشتم دیماه ۱۳۵۱ هجری شمسی برابر با بیست و نهم دسامبر ۱۹۷۲ میلادی در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن تنظیم گردید.

ضمیمه (۱)

- ۱- ترکیبات ارگانو هالوژنها.
- ۲- جیوه و ترکیبات آن.
- ۳- کادمیوم و ترکیبات آن.
- ۴- پلاستیکهای پایدار و دیگر مواد ترکیبی پایا، بطور نمونه، تورماهیگیری و طنابهای، که ممکن است بصورت شناور یا معلق در دریا باقی بمانند بطوری که با کشتیرانی و ماهیگیری و دیگر استفاده‌های قانونی در دریا تداخل پیدا کنند.
- ۵- نفت خام، نفت سیاه، نفت سنگین دیزل و روغنهای روان کننده، مایعات هیدرولیکی و هرگونه مخلوطی که دارای چنین موادی بوده و با هدف دفع، بازیگری شده باشند.
- ۶- مواد زاید دارای رادیو اکتیویته بسیار قوی یا سایر مواد رادیو اکتیویته قوی که بوسیله نهاد بین‌المللی ذیصلاح در این زمینه - که در حال حاضر آژانس بین‌المللی انرژی اتمی می‌باشد - در زمینه‌های بهداشت عمومی، زیست‌شناسی و دیگر زمینه‌ها به عنوان مواد نامناسب برای دفع در دریا تعریف شده‌اند.
- ۷- هرگونه مواد به هر شکل (به عنوان مثال جامد، مایع، نیمه مایع، گازها یا در حالت

زنده) که برای جنگهای بیولوژیکی و شیمیایی تولید شده است.

۸- بندهای بالای این ضمیمه موادی را که به سرعت از طریق روشهای فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی در دریا به مواد بی ضرر تبدیل می شوند در بر نمی گیرد، به شرط آنکه:

الف - جانداران دریایی خوراکی را نامطبوع ننماید، یا

ب - موجبات تهدید سلامتی بشر یا حیوانات اهلی را فراهم ننماید.

اگر تردیدی در بی ضرر بودن مواد وجود داشته باشد، روش مشورتی موضوع ماده (۱۴) توسط اعضای متعاهد رعایت خواهد شد.

۹- این ضمیمه، آندسته از مواد یا مواد دیگری (نظیر لجن های فاضلاب و مواد حاصل از لایروبی) را که دارای موادی باشند که در بندهای (۱) تا (۵) فوق به عنوان آلوده کننده جزئی به آنها اشاره شده است، شامل نمی شود. چنین مواد زایدی در صورت اقتضا مشمول مفاد مندرج در ضمایم (۲) و (۳) می شود.

ضمیمه (۲)

موادی که در زیر جهت اهداف جزء (الف) بند (۱) ماده (۶) می آیند نیاز به مراقبت ویژه دارند.

الف - زوایدی که دارای مقادیر مشخصی از موادی هستند که بصورت زیر فهرست شده اند:

آرسنیک

سرب

مس و ترکیبات آنها

روی

ترکیبات ارگانوسیلیکن ها

سیانیدها

فولورایدها

حشره کش ها و مشتقات آنها که در ضمیمه (۱) آورده نشده اند.

ب- در خصوص صدور مجوز جهت دفع مواد اسیدی و قلیایی به مقدار فراوان، وجود احتمالی چنین موادی در بند (الف) بالا و مواد اضافه شده زیر مورد بررسی و توجه قرار خواهد گرفت:

برلیوم

کرومیوم

نیکل و ترکیبات آنها

وانادیوم

ج- کاتینرها، تراشه‌های فلزات و دیگر زوایدی که بصورت انبره قابلیت غرق شدن در دریا را دارند و می‌توانند بطور جدی مانعی برای ماهیگیری یا دریانوردی باشند.

د- زواید رادیواکتیو یا سایر مواد رادیواکتیو که در ضمیمه (۱) آورده نشده‌اند. اعضای متعهد باید در صدور مجوزها برای دفع این مواد توصیه‌های نهادهای بین‌المللی ذیصلاح را در این زمینه - که در حال حاضر آژانس بین‌المللی انرژی اتمی می‌باشد - مدنظر قرار دهند.

ضمیمه (۳)

مقرراتی که در ایجاد معیارهای راجع به صدور مجوزها برای دفع مواد زاید در دریا مورد توجه قرار می‌گیرند، با در نظر گرفتن بند (۲) ماده (۴) شامل موارد ذیل می‌باشد:

الف - مشخصات و ترکیبات مواد:

۱ - مجموع مقادیر و میزان متوسط ترکیب مواد دفع شده (بطور نمونه در هر سال).

۲ - شکل مواد (برای مثال مواد جامد، لجن، مایع یا گازی).

۳ - خواص: فیزیکی (برای مثال حلال بودن و وزن مخصوص مواد) شیمیایی و بیوشیمیایی (برای نمونه: اکسیژن خراشی، مغذیها) و از نظر بیولوژیکی (برای مثال وجود ویروس‌ها، باکتری‌ها، انگلها و مخمرها)

۴ - میزان سمی بودن،

۵ - پایداری، از نظر فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی،

۶ - ذخیره و تغییر شکل زستی در مواد بیولوژیکی یا رسوبات،

۷- حساسیت در مقابل تغییرات فیزیکی، شیمیایی و بیوشیمیایی و واکنش در محیط آبی با دیگر مواد آلی و غیر آلی قابل حل،

۸- احتمال ایجاد آلودگی ها یا دیگر تغییراتی که باعث کاهش در قابلیت فروش منابع (ماهی، صدف و غیره) می شود.

ب - ویژگیهای محل دفع و روش ریختن مواد زاید:

۱- محل (برای مثال هماهنگی منطقه دفع، عمق و مقدار فاصله از ساحل)، محل آن در رابطه با دیگر محل ها (برای مثال مطلوبیت محل ها، محل تخم ریزی و پرورش ماهی و محلهای ماهیگیری و منابع قابل بهره برداری).

۲- شاخص ریختن مواد زاید در هر مرحله خاص (برای مثال، مقدار مواد در هر روز، هفته و ماه)

۳- روش های بسته بندی در صورت لزوم.

۴- رقیق سازی اولیه حاصل از روش پیشنهادی آزادسازی مواد،

۵- ویژگیهای پراکنده سازی مواد (مانند تاثیر جریانات آبی، جزر و مد، بادبر جابجایی عمودی و ترکیب افقی مواد)،

۶- ویژگیهای آبی (مانند درجه حرارت، PH، میزان شوری، طبقه بندی شاخصهای اکسیژن در آلودگی، اکسیژن محلول، اکسیژن خواهی شیمیایی، اکسیژن خواهی بیوشیمیایی، نیتروژن موجود به شکل آلی و معدنی از جمله آمونیاک، مواد معلق و دیگر مغذی ها و باروری).

۷- ویژگیهای بستر و کف (مانند نقشه برداری، ویژگیهای زیولوژیکی و زیوشیمیایی و باروری بیولوژیکی)،

۸- وجود و اثرات دفع های دیگری که در منطقه دفع انجام شده است (مانند مطالعات زمینه ای فلزات سنگین و عناصر محتوی کربن آلی)،

۹- اعضای متعاقد باید در خصوص صدور مجوز دفع، با در نظر گرفتن تنوع فصلها وجود یک مآخذ علمی مناسب را جهت ارزیابی نتایج چنین دفعی همانطوریکه در ضمیمه (۱) آمده است، مورد بررسی قرار دهند.

ج - ملاحظات و شرایط کلی:

- ۱- اثرات احتمالی بر مطلوبیت محیط (مانند وجود ماده به هم تابیده یا شناور، تیرگی، بدبویی، بیرنگی و کف).
- ۲- اثرات احتمالی بر زندگی جانوران دریایی، رشد ماهیها و ماهیهای صدف‌دار (خرچنگ و میگو)، انبارهای ماهی و شیلات، کاشت و برداشت جلبک دریایی.
- ۳- اثرات احتمالی بر دیگر استفاده‌های از دریا (آسیب وارد کردن بر کیفیت آب به دلیل استفاده‌های صنعتی، خوردگی سازه‌ها در زیر آب، اختلال در عملیات کشتی‌ناشی از مواد شناور در آب، اختلال در ماهیگیری و کشتیرانی از طریق ریختن زواید یا مواد جامد در کف دریا و حفاظت از مناطق دارای اهمیت ویژه برای مقاصد علمی یا حفاظتی).
- ۴- فراهم بودن عملی روشهای جایگزین ساحلی تصفیه، دفع یا از میان بردن یا تصفیه بمتظور کاهش خطر مواد برای دفع در دریا.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی و پروتکل مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز آلودگی غیرنفتی مصوب ۱۳۷۵/۱۱/۷

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی مشتمل بر یک مقدمه، (۱۷) ماده و یک پیوست و پروتکل مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز آلودگی ناشی از مواد غیرنفتی مشتمل بر یک مقدمه و (۱۱) ماده به شرح پیوست ملحق شود و اسناد الحاق را تسلیم نماید.

تبصره - ارجاع اختلافهای ناشی از اجرای این کنوانسیون به مصالحه یا داوری یا تصویب مراجع ذیصلاح قانونی خواهد بود.

بسم الله الرحمن الرحيم

کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریا‌های آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی

کشورهای عضو این کنوانسیون:

با آگاهی از نیاز به حمایت از منافع ملت‌های خود در مقابل پیامدهای شدید سوانحه دریایی ناشی از خطوط آلودگی نفتی در دریا و خطوط ساحلی.

با اعتقاد به اینکه تحت این شرایط ممکن است اقداماتی با خصوصیت استثنایی برای حمایت از چنین منافع در دریا‌های آزاد ضروری باشد و اینکه اینگونه اقدامات تأثیری بر اصل آزادی دریا‌های آزاد نخواهد داشت، به قرار زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱ - ۱- اعضای این کنوانسیون می‌توانند در صورت لزوم به دنبال بروز سوانحه دریایی و یا عملیات متعاقب آن به منظور جلوگیری، کاهش یا رفع خطرات شدید و قریب‌الوقوع از خطوط ساحلی یا منافع ذی‌ربط خود در اثر آلودگی یا تهدید آلودگی دریا به وسیله نفت که منطبقاً منجر شدن آن به پیامدهای زیاتبار بزرگ قابل انتظار می‌باشد، اقداماتی را در دریا‌های آزاد به عمل آورند.

۲- با این حال بر اساس این کنوانسیون هیچگونه اقدامی علیه کشتی‌هایی که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک کشور قرار داشته و در آن زمان تنها در ارتباط با ارائه خدمات غیرتجاری دولتی بکار گرفته شده‌اند نباید انجام پذیرد.

ماده ۲ - از نظر این کنوانسیون.

۱- سوانحه «دریایی» به معنی تصادم کشتی‌ها به گل نشستن یا دیگر حوادث دریانوردی یا دیگر اتفاقات بر روی یک کشتی یا خارج از آن که منجر به ورود خسارت‌های عمده یا تهدید

قریب‌الوقوع از جهت ورود خسارات عمده به کشتی یا کالا می‌شود، می‌باشد.

۲- «کشتی» عبارت است از:

الف- هرگونه شناور اقیانوس‌یما از هر نوع که باشد، و.

ب- هرگونه وسیله متحرک شناور در آب، به استثنای تأسیسات یا وسایل مربوط به

اکتشافات و بهره‌برداری منابع بستر دریا، کف اقیانوس و زیر آن.

۳- «نفت» به معنی نفت خام، نفت سرخ، نفت دیزل و روغن روان‌کننده می‌باشد.

۴- «منافع ذریبط» عبارت است از منافع کشور ساحلی که به طور مستقیم تحت تاثیر

سانحه دریایی یا تهدید ناشی از آن قرار گرفته، مانند:

الف- فعالیتهای ساحلی دریایی، بندری یا داخل خور، از جمله فعالیتهای ماهیگیری که

وسيله اصلی امرار معاش اشخاص ذریبط می‌باشد.

ب- جاذبه‌های توریستی منطقه مربوط.

ج- سلامت مردم ساحل‌نشین و سالم ماندن منطقه مربوط، از جمله حفظ منابع زنده

دریایی و حیات وحش.

۵- «سازمان» به معنی سازمان مشورتی بین‌الدولی دریانوردی می‌باشد.

ماده ۳- هنگامی که کشور ساحلی در اعمال حقوق خود اقداماتی را برابر ماده (۱) به عمل

آورد، مقررات زیر اعمال می‌شود:

الف- قبل از انجام هرگونه اقدامی، کشور ساحلی باید با دیگر کشورهایی که متاثر از

سانحه دریایی بوده‌اند، به ویژه کشور یا کشورهای صاحب پرچم، مشورت نماید.

ب- کشور ساحلی باید بدون تاخیر اقدامات موردنظرش را به هر شخص حقیقی یا

حقوقی که برای آن کشور مشخص بوده یا در حین مشورت مشخص شود که دارای منافع

هستند که منطقیاً ممکن است تحت تاثیر آن اقدامات قرار گیرند، اطلاع دهد. کشور ساحلی

باید هر نقطه نظری را که ممکن است آنها عنوان نمایند، مورد توجه قرار دهد.

ج- کشور ساحلی می‌تواند قبل از انجام هر اقدامی با کارشناسان مستقل مشورت نماید.

اسامی اینگونه کارشناسان باید از فهرستی که نزد سازمان نگهداری می‌شود انتخاب شود.

د- در وضعیت‌های فوق‌العاده اضطراری که اقدامات لازم باید فوری انجام پذیرد، کشور

ساحلی می‌تواند بدون اطلاع قبلی یا مشورت یا ادامه مشورتی که از پیش آغاز شده است، به علت شرایط اضطراری اقدامات لازم را به عمل آورد.

۸- کشور ساحلی باید قبل از انجام اینگونه اقدامات و همچنین در خلال انجام آن، حداکثر تلاش خود را به منظور اجتناب از به خطر انداختن جان افراد به کار برده و در ازای هرگونه کمک به اشخاصی که در معرض خطر قرار داشته و نیازمند به اینگونه کمکها می‌باشند، اهتمام نماید و در موارد مقتضی موجبات مراجعت کارکنان کشتی به کشورشان را تسهیل نموده و هیچگونه مانعی در این مورد ایجاد ننماید.

و- اقدامات انجام شده در اعمال ماده (۱) باید بدون تاخیر به کشورها و اشخاص حقیقی یا حقوقی شناخته شده ذریبطه، همچنین به دبیرکل سازمان اطلاع داده شود.

ماده ۴- ۱- تحت نظارت سازمان باید فهرستی از اسامی کارشناسان که به موجب ماده (۳) این کنوانسیون مورد پیش‌بینی قرار گرفته‌اند، تهیه و تنظیم و نگهداری شود و سازمان باید مقررات لازم را در این ارتباط از جمله در مورد تعیین صلاحیتهای لازم، تدوین نماید.

۲- معرفی افراد برای درج در فهرست می‌تواند به وسیله کشورهای عضو سازمان و یا اعضای این کنوانسیون صورت پذیرد. دستمزد کارشناسان بر اساس خدمات ارائه شده، توسط کشورهای استفاده‌کننده از این گونه خدمات پرداخت خواهد شد.

ماده ۵- ۱- اقدامات به عمل آمده توسط کشور ساحلی بر اساس ماده (۱) باید با میزان خسارت واقعی یا خسارت‌هایی که آن کشور را تهدید می‌کند، متناسب باشد.

۲- چنین اقداماتی نباید از آنچه به صورت منطقی برای رسیدن به اهداف مذکور در ماده (۱) لازم است، فراتر باشد و باید به محض دستیابی به آن اهداف متوقف شود. اقدامات مزبور نباید به گونه‌ای غیر ضروری با حقوق و منافع کشور صاحب پرچم، کشورهای دیگر و یا هر شخص حقیقی یا حقوقی ذریبطه، برخورد داشته باشد.

۳- در ارزیابی اینکه آیا اقدامات متناسب با میزان خسارت می‌باشد مراتب زیر باید در نظر گرفته شود:

الف - میزان و احتمال خسارت قریب‌الوقوع در صورت عدم اجرای آن اقدامات، و.

ب - احتمال مؤثر بودن آن اقدامات، و.

ث - میزان خساراتی که ممکن است بر اثر انجام اقدامات مزبور ایجاد شود.
ماده ۶- هر عضوی که در جهت خلاف مقررات کنوانسیون حاضر اقداماتی را انجام داده که موجب ورود خسارت به دیگران شده باشد، به پرداخت غرامت به میزان خسارات ناشی از اقداماتی که به طور منطقی از آنچه برای نیل به اهداف مذکور در ماده (۱) لازم است فراتر می‌باشد، ملزم می‌شود.

ماده ۷ - هیچیک از مفاد این کنوانسیون هرگونه حق، وظیفه، امتیاز و مصونیتی که به گونه دیگری قابل اعمال بوده را تضييع نکرده و یا هر یک از اعضاء و یا هر شخص حقیقی یا حقوقی ذینفع را از هرگونه وسیله جبران خسارتی که به نحو دیگری قابل اعمال است محروم نخواهد کرد مگر اینکه به صورت صریح قید شده باشد.

ماده ۸-۱- هرگونه اختلاف بین اعضاء از نظر مغایرت اقدامات انجام شده بر اساس ماده (۱) با مفاد این کنوانسیون، لزوم پرداخت غرامت به موجب ماده (۶) و میزان چنین غرامتی، اگر با انجام گفتگو بین اعضای درگیر، یا بین عضوی که آن اقدامات را انجام داده و خواهان‌های حقیقی و یا حقوقی، حل و فصل نشده باشد، چنانچه طرفها به صورت دیگری نیز توافق نمایند، به درخواست هر یک از طرفهای ذیربط به مصالحه ارجاع و چنانچه مصالحه با موفقیت همراه نباشد، به داوری به صورتی که در پیوست این کنوانسیون در نظر گرفته شده، ارجاع می‌شود.

۲- عضوی که اقداماتی انجام داده حق ندارد تنها بر این اساس که توسل به همه طرق جبران خسارت به موجب قوانین داخلی در دادگاههایش به عمل نیامده، در مقابل درخواست مصالحه یا داوری برابر مفاد بند پیشین خودداری نماید.

ماده ۹-۱- این کنوانسیون برای امضاتا دهم دی ماه یکهزار و سیصد و چهل و نه هجری شمسی برابر با سوم دسامبر سال یکهزار و نهصد و هفتاد میلادی و از آن پس برای الحاق مقرر می‌باشد.

۲- کشورهای عضو سازمان ملل متحد یا هر نمایندگی تخصصی مربوط به آن یا آژانس بین‌المللی انرژی اتمی یا اعضای اسانامه دیوان بین‌المللی دادگستری می‌توانند به صورتهای زیر عضو این کنوانسیون شوند.

الف - امضای بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید.

ب - امضای منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید که به دنبال آن تصویب، پذیرش یا تأیید، انجام گیرد، یا.

ج - الحاق.

ماده ۱۰ - ۱ - تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تسلیم سند رسمی به همین مضمون به دبیرکل سازمان، رسمیت خواهد یافت.

۲ - تسلیم هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق پس از لازم الاجرا شدن اصلاحیه این کنوانسیون در ارتباط با کلیه اعضای موجود یا پس از انجام کلیه اقدامات لازم برای لازم الاجرا شدن اصلاحیه در ارتباط با اعضای فوق، شامل کنوانسیون تغییر یافته توسط اصلاحیه تلقی خواهد شد.

ماده ۱۱ - ۱ - این کنوانسیون در نودمین روز پس از تاریخ امضای دولت‌های پانزده کشور به صورت امضای بدون شرط تصویب، پذیرش، تأیید، یا با تسلیم اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به دبیرکل سازمان، لازم الاجرا خواهد شد.

۲ - برای هر کشوری که بعداً این کنوانسیون را تصویب، پذیرش، یا تأیید نموده یا به آن ملحق می‌شود، زمان لازم الاجرا شدن آن در نودمین روز پس از تسلیم سند مربوط توسط آن کشور می‌باشد.

ماده ۱۲ - ۱ - این کنوانسیون می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمان پس از تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای آن کشور، مورد انصراف قرار گیرد.

۲ - انصراف با تسلیم یک سند به دبیرکل سازمان نافذ می‌شود.

۳ - انصراف یک سال یا مدت طولانی‌تری که در سند انصراف بدان تصریح شده پس از تسلیم سند انصراف به دبیرکل سازمان، نافذ می‌شود.

ماده ۱۳ - ۱ - در مواردی که مسوولیت اداره امور سرزمین به عهده سازمان ملل متحد بوده یا مسوولیت روابط بین‌المللی یک سرزمین به عهده هر کشور عضو این کنوانسیون می‌باشد، اشخاص یاد شده باید در کمترین زمان ممکن با مقامات صلاحیت‌دار در آن سرزمین مشورت نموده یا با انجام اقدامات مناسب دیگر موجبات شمول این کنوانسیون را

نسبت به آن سرزمین فراهم نماید و می‌توانند در هر زمانی به وسیله یک اطلاعیه کتبی به دبیرکل سازمان اعلام نمایند که حیطه شمول این کنوانسیون نسبت به آن سرزمین نیز گسترش می‌یابد.

۲- حیطه شمول این کنوانسیون از تاریخ دریافت آن اطلاعیه و یا از هر تاریخ دیگری که در آن اطلاعیه قید شده، به سرزمین یاد شده در آن، گسترش می‌یابد.

۳- سازمان ملل متحد یا هر عضوی که به موجب بند (۱) این ماده اطلاعیه‌ای صادر نموده می‌تواند در هر زمان، پس از تاریخی که شمول کنوانسیون به یک سرزمین به ترتیب فوق گسترش یافته، از طریق اطلاعیه کتبی به دبیرکل سازمان اعلام نماید که شمول این کنوانسیون در مورد سرزمین یاد شده در اطلاعیه، متوقف می‌شود.

۴- شمول این کنوانسیون نسبت به هر سرزمین یاد شده در اطلاعیه یک سال یا مدت بیشتری که در آن قید شده، پس از تاریخ دریافت اطلاعیه توسط دبیرکل سازمان، متوقف می‌شود.

ماده ۱۴ - ۱- سازمان می‌تواند به منظور تجدیدنظر با اصلاح این کنوانسیون کنفرانسی برگزار نماید.

۲- سازمان در صورت درخواست حداقل یک سوم اعضا کنفرانسی متشکل از کشورهای عضو این کنوانسیون به منظور تجدیدنظر یا اصلاح این کنوانسیون برگزار خواهد نمود.

ماده ۱۵ - ۱- این کنوانسیون برای نگهداری به دبیرکل سازمان تودیع می‌شود.

۲- دبیرکل سازمان باید:

الف- به کلیه کشورهای این کنوانسیون را امضا نموده یا به آن پیوسته‌اند مراتب زیر را

اطلاع بدهد:

الف ۱- هر امضا یا سپردن سند جدید به همراه تاریخ آن.

الف ۲- سپردن هرگونه سند انصراف از این کنوانسیون به همراه تاریخ تودیع آن.

الف ۳- گسترش حیطه شمول این کنوانسیون به هر سرزمینی بر اساس بند (۱) ماده (۱۳)

و توقف شمول آن بر اساس مفاد بند (۴) آن ماده به همراه تاریخی که به ترتیب فوق حیطه

شمول این کنوانسیون گسترش یافته یا متوقف خواهد شد.

ب - ارسال نسخ مصدق این کنوانسیون به کلیه کشورهای امضاکننده و همچنین کلیه کشورهایایی که به این کنوانسیون می‌پیوندند.

ماده ۱۶ - به محض لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون متن آن توسط دبیرکل سازمان به دبیرخانه سازمان ملل متحد برای ثبت و انتشار براساس ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد، فرستاده خواهد شد.

ماده ۱۷ - این کنوانسیون در یک نسخه به زبان‌های انگلیسی و فرانسه تنظیم شده و هر دو متن به طور یکسان معتبر می‌باشد. ترجمه رسمی به زبان‌های روسی و اسپانیولی نیز آماده شده و همراه با نسخه اصلی امضا شده نگهداری خواهد شد.

در تأیید مراتب فوق، امضاکنندگان زیر که به طور رسمی، توسط دولت متبوع خود برای این منظور اختیار یافته‌اند، این کنوانسیون را امضا نموده‌اند.

هشتم آذرماه سال یکهزار و سیصد و چهل و هشت هجری شمسی برابر با بیست و نهم نوامبر سال یک هزار و نهصد و شصت و نه - بروکسل.

پیوست فصل اول - مصالحه

- ماده ۱ - تشریفات مصالحه باید برابر مقررات مندرج در این فصل باشد مشروط بر اینکه دو طرف مربوط تصمیم دیگری نگرفته باشند.
- ماده ۲ - ۱ - در اجرای ماده (۸) این کنوانسیون یک کمیسیون مصالحه بنا به درخواست یک عضو از عضو دیگر، تشکیل می‌شود.
- ۲ - تسلیم درخواست مصالحه توسط یک عضو باید شامل شرحی از موضوع به همراه هرگونه مدارک تأییدکننده دیگر باشد.
- ۳ - چنانچه تشریفات رسیدگی بین دو طرف به جریان افتاده باشد هر عضو دیگری که اتباع یا اموال او تحت تاثیر همان اقدامات واقع شده یا کشور ساحلی عضو که اقدامات مشابهی انجام داده، میتواند با دادن اطلاعیه کتبی به دو طرف که در ابتدا جریان رسیدگی را

آغاز نموده‌اند، به جریان مصالحه ملحق گردد، مگر اینکه یکی از دو طرف اخیر الذکر به چنین الحاقی معترض باشد.

ماده ۳-۱- کمیسیون مصالحه از سه عضو تشکیل می‌یابد: یک عضو توسط کشور ساحلی که اقدامات را انجام داده معرفی شده، یک عضو توسط کشوری که اتباع یا اموال آن تحت تأثیر آن اقدامات واقع شده معرفی می‌شود و عضو سوم که ریاست کمیسیون را بر عهده خواهد داشت با توافق دو عضو اصلی تعیین می‌شود.

۲- مصالحه دهندگان باید از میان فهرستی که قبلاً برابر تشریفات مندرج در ماده (۴) زیر تنظیم شده، انتخاب شوند.

۳- اگر در خلال یک دوره زمانی (۶۰) روزه از تاریخ دریافت درخواست صالحه، طرفی که چنین درخواستی از او به عمل آمده اطلاعیه‌ای به طرف دیگر در خصوص مخالفت با معرفی مصالحه دهنده‌ای که وی مرسول انتخابش می‌باشد، نداده باشد، یا چنانچه در طول یک دوره زمانی (۳۰) روزه از تاریخ معرفی دومین نفر از اعضای کمیسیون که باید توسط دو طرف تعیین شود، دو مصالحه دهنده اول از طریق توافق قادر به تعیین رییس کمیسیون نشده باشند، دبیرکل سازمان باید بنا به درخواست هر کدام از دو طرف، انتخاب مورد لزوم را در خلال مدت (۳۰) روزه انجام رساند. اعضای کمیسیون که بدین ترتیب تعیین می‌شوند باید از فهرست یاد شده در بند پیشین انتخاب شوند.

۴- رییس کمیسیون به هر روشی که تعیین شود، در هیچ موردی نباید دارای ملیت یکی از کشورهای دو طرف اصلی مصالحه بوده یا باشد.

ماده ۴-۱- فهرست یاد شده در ماده (۳) فوق باید شامل اشخاص صلاحیت‌داری که به وسیله اعضا تعیین شده‌اند بوده و همچنین به وسیله سازمان به صورت به هنگام نگهداری شود.

هر یک از اعضا می‌تواند (۴) نفر را که لزومی ندارد حتماً از ملیت وی باشند برای درج در فهرست تعیین نماید. انتخاب هر نفر برای مدت (۶) سال بوده و قابل تجدید می‌باشد.

۲- در صورت فوت یا استعفای یکی از افراد مندرج در فهرست، عضوی که چنین شخصی را معرفی نموده می‌تواند جانشینی را برای مدت باقیمانده معرفی نماید.

ماده ۵-۱ - کمیون مصالحه آیین کار خود را که بر اساس آن در کلیه موارد رسیدگی عادلانه امکان پذیر است تنظیم خواهد نمود، مگر در صورتی که دوطرف به گونه دیگری توافق کنند. کمیون در ارتباط با امر تحقیق و رسیدگی باید برابر مفاد فصل سوم کنوانسیون لاهه در مورد حل و فصل مالمت آمیز اختلافات بین المللی مصوب بیست و ششم مهر ماه سال یکهزار و دوست و هشتاد و شش هجری شمسی برابر با هجدهم اکتبر سال یکهزار و نهصد و هفت میلادی، عمل نماید مگر آنکه به اتفاق آراء، به گونه دیگری تصمیم گیری نماید.

۲- نمایندگی دوطرف نزد کمیون مصالحه توسط نمایندگان خواهد بود که وظیفه شان عمل به عنوان میانجی بین دولت و کمیون می باشد، همچنین هر کدام از دوطرف می توانند از خدمات مشاوران و کارشناسانی که به وسیله دوطرف بدین منظور معرفی شده اند بهره جویی نموده و استماع و رسیدگی به شهادت همه کسانی را که شهادت آنها به نظر آن طرف مفید می باشد را درخواست نمایند.

۳- کمیون دارای این حق می باشد که از نمایندگان، مشاوران و کارشناسان دوطرف و همچنین از اشخاص دیگر با رضایت دولت هایشان، در صورتی که فراخوانی آنها را مفید تشخیص دهد درخواست ادای توضیحات نماید.

ماده ۶ - تصمیمات کمیون مصالحه باید با اکثریت آرا گرفته شود و کمیون حکمی در مورد موضع اصلی اختلاف جز با حضور همه اعضا صادر نخواهد کرد مگر در صورتی که دوطرف به گونه دیگری توافق کنند.

ماده ۷ - دوطرف باید موجبات تسهیل کار کمیون مصالحه را فراهم آورده و به ویژه برابر قانون خود و با به کارگیری کلیه امکاناتی که در اختیار دارند:

الف - اطلاعات و مدارک لازم را به کمیون ارائه نمایند.

ب - امکان ورود کمیون به قلمرو سرزمین شان برای استماع شهادت شهود یا کارشناسان و دیدن صحنه را فراهم سازند.

ماده ۸ - وظیفه کمیون مصالحه روشن نمودن موضوعات مورد اختلاف، گردآوری کلیه اطلاعات مربوط بدین منظور، از طریق انجام رسیدگی یا طرق دیگر و کوشش برای

ایجاد مصالحه بین دو طرف می‌باشد. پس از رسیدگی دعوا، کمیسیون باید توصیه خود را که در ارتباط با موضوع بحث مناسب تشخیص داده یا تعیین مدتی که بیشتر از (۹۰) روز نمی‌شود به دو طرف اعلام نماید و از دو طرف عضو خواسته شود که در خلال این مدت نظر خود را در مورد پذیرش یا عدم پذیرش توصیه یاد شده، اظهار نمایند.

ماده ۹- توصیه باید با بیان دلایل همراه باشد. چنانچه توصیه‌ها به صورت کلی یا جزئی مبین نظر همه اعضای کمیسیون نباشد هر کدام از مصالحه دهندگان محق خواهد بود که نظریه جداگانه‌ای از رایه و تسلیم نماید.

ماده ۱۰- چنانچه تا (۹۰) روز پس از اعلام توصیه به دو طرف هیچ کدام از آنها پاسخ موافق خود را به طرف دیگر در خصوص پذیرش آن توصیه اعلام ننموده باشند. مصالحه ناموفق تلقی می‌شود. همچنین اگر کمیسیون در ظرف مدت تعیین شده در بند (۳) ماده (۳) فوق تشکیل نشده باشد، یا در صورتی که دو طرف به گونه دیگری توافق نکرده باشند یا، کمیسیون نتوانسته باشد توصیه خود را ظرف مدت یک سال از زمان تعیین رییس کمیسیون، صادر نماید، مصالحه موفقیت‌آمیزی تلقی نخواهد شد.

ماده ۱۱- ۱- هر عضو کمیسیون برای کار خود اجرت دریافت خواهد نمود. چنین اجرتی بر اساس توافق دو طرف تعیین می‌شود که مشارکت هر کدام در پرداخت اجرت به نسبت مساوی خواهد بود.

۲- هزینه‌های متفرقه ناشی از انجام کار کمیسیون به همین روشن بین دو طرف تسهیم می‌شود.

ماده ۱۲- دو طرف اختلاف در هر زمان در طرل روند مصالحه می‌توانند با توافق یکدیگر در مورد مراجعه به یک روش رسیدگی متفاوت برای حل و فصل اختلافات تصمیم‌گیری نمایند.

فصل دوم - داوری

ماده ۱۳- ۱- تشریفات داوری باید برابر مقررات مندرج در این فصل باشد، مگر آنکه دو طرف به گونه دیگری تصمیم‌گیری نمایند.

۲- در صورت عدم موفقیت مصالحه، درخواست داورى تنها ظرف مدت (۱۸۰) روز پس از شکست مصالحه انجام پذیر می باشد.

ماده ۱۴- دیوان داورى شامل سه عضو خواهد بود: یک داور توسط کشور ساحلى که اقدامات را انجام داده معرفی می شود، یک داور توسط کشوری که اتباع یا اموالش تحت تاثیر آن اقدامات واقع شده معرفی می شود و داورى دیگر بر اساس توافق بین دو داور اخیرالذکر انتخاب و به عنوان رییس دیوان داورى عمل خواهد نمود.

ماده ۱۵- ۱- چنانچه پس از سپری شدن مدت (۶۰) روز از معرفی داور دوم، رییس دیوان انتخاب نشده باشد، دبیرکل سازمان بنا به درخواست هر کدام از دو طرف باید ظرف مدت (۶۰) روز بعدی چنین انتخابی را از فهرست اشخاص واجد شرایطی که از قبل برابر مفاد ماده (۴) فوق تعیین شده اند، به عمل آورد. این فهرست جدای از فهرست کارشناسان پیش بینی شده در ماده (۴) کنوانسیون و همچنین فهرست مصالحه دهندگان موضوع ماده (۴) بیوست حاضر می باشد، هر چند نام یک شخص می تواند هم در فهرست مصالحه دهندگان و هم در فهرست داوران، آمده باشند. با این حال شخصی که به عنوان مصالحه دهنده در اختلاف عمل نموده نمی تواند برای همان موضوع برای عمل به عنوان داور انتخاب شود.

۲- چنانچه ظرف مدت (۶۰) روز از زمان دریافت درخواست، یکی از دو طرف، عضو دیوان را که مسوولیت تعیین آن را دارد، معرفی ننماید، طرف دیگر می تواند مراتب را به طور مستقیم به اطلاع دبیرکل سازمان رسانده و او باید رییس دیوان را ظرف مدت (۶۰) روز از فهرست موضوع بند (۱) این ماده، انتخاب نماید.

۳- رییس دیوان باید پس از معرفی شدن، از طرفی که داور را تعیین نموده، درخواست نماید که به همان روش و تحت همان شرایط مبادرت به انجام این کار بشناید. چنانچه طرف یاد شده اقدام به انتخاب مورد لزوم ننماید، رییس دیوان باید از دبیرکل سازمان درخواست نماید که این انتخاب را برابر شرایط و ترتیب مطروح در بند پیشین به عمل آورد.

۴- چنانچه رییس دیوان برابر مفاد این ماده انتخاب شود، جز در صورت رضایت طرف یا طرف های دیگر نباید ملیت یکی از دو طرف مربوط را دارا بوده داشته باشد.

۵- در صورت فوت یا عدم حضور داورى که یکی از دو طرف مسوولیت انتخاب وی را

داشته است، طرف یاد شده باید ظرف مدت (۶۰) روز از تاریخ فوت یا عدم حضور نسبت به معرفی جایگزین وی اقدام نماید. اگر ظرف یاد شده در مورد معرفی داور اقدامی ننماید، داوری با حضور داوران باقی مانده به کار خود ادامه خواهد داد. در صورت فوت یا عدم حضور رییس دیوان، داوری با حضور داوران باقی مانده به کار خود ادامه خواهد داد. در صورت فوت یا عدم حضور رییس دیوان، جانشین وی برابر مفاد ماده (۱۴) فوق تعیین شده و در صورت عدم توافق بین اعضای دیوان ظرف مدت (۶۰) روز پس از فوت یا عدم حضور، برابر مفاد این ماده تعیین خواهد شد.

ماده ۱۶ - چنانچه رسیدگی بین دو طرف شروع شده باشد، هر عضو دیگری که اتباع یا اموال آن تحت تاثیر همان اقدامات واقع شده باشد، یا هر کشور ساحلی عضوی که اقدامات مشابهی را انجام داده، می‌تواند با دادن اطلاعیه کتبی به طرف‌هایی که در ابتداء رسیدگی را آغاز نموده‌اند، به جریان رسیدگی داوری وارد شود مگر آنکه یکی از دو طرف اخیرالذکر به چنین ورود و الحاقی معترض باشد.

ماده ۱۷ - هر دیوان داوری که برابر مقررات این پیوست تشکیل می‌شود، در مورد آیین رسیدگی خود تصمیم خواهد گرفت.

ماده ۱۸ - ۱ - تصمیمات دیوان در مورد آیین رسیدگی و محل تشکیل جلسات آن، و همچنین در مورد هرگونه اختلاف مطروح نزد، آن باید با رای اکثریت اعضای دیوان اتخاذ گردد. غیبت یا امتناع از دادن رای توسط یکی از اعضا دیوان که دو طرف مسوولیت انتخاب آن را داشته‌اند، مانعی در امر تصمیم‌گیری دیوان ایجاد نخواهد کرد. در صورت تساوی آرا رأی نهایی با رییس خواهد بود.

۲ - دو طرف باید موجبات تسهیل کار دیوان را فراهم آورده، و به ویژه برابر قوانین خود و با به کارگیری کلیه امکاناتی که در اختیار دارند:

الف - اطلاعات و مدارک لازم را به دیوان ارائه نمایند.

ب - با مکان ورود دیوان به قلمرو و سرزمین‌شان برای استماع شهادت شهود یا کارشناسان و دیدن صحنه را فراهم سازند.

۳ - غیبت یا کرتهاهی در حضور توسط یک طرف مانعی بر سر راه رسیدگی ایجاد نخواهد کرد.

ماده ۱۹ - ۱ - حکم دیوان باید با شرح دلایل همراه باشد. حکم دیوان نهایی و غیر قابل پژوهش خواهد بود. دوطرف باید فوری حکم دیوان را اجرا نمایند.

۲ - هر اختلافی که در ارتباط با تفسیر و اجرای حکم دیوان بین دو طرف ایجاد شود می تواند توسط هر کدام از دوطرف برای قضاوت به دیوانی که حکم را صادر نموده و در صورت عدم امکان چنین امری، به دیوان دیگری که بدین منظور و به همان روش دیوان اولیه تشکیل می شود، ارجاع شود.

پروتکل مربوط به مداخله در دریاهاى آزاد در صورت بروز آلودگى ناشى از موادى غير از نفت (مصوب ۱۳۵۲ هجرى شمسى برابر با ۱۹۷۳ میلادى)

کشورهای عضو پروتکل حاضر،

که عضو کنوانسیون بین المللی مربوط به «مداخله در دریاهاى آزاد در صورت بروز سوانح آلودگى نفتى» انعقاد یافته در بروکسل به تاریخ هشتم آذرماه سال یکهزار و سیصد و چهل و هشت هجرى شمسى برابر با بیست و نهم نوامبر سال یکهزار و نهصد و شصت و نه میلادى، می باشند.

با در نظر گرفتن قطعنامه همکاری های بین المللی در مورد مواد آلوده کننده غیر از نفت مصوب کنفرانس حقوقى بین المللى در خصوص خسارت آلودگى دریایی (۱۳۴۸) برابر با (۱۹۶۹).

و با ايمان نظر به اینکه متعاقب قطعنامه فوق، سازمان مشورتى بین الدولى دریانوردی اقدامات خود را در مورد کلیه جنبه های آلودگى ناشى از موادى غير از نفت تشدید نموده است، به قرار زیر توافق نموده اند.

ماده ۱ - ۱ - اعضاى این پروتکل می توانند به دنبال بروز یک سانحه دریایی و یا اعمال مرتبط با چنین سانحه ای که به صورت منطقی می توان انتظار داشت به پیامدهای

زیانبار عمده‌ای منجر شود، در صورت لزوم به منظور جلوگیری، کاهش یا رفع خطرات شدید و قریب‌الوقوع نسبت به خط ساحلی یا منافع مربوط خود ناشی از آلودگی یا تهدید به آلودگی به وسیله موادی غیر از نفت، اقداماتی را در دریاهای آزاد به عمل آورند.

۲- «موادی غیر از نفت» مورد اشاره در بند (۱) عبارتند از:

الف- موادی که در فهرست تعیین شده توسط یک نهاد صلاحیت‌دار برگزیده به وسیله سازمان نام برده شده‌اند که فهرست مزبور به این پروتکل پیوست خواهد شد. و
ب- سایر موادی که احتمال ایجاد خطر برای سلامت انسان، آسیب‌رساندن به منابع زنده و حیات دریایی، صدمه زدن به تهیلات رفاهی و یا ایجاد اختلال در سایر بهره‌بردارانی که مشروع از دریا را دارا می‌باشد.

۳- هرگاه یک کشور عضو مداخله‌کننده در ارتباط با یکی از مواد مورد اشاره در جزو (ب) بند (۲) فوق اقدامی را به عمل آورد. آن عضو موظف است ثابت نماید که آن ماده تحت شرایط موجود در زمان مداخله منطقی می‌توانسته خطر شدید و قریب‌الوقوعی ایجاد نماید که مشابه خطر ایجاد شده توسط هر یک از مواد یاد شده در فهرست مورد اشاره در جزو (الف) بند (۲) فوق می‌باشد.

ماده ۲ - ۱- مفاد بند (۲) ماده (۱) و مواد (۲) تا (۸) کنوانسیون مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی مصوب ۱۳۴۸ هجری شمسی برابر با ۱۹۶۹ میلادی و پیوست آن که مربوط به نفت می‌شود. نسبت به موارد مورد اشاره در ماده (۱) پروتکل حاضر نیز قابل اعمال می‌باشد.

۲- از نظر پروتکل حاضر، فهرست کارشناسان مورد اشاره در بند (ج) مواد (۳) و (۴) کنوانسیون به گونه‌ای بسط خواهد یافت که کارشناسان صلاحیت‌دار برای ارائه مشاوره در ارتباط با موادی غیر از نفت را نیز، شامل شود. معرفی اسامی نامزدهای این فهرست می‌تواند توسط کشورهای عضو سازمان و کشورهای عضو پروتکل حاضر به عمل آید.

ماده ۳ - ۱- فهرست مورد اشاره در جز (الف) بند (۲) ماده (۱) به وسیله نهاد صلاحیت‌دار تعیین شده از طرف سازمان، نگهداری خواهد شد.

- ۲- هرگونه اصلاحیه فهرست پروتکل حاضر که توسط یک عضو پیشنهاد شده باشد، به سازمان تسلیم خواهد شد و به وسیله سازمان، حداقل سه ماه قبل از رسیدگی توسط نهاد صلاحیتدار، در میان کلیه اعضای سازمان و اعضای پروتکل حاضر پخش می شود.
- ۳- اعضای پروتکل حاضر اعم از اینکه عضو سازمان باشند یا نباشند استحقاق شرکت در جریان بررسی توسط نهاد صلاحیت دار را خواهند داشت.
- ۴- اصلاحیه ها تنها توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رای دهنده این پروتکل به تصویب خواهد رسید.
- ۵- چنانچه اصلاحیه ای برابر بند (۴) فوق تصویب شود این اصلاحیه توسط سازمان برای پذیرش به کلیه اعضای پروتکل حاضر، ابلاغ خواهد شد.
- ۶- اصلاحیه مزبور در پایان مدت شش ماه پس از ابلاغ آن، پذیرفته شده تلقی خواهد شد مگر آنکه در خلال آن مدت توسط حداقل یک سوم از اعضای پروتکل حاضر اعتراضی در مورد این اصلاحیه به سازمان اعلام شده باشد.
- ۷- اصلاحیه ای که طبق بند (۶) فوق پذیرفته شده تلقی گردیده است سه ماه پس از پذیرش آن برای کلیه اعضای پروتکل حاضر، به استثنای اعضای که اطلاعیه ای مبنی بر عدم پذیرش اصلاحیه مزبور صادر نموده اند، لازم الاجرا خواهد بود.
- ماده ۴-۱- پروتکل حاضر برای امضا توسط کشورهای که کنوانسیون مورد اشاره در ماده (۲) را امضا نموده یا به آن پیوسته اند همچنین برای هر کشوری که به حضور در کنفرانس بین المللی در مورد آلودگی دریایی ۱۳۵۲ برابر با ۱۹۷۳ دعوت شده، مفتوح می باشد.
- پروتکل از تاریخ ۲۵/۱۰/۱۳۵۲ تا ۱۰/۱۰/۱۳۵۳ هجری شمسی، برابر با ۱۵ ژانویه ۱۹۷۴ میلادی تا ۳۱ دسامبر ۱۹۷۴ در مقر سازمان برای امضاء مفتوح خواهد ماند.
- ۲- با رعایت بند (۴) این ماده پروتکل حاضر منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید کشورهای امضاء کننده آن خواهد بود.
- ۳- با رعایت بند (۴) این پروتکل برای الحاق توسط کشورهای که آن را امضاء نموده اند، مفتوح خواهد بود.

۴- پروتکل حاضر تنها توسط کشورهای که کنوانسیون مورد اشاره در ماده (۲) را تصویب، پذیرش یا تأیید نموده و یا به آن پیوسته‌اند می‌تواند مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار گیرد.

ماده ۵-۱- تصویب، پذیرش، تأیید، یا الحاق با سپردن سند رسمی به همین مضمون به دبیرکل سازمان، رسمیت خواهد یافت.

۲- هرگونه سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق، که پس از لازم‌الاجرا شدن هر اصلاحیه پروتکل حاضر در ارتباط با کلیه کشورهای متعاهد موجود یا پس از تکمیل کلیه اقدامات ضروری برای لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه در ارتباط با کلیه کشورهای عضو موجود، سپرده شده، شامل پروتکل تغییر یافته توسط اصلاحیه تلقی خواهد شد.

ماده ۶-۱- پروتکل حاضر در نودمین روز پس از تاریخی که در آن پانزده کشور، اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را به دبیرکل سازمان سپرده باشند لازم‌الاجرا خواهد شد، اگرچه پروتکل حاضر تا قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون مورد اشاره در ماده (۲) لازم‌الاجرا نخواهد شد.

۲- برای هر کشوری که بعداً پروتکل را مورد تصویب، پذیرش یا تأیید قرار داده و یا بدان ملحق شود، پروتکل حاضر در نودمین روز پس از سپردن سند مقتضی توسط چنین کشوری، لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده ۷-۱- پروتکل حاضر می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمان پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن پروتکل برای آن متعاهد مورد انصراف قرار گیرد.

۲- «انصراف» با تسلیم سندی بدین مضمون به دبیرکل سازمان، رسمیت خواهد یافت.
۳- «انصراف» پس از یک سال یا مدت طولانی‌تری که در سند انصراف بدان تصریح شده، از زمان تسلیم سند انصراف به دبیرکل سازمان، رسمیت خواهد یافت.

۴- انصراف از کنوانسیون مورد اشاره در ماده (۲) توسط یک عضو به معنی انصراف از پروتکل حاضر توسط آن عضو تلقی خواهد شد. چنین انصرافی در همان روز رسمیت یافتن انصراف از کنوانسیون برابر بند (۳) ماده (۱۲) آن کنوانسیون رسمیت خواهد یافت.

ماده ۸-۱- کنفرانسی به منظور تجدیدنظر یا اصلاح پروتکل حاضر می‌تواند توسط

سازمان برگزار شود.

۲ - سازمان بنا به تقاضای حداقل یک سوم کشورهای متعاقد به پروتکل حاضر، کنفرانسی از کشورهای عضو را برای تجدیدنظر یا اصلاح آن تشکیل خواهد داد.

ماده ۹ - ۱ - پروتکل حاضر به دبیرکل سازمان سپرده خواهد شد.

۲ - دبیرکل سازمان باید:

الف - به کلیه کشورهای پروتکل حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند مراتب

زیر را اطلاع بدهد:

۱ - هر امضاء یا سپردن سند جدید به همراه تاریخ آن.

۲ - تاریخ لازم الاجرا شدن پروتکل حاضر.

۳ - سپردن هرگونه سند انصراف از پروتکل حاضر به همراه تاریخی که در آن انصراف

رسمیت خواهد یافت.

۴ - هرگونه اصلاحیه پروتکل حاضر یا پیوست آن و هرگونه اعتراض یا اعلام عدم

پذیرش اصلاحیه‌های یاد شده.

ب - نسخ برابر با اصل پروتکل حاضر را به کلیه کشورهای پروتکل حاضر را امضاء

نموده یا به آن ملحق شده‌اند، ارسال نماید.

ماده ۱۰ - به محض اینکه پروتکل حاضر لازم الاجرا شود، یک نسخه برابر با اصل آن

توسط دبیرکل سازمان برای ثبت و انتشار برابر ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد، به

دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد.

ماده ۱۱ - پروتکل حاضر در یک نسخه اصلی به زبان‌های انگلیسی، فرانسه، روسی و

اسپانیایی تنظیم شده است که هر چهار متن به طور یکسان معتبر می‌باشد.

در تأیید مراتب فوق، امضاء کنندگان زیر که به گرنه مقتضی برای این منظور اختیار

یافته‌اند، پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند.

لندن به تاریخ یازدهم آبان ماه یکهزار و سیصد و پنجاه و دو هجری شمسی برابر با دوم

نوامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و سه.

ضمیمه

فهرست مؤاد تعیین شده توسط کمیته حفاظت از محیط زیست

دریایی سازمان طبق جز الف بند ۲ ماده ۱ پروتکل

۱- نفت (هنگام حمل به صورت فله)

محلولهای اسفالتی

مؤاد ترکیبی

پس مانده‌های پودری

اضافات گازوییل با نقطه جوش متوسط

نفت

تصفیه شده

ترکیبات حاوی نفت خام

نفت سنگین

روغن خوشبوکننده (به جز روغن نباتی)

مؤاد ترکیبی

روغن معدنی

روغن نفوذکننده

روغن دوگ

روغن توربین

مؤاد حاصل از تقطیر

گازوییل با نقطه جوش متوسط

ترکیبات فلشد فید

گازوییل

رقیق شده

بنزین‌های ترکیبی

سوخت الکیلی

سوختهای با کیفیت بهبود یافته

سوخت پلیمری

بنزینها

روغن سرمیلندر (طبیعی)

اتوموتیور (نوعی بنزین)

سوخت هواپیما

با نقطه جوش متوسط

انواع سوخت جت

سوخت جت ۱، (نفت سفید)

سوخت جت ۳،

سوخت جت ۴،

سوخت جت ۵، (نفت سفید، سنگین)

سوخت جت با درجه اکتان بالا

حلال معدنی

نفتا

حلال

حلالهای حاصل از پالایش

برشهای حاصل از تقطیر

۲ - مواد مضر

استیک انیدرید

استن

استون سیانوهیدرین

اکرولین

اکریلونیتریل

آلدرین

اکلیل ایزوتیوسیانیت
فسفید آلومینیوم
آمونیاک (مایع ۲۸٪)
فسفات آمونیوم
امیل مرکاپتان
آنیلین
آنیلین هیدروکلراید
ترکیبات آنتی‌موآن
ترکیبات آرسنیک
آترازین
متیل آزین فسفات (گوتین)
آزید باریم
سیانید باریم
اکسید باریم
بنزن
ایزومرهای هگزاکلرید بنزن (لیندن)
بنزیدین
بریلیم (به صورت پودر)
برم
سیانید برموبنزیل
نرمال بوتیل اکریلات
اسید بوتیریک
اسید کاکودیلیک
ترکیبات کادمیوم
کاربایل (سورین)
دی سولفید کربن

تتراکلرید کربن
کلردان
کلرواستن
کلرواستوفنون
کلرودی نیتروبنزن
کلروفرم
کلروهیدرین‌ها (خام)
کلروپیکرین
اسید کرومیک (تری اکسید کروم)
کوکلوس (جامد)
ترکیبات مس
گرزول‌ها
دی آمین اتیلن مس
ترکیبات سیانید
برمید سیانوزن
کلرید سیانوزن
د.د.ت
دی کلروانیلین‌ها
دی کلروبنزن
دی آلدین
دی متوات (سیگون)
دی متیل آمین (مایع ۴۰٪)
دی نیتروانیلین‌ها
۴ و ۶ دی نیتروارتوکروزل
دی نیتروفنل‌ها
اندوسولفان (تیودان)

اندرین
ای کلروهیدرین
اتیل برمو استیت
اتیلن کلروهیدرین (۲، کلروه، اتانول)
اتیلن دی کلراید
استات فنتین (خشک)
اسید فلتوسیکلیک
هپتاکلر
هکزاکلرو بنزن
هکزاتیل تترافسفات
اسید هیروسیانیک
اسید هیدروفلوریک (مایع ۴۰٪)
ایزوپرن
ترکیبات سرب
لیدن (گامگزان BHC)
مالانن
ترکیبات جیوه
متیل الکل
متیل کلراید
مولاس‌ها
نفتالین (حل شده)
نفتیل تیوره
اسید نتریک (۹۰٪)
روضن
پاراتن
پاراتون

فنل

امید فسفریک

فسفروس (طبیعی)

پلی هالوزنت فنیل‌ها

سدیم پنتاکلرو فئات

استیرن مونومر

تولون

دی ایزوسیانیت تولون

توگرافن

فسفات تری تولیل (تری کرزبل فسفات)

۲، ۴، ۵- تی

۳- گازهای مایع (هنگام حمل بصورت فله)

استالدئید

آمونیاک آنیدروس

بوتادین

بوتان

ترکیب بوتان و پروپان

بوتیلن‌ها

کلرین

دی متیل آمین

اتیل کلراید

اتان

اتیلن

اکسید اتیلن

متان (LNG)

ترکیب متیل استیلن پروپادین

متیل برمید

متیل کلرید

پروپان

پروپیلن

وینیل کلرید مونومر

انیدروس هیدروژن کلرید

اندروس هیدروژن فلیورید

دی اکسید سولفور

۴- مواد رادیواکتیو

مواد رادیواکتیو شامل عناصر و ترکیب‌هایی می‌شوند که ایزوتوپ‌های آنها مشمول الزامات بخش ۸۳۵ مقررات حمل بی‌خطر مواد رادیواکتیو، نسخه تجدید نظر شده ۱۹۷۳، منتشره توسط آژانس بین‌المللی انرژی اتمی، می‌باشند ولی محدود به این مواد نیستند و می‌توان آنها را در بسته‌های نوع A و نوع B همچون مواد قابل فیزیون یا مواد حمل شده طبق ترتیبات خاص مانند مواد زیر نگهداری یا حمل نمود.

اورانیوم ۲۳۵ پلوتونیم ۲۳۹ رادیوم ۲۲۶، سزیم ۱۳۷ کبالت ۶۰

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون

بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی^۱

مصوب ۱۳۷۶/۴/۲۹

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی - مصوب سال

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۲۸۷ مورخ ۱۳۷۶/۶/۳ - صفحه ۴۴۷ مجموعه قوانین سال

یکهزار و سیصد و شصت و نه هجری شمسی، برابر با سال یکهزار و نهصد و نود میلادی، مشتمل بر یک مقدمه نوزده (۱۹) ماده و یک (۱) الحاقیه ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

کنسوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی
مصوب ۱۳۶۹ هجری شمسی برابر با ۱۹۹۰ میلادی

اعضای کنوانسیون حاضر،

با آگاهی نسبت به ضرورت حفظ محیط زیست انسانی بطور اعم و محیط زیست دریایی بطور اخص،

با شناسایی خطرات جدی که از طریق سوانح آلودگی نفتی از سوی کشتیها، واحدهای دور از ساحل، بنادر دریایی و تجهیزات حمل و نقل نفت به محیط زیست دریایی تحمیل می‌شود،

با در نظر گرفتن اهمیت اقدامات احتیاطی و بازدارنده در جلوگیری از آلودگی نفتی در وهله اول و ضرورت بکارگیری جدی اسناد بین‌المللی موجود در ارتباط با ایمنی دریایی و جلوگیری از آلودگی دریایی، به ویژه کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا مصوب ۱۳۵۳ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۴ با اصلاحات بعدی، و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی توسط کشتیها، مصوب ۱۳۵۲ هجری شمسی برابر ۱۹۷۳ میلادی تعدیل شده توسط پروتکل مربوط به آن مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی با اصلاحات بعدی، و همچنین توسعه سریع استانداردهای روبه رشد مربوط به طرح، عملیات و نگهداری کشتیهای حامل نفت و واحدهای دور از ساحل،

همچنین با در نظر گرفتن اینکه، در صورت وقوع سانحه آلودگی نفتی، اقدام سریع و مؤثر جهت به حداقل رساندن خسارتی که ممکن است از چنین سانحه‌ای ناشی شود، حیاتی می‌باشد.

با تأکید بر اهمیت آمادگی مؤثر برای مبارزه با سوانح آلودگی نفتی و نقش مهمی که صنایع نفت و کشتیرانی در این خصوص دارند،
با شناسایی مجدد اهمیت کمکهای دو جانبه و همکاری بین‌المللی در زمینه موضوعاتی
از جمله مبادله اطلاعات مربوط به قابلیت‌های کشورهای برای مقابله با سوانح آلودگی نفتی، تهیه
طرح‌های موارد پیش‌بینی نشده آلودگی نفتی، مبادله گزارش‌های سوانح مهمی که ممکن است
محیط زیست دریایی یا خطوط ساحلی و منافع مربوطه کشورهای را تحت تأثیر قرار دهد، و
تحقیق و توسعه در ارتباط با وسایل مبارزه با آلودگی نفتی در محیط زیست دریایی،
و با توجه به اصل «آلوده کننده مسوول پرداخت است» به عنوان یک اصل کلی حقوق
بین‌الملل محیط زیست،

همچنین با توجه به اهمیت اسناد بین‌المللی در مورد مسوولیت و جبران خسارات ناشی
از آلودگی نفتی، از جمله کنوانسیون بین‌المللی مصوب ۱۳۴۸ هجری شمسی برابر با ۱۹۶۹
میلادی در مورد مسوولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی، کنوانسیون بین‌المللی مصوب
۱۳۵۰ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۱ میلادی در مورد تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران
خسارات ناشی از آلودگی نفتی، و نیاز مبرم با لازم‌الاجرا شدن هر چه سریعتر پروتکل‌های
مصوب ۱۳۶۳ هجری شمسی برابر با ۱۹۸۴ میلادی مربوط به کنوانسیون‌های فوق‌الذکر،
با توجه بیشتر به اهمیت موافقتنامه‌ها و ترتیبات دو جانبه و چند جانبه از قبیل
کنوانسیون‌ها و موافقتنامه‌های منطقه‌ای،

با در نظر داشتن مقررات مربوط به کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها، به ویژه
بخش ۱۲ آن،

با آگاهی از ضرورت گسترش همکاری‌های بین‌المللی و افزایش قابلیت‌های موجود ملی،
منطقه‌ای و جهانی در زمینه آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی و با توجه به نیاز ویژه کشورهای
در حال توسعه و بخصوص کشورهای جزیره‌ای کوچک،
با ملاحظه اینکه بهترین راه حصول این اهداف، انعقاد یک کنوانسیون بین‌المللی در زمینه
آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی می‌باشد،
به ترتیب ذیل موافقت نمودند:

ماده ۱ - کلیات

۱- اعضاء بطور انفرادی یا مشترک تعهد می نمایند که تمامی اقدامات لازم را طبق مفاد این کنوانسیون و الحاقیه آن برای آمادگی و مقابله با یک سانحه آلودگی نفتی انجام دهند.

۲- الحاقیه این کنوانسیون جزء لاینفک کنوانسیون را تشکیل داده و اشاره به کنوانسیون در عین حال اشاره به الحاقیه تلقی خواهد شد.

۳- این کنوانسیون در مورد هیچ کشتی جنگی، شناور پشتیبانی نیروی دریایی یا دیگر کشتیهایی که تحت مالکیت یا بهره برداری یک کشور بوده و فی الحال صرفاً در اعمال غیر تجاری مورد استفاده قرار می گیرد، اعمال نخواهد گردید اما هر عضو با اتخاذ تدابیر لازمی که در عملیات یا قابلیت‌های عملیاتی اینگونه کشتی‌های تحت تملک یا بهره برداری آن عضو اختلال ایجاد ننماید، تضمین خواهد نمود که چنین کشتیهایی تا آنجا که معقول و عملی باشد مطابق این کنوانسیون عمل نمایند.

ماده ۲ - تعاریف

از نظر این کنوانسیون:

- ۱- «نفت» یعنی مواد نفتی به هر شکل از جمله نفت خام، مواد سوختی، لخته‌های نفتی، مواد زائد نفتی و فرآورده‌های پالایش شده،
- ۲- «موانع آلودگی نفتی» یعنی اتفاق یا مجموعه‌ای از اتفاقات که دارای منشاء یکسان بوده که منجر به ریزش نفت شده یا ممکن است بشود و محیط زیست دریایی یا خطوط ساحلی یا منافع مربوط به یک یا چند کشور را مورد تهدید قرار داده و یا ممکن است مورد تهدید قرار دهد و مستلزم اقدام اضطراری یا واکنش فوری دیگری باشد.
- ۳- «کشتی» یعنی شناور از هر نوع که در محیط زیست دریایی فعالیت می‌کند و شامل قایق‌های هابدر و فویل، هاورکرافتها، زیر دریایی‌ها یا قایق‌های سیار از هر نوع می‌گردد.
- ۴- «واحد دریایی» یعنی تأسیسات یا سازه‌های ثابت یا شناوری که برای اکتشاف و استخراج یا تولید نفت یا گاز یا تخلیه و بارگیری نفت بکار گرفته می‌شود.
- ۵- «بنادر و تأسیسات حمل و نقل نفت» یعنی آن تأسیساتی که خطوط سانحه آلودگی نفتی را در برداشته و از جمله شامل بنادر، پایانه‌های نفتی، خطوط لوله و دیگر تأسیسات تخلیه و

بارگیری نفت می‌گردد.

۶- «سازمان» یعنی سازمان بین‌المللی دریانوردی.

۷- «دبیر کل» یعنی دبیر کل سازمان.

ماده ۳- طرح‌های اضطراری آلودگی نفتی

۱-

الف- هر عضو کشتیهایی را که محق به برافراشتن پرچم آن هستند ملزم خواهد نمود که طرح اضطراری آلودگی نفتی در کشتی را که مقررات مصوب سازمان برای این منظور مقرر کرده، طبق مقررات مزبور داشته باشند.

ب- کشتی که ملزم به داشتن طرح اضطراری آلودگی در کشتی بر طبق جزء (الف) می‌باشد، هنگام حضور در یک بندر یا یک پایانه دریایی تحت حاکمیت یکی از اعضاء طبق روش‌های مندرج در موافقتنامه‌های بین‌المللی موجود یا قوانین ملی آن عضو مشمول بازرسی مأمورانی که توسط عضو مزبور بطور مقتضی اختیار یافته‌اند، خواهد بود.

۲- هر کشور عضو باید گرداندگان واحدهای دریایی تحت حاکمیت خود را ملزم به داشتن طرح‌های اضطراری آلودگی نفتی کند که هماهنگ می‌تواند ملی ایجاد شده طبق ماده (۶) بوده و طبق روش‌های وضع شده توسط مقامات ملی ذیصلاح به تصویب رسیده باشد.

۳- هر کشور عضو باید مقامات یا گرداندگان بنادر دریایی یا تأسیسات تخلیه و بارگیری نفتی تحت حاکمیت خود را به گونه‌ای که مناسب می‌داند به داشتن طرح‌های اضطراری آلودگی نفتی یا توتیبات مشابهی که هماهنگ با می‌تواند ملی ایجاد شده که طبق ماده (۶) بوده و طبق روش‌های وضع شده توسط مقامات ملی ذیصلاح به تصویب رسیده باشد، ملزم نماید.

ماده ۴- تشریفات گزارش آلودگی نفتی

۱- هر عضو باید:

الف- فرماندهان کشتی‌ها یا سایر افراد مسوول کشتیهایی تحت پرچم خود و افراد مسوول واحدهای دریایی تحت صلاحیت خود را ملزم نماید که بدون هیچ تأخیری هرگونه اتفاق در کشتی یا واحدهای دریایی خود را که متضمن ریزش نفتی یا احتمال ریزش نفتی هستند، به مراجع زیر گزارش نمایند:

۱- در مورد کشتی، به نزدیکترین کشور ساحلی،

۲- در مورد واحدهای دریایی، به کشور ساحلی که واحد، تحت صلاحیت آن است.
ب- فرماندهان یا دیگر افراد مسوول کشتیهای تحت پرچم و افراد مسوول واحدهای دریایی تحت صلاحیت خود را ملزم نماید که بدون هیچ تأخیری هر گونه اتفاق مورد مشاهده در دریا را که متضمن ریزش یا وجود نفت باشد، به مراجع زیر گزارش نمایند:

۱- در مورد کشتی، به نزدیکترین کشور ساحلی،

۲- در مورد واحد دریایی، به کشور ساحلی که واحد، تحت صلاحیت آن است.

ج- افراد مسوول بنادر و تأسیسات تخلیه و بارگیری نفت تحت صلاحیت خود را ملزم نماید بدون تأخیر هر گونه اتفاقی که متضمن ریزش یا احتمال ریزش نفت یا وجود نفت باشد را به مقامات ملی ذیصلاح، گزارش نمایند.

د- به شناورها یا هواپیماهای بازرسی دریایی و دیگر سرویهای خدماتی ذیربط یا مقامات خود دستور دهد بدون تأخیر هر گونه حادثه مورد مشاهده در دریا یا در بندر یا تأسیسات تخلیه و بارگیری نفت که متضمن ریزش نفت یا وجود نفت باشد را به مقامات ملی ذیصلاح یا بنا به مورد به نزدیکترین کشور ساحلی گزارش نمایند.

ه- از خلبانان هواپیماهای کشوری که بخواهد که بدون تأخیر هر گونه حادثه مورد مشاهده در دریا که متضمن ریزش نفت یا وجود نفت باشد را به نزدیکترین کشور ساحلی گزارش نمایند.

۲- گزارشهای تهیه شده به موجب ردیف (۱) جزء (الف) بند (۱) باید مطابق الزامات تدوین شده توسط سازمان تهیه گردیده و براساس دستورالعملها و اصول کلی مصوب سازمان باشند گزارشهای تهیه شده به موجب ردیف (۲) جزء (الف) و جزءهای (ب)، (ج) و (د) بند (۱) باید تا جایی که لازم است مطابق دستورالعملها و اصول کلی مصوب سازمان، تدوین گردد.

ماده ۵- اقدام در صورت دریافت گزارش آلودگی نفتی

۱- هرگاه عضوی گزارشی را که در ماده (۴) به آن اشاره شده یا اطلاعات مربوط به آلودگی

که توسط دیگر منابع تهیه گردیده است، دریافت نماید باید:

الف- حادثه را به منظور تعیین اینکه سانحه، آلودگی نفتی است یا خیر مورد ارزیابی قرار دهد.

ب- ماهیت، وسعت و عواقب احتمالی سانحه آلودگی نفتی را مورد ارزیابی قرار دهد و
ج- سپس بدون تأخیر تمامی کشورهای را که منافع آنها به وسیله چنین سانحه آلودگی نفتی تحت تأثیر یا احتمالاً تحت تأثیر قرار می‌گیرد، همراه با موارد زیر تا زمان خاتمه به عمل آمده برای مقابله با سانحه یا تصمیم کشورهای مزبور برای اقدام مشترک مطلع سازد.
۱- جزئیات ارزیابی‌های خود و هر اقدامی را که جهت مقابله با حادثه آلودگی نفتی انجام داده یا قصد انجام آن را دارد، و

۲- اطلاعات اضافی در صورت اقتضاء،

۳- در صورتی که شدت چنین سانحه آلودگی نفتی ایجاب کند آن عضو باید مستقیم یا در صورت اقتضاء از طریق سازمان یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط اطلاعات مورد اشاره در جزءهای (ب) و (ج) بند (۱) را در اختیار سازمان قرار دهد.

۳- در صورتی که شدت چنین سانحه نفتی ایجاب کند، از سایر کشورهای متأثر از این سانحه درخواست می‌شود بطور مستقیم یا در صورت اقتضاء، از طریق سازمان یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط ارزیابی خود را از میزان تهدید منافعشان و هر گونه اقدام به عمل آمده و اقدامات مورد نظر به اطلاع سازمان برسانند.

۴- اعضا تا آنجا که عملی باشد، باید سیستم گزارش دهی تدوین شده توسط سازمان را هنگام مبادله اطلاعات و ارتباط با دیگر کشورها و سازمان، مورد استفاده قرار دهند.

ماده ۶- سیستمهای ملی و منطقه‌ای برای آمادگی و مقابله

۱- هر عضو باید یک سیستم ملی جهت مقابله سریع و مؤثر با سوانح آلودگی نفتی ایجاد نماید. این سیستم حداقل باید شامل موارد ذیل باشد:

الف- تعیین موارد زیر:

۱- مقام یا مقامات ذیصلاح ملی با مسوولیت آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی،

۲- نقطه یا نقاط تماس عملیاتی ملی که مسوول دریافت و انتقال گزارشات آلودگی نفتی

مندرج در ماده (۴) باشد، و

۴- مقامی که مجاز باشد از طرف آن کشور، درخواست کمک نموده یا در مورد ارائه کمک درخواست شده تصمیم گیری نماید.

ب - طرح ملی مقابله با موارد پیش بینی نشده برای آمادگی و مقابله که شامل روابط سازمانی نهادهای مختلف درگیر (اعم از صومعی یا خصوصی) با مدنظر قرار دادن دستورالعملهای تدوین شده توسط سازمان.

۲- به علاوه، هر عضو در چارچوب تواناییهای خود بطور انفرادی یا از طریق همکاری دو جانبه یا چند جانبه و در صورت اقتضاء، با همکاری صنایع نفت و کشتیرانی، مقامات بندری و سایر مؤسسات مربوط، باید موارد ذیل را ایجاد نماید:

الف - حداقل سطح تجهیزات از قبل مستقر شده جهت مقابله با ریزش نفت، متناسب با خطر احتمالی، و برنامه‌هایی برای استفاده از آنها،

ب - برنامه تمرینات برای سازمانهای مقابله با آلودگی نفتی و آموزش پرسنل مربوط،

ج - طرحهای تفصیلی و قابلیت‌های ارتباطی برای مقابله با یک سانحه آلودگی نفتی، چنین قابلیت‌هایی بطور مداوم باید قابل دسترسی باشند، و

د - نظام و ترتیبی جهت هماهنگ کردن مقابله با یک سانحه آلودگی نفتی، در صورت اقتضاء، با قابلیت‌های بسیج منابع مورد لزوم،

۳- هر عضو باید تضمین نماید که اطلاعات جاری بطور مستقیم یا از طریق سازمان یا تشکیلات منطقه‌ای مربوط در رابطه با موارد ذیل به سازمان ارائه شده است:

الف - موقعیت، داده‌های مخابراتی و در صورت عملی بودن، محدوده مسوولیت مقامات و مؤسسات ذکر شده در جزء (الف) بند (۱)،

ب - اطلاعات مربوط به تجهیزات مقابله با آلودگی و نظر تخصصی در رشته‌های مربوط به مقابله با آلودگی نفتی و نجات دریایی که در صورت درخواست سایر کشورها می‌تواند قابل دسترسی باشد،

ج - طرح ملی عضو برای مقابله با موارد پیش‌بینی نشده

ماده ۷ - همکاری بین‌المللی جهت مقابله با آلودگی

۱- اعضاء موافقت می‌نمایند که، با توجه به تواناییها و موجود بودن منابع مربوط خود، بنا

به تقاضای هر عضوی که از سانحه آلودگی نفتی متأثر شده یا احتمال دارد تحت تأثیر قرار گیرد با آن عضو همکاری نموده و خدمات مشورتی، پشتیبانی و تجهیزات فنی به منظور مقابله با سانحه آلودگی نفتی، در صورتی که شدت چنین حادثه‌ای اقتضاء کند به آن ارائه نمایند، تأمین هزینه‌های چنین کمکی براساس مفاد الحاقیه این کنوانسیون انجام خواهد شد.

۲- عضوی که تقاضای کمک نموده است می‌تواند از سازمان بخواهد تا جهت مشخص نمودن منابع مالی موقت برای هزینه‌های مندرج در بند (۱)، کمک نماید.

۳- طبق موافقتنامه‌های قابل اعمال بین‌المللی، هر عضو باید اقدامات حقوقی یا اداری لازم را جهت تسهیل موارد ذیل به عمل آورد:

الف- ورود و خروج کشتیها، هواپیماها و سایر وسایل حمل و نقل مورد استفاده برای مقابله با یک سانحه آلودگی نفتی و بهره‌برداری از آنها در سرزمین خود یا حمل کارکنان، کالا، مواد و تجهیزات لازم جهت مقابله با یک چنین سانحه‌ای، و

ب- نقل و انتقال سریع افراد، کالاها، مواد تجهیزات مندرج در جزء (الف) به داخل، در داخل و به خارج از سرزمین خود.

ماده ۸- تحقیق و توسعه

۱- اعضاء موافقت می‌نمایند تا بطور مستقیم یا در صورت اقتضاء از طریق سازمان یا سازمانها یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط جهت ارتقاء و مبادله نتایج برنامه‌های تحقیق و توسعه مربوط به گسترش آخرین پیشرفتهای در زمینه آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی - از جمله فن‌آوریها و فنون بازرسی، بازراندگی، جمع‌آوری، متفرق‌سازی، پاکسازی و راههای دیگر کاهش تا تعدیل اثرات آلودگی نفتی - و جهت اعاده وضع سابق، همکاری نمایند.

۲- برای این منظور، اعضاء تعهد می‌نمایند که بطور مستقیم یا در صورت اقتضاء از طریق سازمان یا سازمانها یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط، ارتباط لازم را بین مؤسسات تحقیقاتی اعضاء برقرار نمایند.

۳- اعضاء موافقت می‌نمایند که بطور مستقیم یا از طریق سازمان یا سازمانها یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط در صورت اقتضاء جهت تخریب برگزاری مرتب سمپوزیوم‌های بین‌المللی در موضوعات مربوط از جمله پیشرفتهای فن‌آوری در زمینه تجهیزات و فنون مبارزه با

آلودگی نفتی همکاری نمایند.

۴- اعضاء موافقت می نمایند که از طریق سازمان یا سازمانهای بین المللی ذیصلاح توسعه استانداردهای مربوط به تجهیزات و فنون سازگار مقابله با آلودگی نفتی را تشویق نمایند.
ماده ۹ - همکاری فنی

۱- اعضاء تعهد می نمایند که بطور مستقیم یا از طریق سازمان و سایر نهادهای بین المللی در صورت اقتضاء در رابطه با آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی در موارد زیر به اعضائی که تقاضای کمک فنی می نمایند، کمک نمایند:

الف - آموزش کارکنان،

ب - اطمینان از موجود بودن فن آوری، تجهیزات و تأسیسات مربوط،

ج - تسهیل سایر اقدامات و ترتیبات جهت آمادگی و مقابله با سوانح آلودگی نفتی، و

د - انجام برنامه های مشترک تحقیق و توسعه.

۲- اعضاء تعهد می نمایند که با توجه به قوانین، مقررات و سیاستهای ملی خود بطور فعال در زمینه انتقال فن آوری در رابطه با آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی همکاری نمایند.

ماده ۱۰ - ترغیب همکاریهای دو جانبه و چند جانبه در زمینه آلودگی و مقابله

اعضاء باید مساعی خود را جهت انعقاد موافقتنامه های دو جانبه یا چند جانبه برای آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی بکار گیرند. نسخه های موافقتنامه های مزبور باید به سازمان ارائه گردد تا در صورت تقاضا در اختیار اعضاء قرار گیرد.

ماده ۱۱ - ارتباط با سایر کنوانسیونها و موافقتنامه های بین المللی

هیچ یک از مفاد این کنوانسیون نباید به نحوی تفسیر گردد که منجر به تغییر حقوق یا تعهدات هر یک از اعضاء به موجب سایر کنوانسیونها یا موافقتنامه های بین المللی شود
ماده ۱۲ - ترتیبات نهادی

۱- اعضاء «سازمان» را مشروط بر موافقت آن و موجود بودن منابع کافی جهت اداره فعالیت، برای وظایف و فعالیتهای زیر برمیگزینند:

الف - خدمات اطلاعاتی:

۱- دریافت، مقایسه و انتشار اطلاعات تهیه شده توسط اعضاء و اطلاعات مربوط ارائه

شده توسط دیگر منابع، و

۲- ارائه کمک جهت مشخص نمودن منابع مالی موقت هزینه‌ها،

ب- تعلیم و آموزش :

۱- ترغیب آموزش در زمینه آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی،

۲- ترغیب برگزاری سمپوزیومهای بین‌المللی،

ج- خدمات فنی:

۱- تسهیل همکاری در زمینه تحقیق و توسعه

۲- ارائه طریق به کشورهایی که در صدد ایجاد قابلیت‌های مقابله ملی یا منطقه‌ای هستند، و

۳- تجزیه و تحلیل اطلاعات تهیه شده توسط اعضاء و اطلاعات مربوط تهیه شده توسط

دیگر منابع و ارائه طریق اطلاعات به کشورها.

د- کمکهای فنی:

۱- تسهیل تهیه کمکهای فنی به کشورهایی که در صدد ایجاد قابلیت‌های مقابله ملی یا

منطقه‌ای هستند،

۲- تسهیل تأمین کمک و مشاوره فنی بنا به تقاضای کشورهایی که با سوانح عمده آلودگی

نفتی مواجه شده‌اند.

۲- در اجرای فعالیتهای مشخص شده در این ماده، سازمان تلاش خواهد نمود تا قابلیت

کشورها را بطور انفرادی از طریق ترتیبات منطقه‌ای جهت آمادگی و مقابله با سوانح آلودگی

نفتی، با استفاده از تجارب کشورها، موافقتنامه‌های منطقه‌ای و ترتیبات صنعتی و با ایمان نظر

ویژه به نیازهای کشورهای در حال توسعه، تقویت نماید.

۳- مفاد این ماده مطابق با برنامه‌ای که توسط سازمان تهیه و مرتباً مورد تجدید نظر قرار

می‌گیرد به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.

ماده ۱۳- ارزیابی کنوانسیون

اعضاء در چارچوب سازمان مؤثر بودن کنوانسیون را در پرتو اهداف آن، بخصوص با

توجه به اصول مربوط به همکاری و کمک مورد ارزیابی قرار خواهند داد.

ماده ۱۴ - اصلاحات

۱ - این کنوانسیون طبق یکی از روشهای مشخص شده در ذیل می تواند اصلاح گردد.

۲ - اصلاح بعد از بررسی توسط سازمان:

الف - هر اصلاحیه پیشنهادی توسط یکی از اعضای کنوانسیون باید به سازمان تسلیم و توسط دبیرکل بین تمامی اعضای سازمان و تمامی اعضاء حداقل شش ماه قبل از بررسی آن، توزیع گردد.

ب - هر اصلاحیه ای که به شکل فوق پیشنهاد و توزیع گردیده بایستی به کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان جهت بررسی تسلیم گردد.

ج - اعضای کنوانسیون اعم از عضو یا غیر عضو سازمان اجازه خواهند داشت که در جریان رسیدگی کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی شرکت نمایند.

د - اصلاحیه ها فقط با اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده کنوانسیون به تصویب خواهد رسید.

ه - اگر اصلاحیه ها طبق جزء (د) به تصویب برسند، توسط دبیرکل به تمامی اعضای کنوانسیون جهت پذیرش ارسال خواهد شد.

و -

۱ - اصلاحیه یک ماده یا الحاقیه کنوانسیون در تاریخی پذیرفته شده تلقی خواهد شد که توسط دو سوم اعضاء پذیرفته شود.

۲ - اصلاحیه یک ضمیمه در پایان دوره ای که در زمان تصویب آن توسط کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی تعیین شده، و کمتر از ده ماه نیز نمی تواند باشد، پذیرفته شده تلقی خواهد شد. مگر اینکه در طول این مدت، مخالفت حداقل یک سوم اعضاء به دبیرکل اعلام شده باشد.

ز -

۱ - اصلاحیه یک ماده، یا الحاقیه کنوانسیون که طبق ردیف (۱) جزء (و) بند (۱) پذیرفته شده باشد شش ماه، پس از تاریخی که در این تاریخ پذیرفته شده تلقی می گردد نسبت به اعضایی که دبیرکل را از پذیرش آن توسط خود مطلع ساخته اند لازم الاجرا خواهد گردید.

۲- اصلاحیه یک ضمیمه که طبق ردیف (۲) جزء (و) پذیرفته شده است شش ماه بعد از تاریخ که در آن تاریخ پذیرفته شده تلقی می‌گردد. نسبت به تمامی اعضاء به استثنای اعضائی که پیش از این تاریخ مخالفت خود را اعلام نموده‌اند لازم‌الاجرا خواهد شد. هر عضو در هر زمان می‌تواند مخالفت اعلام شده قبلی خود را با تسلیم اعلامیه‌ای دال بر این موضوع به دبیرکل، پس بگیرد.

۳- اصلاح توسط یک کنفرانس:

الف- بنا به تقاضای یکی از اعضاء، که حداقل مورد تأیید یک سوم اعضاء باشد، دبیرکل کنفرانسی از اعضای کنوانسیون را جهت بررسی اصلاحات کنوانسیون برگزار خواهد کرد. ب- اصلاحیه‌ای که توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رای دهنده چنین کنفرانسی تصویب شود، توسط دبیرکل جهت پذیرش به تمامی اعضاء ارسال خواهد شد.

ج- به جزء هنگامی که کنفرانس طور دیگری تصمیم‌گیری نماید، اصلاحیه طبق مراحل مشخص شده در جزء‌های (و) و (ز) بند (۲) پذیرفته شده تلقی شده و لازم‌الاجرا خواهد شد. ۴- تصویب و لازم‌الاجرا شدن یک اصلاحیه که منجر به اضافه نمودن یک الحاقیه یا یک ضمیمه می‌شود تابع روش قابل اعمال در مورد اصلاحیه الحاقیه خواهد بود.

۵- هر عضوی که اصلاحیه یک ماده یا الحاقیه را به موجب ردیف (۱) جزء (و) بند (۲) یا اصلاحیه‌ای که منجر به اضافه کردن یک الحاقیه یا یک ضمیمه به موجب بند (۴) را پذیرفته است یا مخالفت خود در مورد اصلاحیه یک ضمیمه را به موجب ردیف (۲) جزء (و) بند (۲) ارسال داشته است، با آن به عنوان غیر عضو فقط از نظر بکارگیری چنین اصلاحیه‌ای رفتار خواهد شد. چنین رفتاری با تسلیم اطلاعیه پذیرش طبق ردیف (۱) جزء (و) بند (۲) یا استرداد مخالفت طبق ردیف (۲) جزء (ز) بند (۲)، خاتمه خواهد یافت.

۶- دبیرکل تمامی اعضاء را از هر اصلاحیه‌ای که طبق این ماده لازم‌الاجرا می‌شود به علاوه تاریخ که در آن اصلاحیه لازم‌الاجرا می‌گردد مطلع خواهد ساخت.

۷- هر اطلاعیه پذیرش، مخالفت، استرداد مخالفت به یک اصلاحیه به موجب این ماده باید بطور کتبی به دبیرکل اطلاع داده شود، وی اعضاء را از اطلاعیه مزبور و تاریخ وصول آن مطلع خواهد ساخت.

۸- ضمیمه کنوانسیون فقط باید حاوی مقرراتی باشد که ماهیت فنی دارند.

ماده ۱۵ - امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق

۱- این کنوانسیون جهت امضاء در مقر سازمان از تاریخ ۹ آذر ماه ۱۳۶۹ هجری شمسی برابر با ۳۰ نوامبر ۱۹۹۰ میلادی تا ۱۸ آذر ماه ۱۳۷۰ هجری شمسی برابر با ۲۹ نوامبر ۱۹۹۱ میلادی مفتوح می باشد و بعد از آن جهت الحاق مفتوح خواهد ماند. هر کشوری می تواند از یکی از راههای زیر عضو این کنوانسیون گردد:

الف - امضاء بدون حق شرط در مورد تنفیذ، پذیرش یا تصویب یا

ب - امضاء به شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب که متعاقب آن تنفیذ، پذیرش یا تصویب صورت بگیرد.

ج - الحاق

۲- تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق با تودیع سندی دال بر آن به دبیرکل، نافذ خواهد شد.

ماده ۱۶ - لازم الاجرا شدن

۱- کنوانسیون (۱۲) ماه بعد از تاریخی که حداقل (۱۵) کشور بدون حق شرط در مورد تنفیذ، پذیرش یا تصویب آن را امضاء کرده باشند یا امتداد لازم برای تنفیذ پذیرش، تصویب یا الحاق را طبق ماده (۱۵) تودیع کرده باشند، لازم الاجرا خواهد شد.

۲- برای کشورهایی که سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق مربوط به این کنوانسیون را بعد از انجام الزامات لازم الاجرا شدن آن ولی قبل از تاریخ لازم الاجرا شدن تودیع کرده باشند، تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق در تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون یا سه ماه بعد از تاریخ تودیع سند، هر کدام که دیرتر باشد نافذ خواهد شد.

۳- برای کشورهایی که سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق را بعد از تاریخی که در آن کنوانسیون لازم الاجرا شده تودیع نموده اند، این کنوانسیون سه ماه بعد از تاریخ تودیع سند نافذ خواهد شد.

۴- بعد از تاریخی که اصلاحیه این کنوانسیون به موجب ماده (۱۴) پذیرفته شده تلقی گردید. هر سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق تودیع شده به منزله پیوستن به کنوانسیون اصلاح شده تلقی خواهد گردید.

ماده ۱۷ - انصراف

۱- این کنوانسیون برای هر عضوی بعد از بازگشت پنج سال از تاریخی که این کنوانسیون

برای آن عضو لازم‌الاجرا شده است می‌تواند مورد انصراف قرار گیرد.

۲- انصراف یا اعلام کتبی به دبیر کل نافذ خواهد شد.

۳- انصراف (۱۲) ماه بعد از دریافت اعلامیه انصراف توسط دبیر کل یا بعد از گذشت هر مدت طولانی‌تری که ممکن است در اعلامیه مشخص شده باشد، نافذ خواهد شد.

ماده ۱۸- امین اسناد

۱- این کنوانسیون نزد دبیر کل تودیع می‌گردد.

۲- دبیر کل باید:

الف- تمامی کشورهایی که این کنوانسیون را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند از موارد زیر مطلع نماید:

۱- هر امضاء جدید یا تودیع سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق، همراه تاریخ مربوط به آن.

۲- تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، و

۳- تودیع هر سند انصراف از این کنوانسیون همراه با تاریخ دریافت و تاریخی که انصراف نافذ خواهد شد.

ب- نسخه‌های اصلی مصدق این کنوانسیون را به دولت‌های تمامی کشورهایی که این کنوانسیون را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند ارسال نماید.

۳- به محض لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون یک نسخه اصل مصدق آن توسط امین اسناد طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد به دبیر کل سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار ارسال خواهد گردید.

ماده ۱۹- زبانها

این کنوانسیونها در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی تهیه شده و هر متن از اعتبار یکسان برخوردار است.

در تأیید مراتب فوق، امضاکنندگان ذیل که از طرف دولت‌های متبرع خود برای این منظور مجاز شده‌اند، این کنوانسیون را امضاء می‌نمایند.

تنظیم شده در لندن به تاریخ نهم آذر ماه یکهزار و سیصد و شصت و نه هجری شمسی برابر با سی‌ام نوامبر یکهزار و نهصد و نود میلادی.

الحاقیه

تأمین هزینه‌های کمک

- ۱

الف - چنانچه موافقتنامه‌ای مربوط به ترتیبات مالی حاکم بر اقدامات اعضاء در برخورد با سوانح آلودگی نفتی، قبل از سانحه آلودگی نفتی به صورت دو جانبه منعقد نشده باشد، اعضاء هزینه‌های اقدامات مربوط خود را در برخورد با آلودگی بر طبق ردیف (۱) یا (۲) زیر به عهده خواهند گرفت:

۱- اگر اقدام توسط یک عضو بنا به درخواست صریح عضو دیگر صورت گرفته باشد، عضو درخواست کننده هزینه اقدام عضو کمک کننده را تأمین خواهد کرد. عضو در درخواست کننده می‌تواند تقاضای خود را در هر زمانی ملغی سازد، اما در چنین موردی آن عضو باید هزینه‌هایی که عضو کمک کننده پیش از این متحمل یا تعهد نموده است، به عهده بگیرد.

۲- اگر اقدام بنا به ابتکار خود یک عضو صورت گرفته باشد، آن عضو هزینه‌های اقدام خود را به عهده خواهد گرفت

ب- اصول وضع شده در جزء (الف) مجری خواهد بود مگر آنکه اعضاء مربوط در هر مورد خاصی طور دیگر موافقت کرده باشند.

۲-۱ اگر طور دیگری موافقت نشده باشد، هزینه‌های اقدام صورت گرفته توسط یک عضو بنا به درخواست عضو دیگر بر طبق قوانین و رویه جاری عضو کمک کننده در رابطه با تأمین اینگونه هزینه‌ها بطور کامل محاسبه خواهد شد.

۳- عضو درخواست کننده کمک و عضو کمک کننده در صورت انقضای جهت انجام هر اقدامی برای پاسخگویی به ادعای جبران خسارت همکاری خواهند کرد. برای این منظور، آنها توجه کافی به رژیمهای حقوقی موجود معطوف خواهند داشت، هرگاه اقدامی که بدین صورت انجام گرفته اجازه جبران کامل هزینه صرف شده در عملیات کمک رسانی را ندهد،

عضو درخواست کننده کمک می‌تواند از عضو کمک کننده بخواهد که از تأمین هزینه‌هایی که از مبالغ جبران شده تجاوز می‌نماید صرف نظر کند یا هزینه‌هایی که طبق بند (۲) محاسبه شده‌اند را کاهش دهد. آن عضو همچنین می‌تواند تقاضای تمویق تأمین چنین هزینه‌هایی را بنماید. در هنگام بررسی چنین تقاضایی، اعضای کمک کننده باید توجه کافی به نیازهای کشورهای در حال توسعه معطوف نمایند.

۴- مفاد این کنوانسیون نباید به هیچ وجه به‌عنوان ضایع کننده حقوق اعضاء در تأمین هزینه‌های اقدامات مربوط به مقابله با آلودگی یا تهدید ناشی از آلودگی به موجب دیگر مقررات و قواعد قابل اعمال و حقوق داخلی و بین‌المللی از طرفهای ثالث تفسیر شود. کنوانسیون بین‌المللی مسوولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی مصوب ۱۳۴۸ هجری شمسی برابر با ۱۹۶۹ میلادی و کنوانسیون بین‌المللی مربوط به ایجاد صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی یا هر اصلاحیه بعدی این کنوانسیون‌ها باید مورد توجه ویژه قرار گیرند.

از «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون

مواد روانگردان» مصوب ۱۳۷۷/۳/۲۶

ماده ۱۲ - مقررات مربوط به تجارت بین‌المللی:

۳- در خصوص مواد مندرج در فهرستهای (۱) و (۲) مقررات اضافی زیر اعمال خواهد شد:

الف- اعضاء در بنادر و مناطق آزاد همان سرپرستی و نظارتی را اعمال خواهند کرد که در سایر مناطق سرزمین خود اعمال می‌کنند، در هر حال مشروط بر اینکه بتوانند اقدامات شدیدتری را اعمال کنند.

ماده ۱۴ - مقررات ویژه مربوط به حمل مواد روانگردان در جعبه‌های کمکهای اولیه کشتی‌ها، هواپیما یا سایر وسایل نقلیه عمومی در حمل و نقل بین‌المللی:

۱- حمل بین‌المللی مقادیر محدودی از مواد روانگردان مندرج در فهرست شماره (۲)، (۳) یا (۴) به وسیله کشتی‌ها، هواپیماها، یا سایر وسایل حمل و نقل عمومی بین‌المللی مانند قطارها و اتوبوس‌های بین‌المللی که ممکن است در طول مسافرت آنها برای کمکهای اولیه یا موارد اضطراری لازم شود، در مفهوم این کنوانسیون به معنای صدور، ورود یا عبور از طریق کشوری تلقی نخواهد شد.

۲- اقدامات حفاظتی مناسبی از طرف کشور ثبت‌کننده به منظور جلوگیری از مصرف نابجای مواد موضوع بند (۱) یا انحراف آنها به منظورهای غیرقانونی انجام خواهد شد. کمیسیون با مشورت با سازمانهای بین‌المللی ذیصلاح چگونگی اقدامات حفاظتی مزبور را توصیه خواهد نمود.

۳- موادی که به وسیله کشتی‌ها، هواپیماها یا سایر انواع وسایل حمل و نقل عمومی بین‌المللی مانند قطارها و اتوبوس‌های بین‌المللی حمل می‌شوند طبق بند (۱) مشمول قوانین، مقررات، اجازه‌نامه و مجوزهای کشور ثبت‌کننده می‌باشند، بدون اینکه لطمه‌ای به حقوق مقامات صالح محلی در انجام رسیدگی، بازرسی و دیگر اقدامات نظارتی در مورد این وسایل نقلیه وارد شود به کار بردن این مواد در موارد اضطراری تخلف از الزامات بند (۱) ماده (۹) تلقی نخواهد شد.

این کنوانسیون در وین در دوم اسفندماه یکهزار و سیصد و چهل و نه هجری شمسی برابر با بیست و یکم فوریه یکهزار و نهصد و هفتاد و یک میلادی در یک نسخه به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی، اسپانیولی که به طور یکسان معتبر می‌باشند تنظیم شده است. این کنوانسیون به دبیر کل سازمان ملل متحد سپرده خواهد شد و وی رونوشت‌های گواهی شده برابر اصل آن را برای کلیه اعضای سازمان ملل متحد و سایر کشورهای موضوع بند (۱) ماده (۲۵) خواهد فرستاد.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸
میلاادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون
بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴
میلاادی برابر ۱۳۵۳ هجری شمسی^۱ مصوب ۱۳۷۸/۱۲/۴

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به پروتکل ۱۹۷۸ میلاادی
(۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب
۱۹۷۴ میلاادی برابر ۱۳۵۳ هجری شمسی مشتمل بر (۸) ماده و یک پیوست و یک ضمیمه به
شرح پیوست، ملحق شده اسناد مربوطه را تسلیم نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

پروتکل ۱۹۷۸ میلاادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون
بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلاادی
(۱۳۵۳ هجری شمسی)

اعضای این پروتکل،

که عضو کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب اول نوامبر ۱۹۷۴
میلاادی (۱۳۵۳/۸/۱۰ هجری شمسی) در لندن می‌باشند،
با تصدیق اینکه کنوانسیون فوق‌الذکر سهم بسزایی را می‌تواند در ارتقاء ایمنی کشتی‌ها و
اموال در دریا و جان اشخاص داخل کشتی ایفا نماید،

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۰۲۰ مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۲۶ - صفحه ۹۷۹ مجمرعه فرانسین
سال ۱۳۷۸.

همچنین با تصدیق لزوم بهبود بیشتر ایمنی کشتیها، بریژه کشتیهای نفتکش، با عنایت به امکان دستیابی بهتر به این هدف بوسیله انعقاد پروتکلی در ارتباط با کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)،

به شرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - تعهدات کلی

اعضای این پروتکل تعهد می‌کنند که مفاد این پروتکل و ضمیمه آن که جزء لاینفک این پروتکل است را به موقع به اجرا بگذارند. هر اشاره‌ای به این پروتکل در عین حال اشاره به ضمیمه آن نیز خواهد بود.

ماده ۲ - دامنه شمول

۱- مفاد مواد (۲) و (۳) (به غیر از بند «الف»)، (۴) و (۶) (بندهای «ب» و «ج» و «د» و «و») و (۸) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) (که منبع کنوانسیون خوانده می‌شود) در این پروتکل گنجانده می‌شوند، مشروط بر اینکه هر اشاره‌ای به مواد مزبور کنوانسیون و دولتهای متعاقد به ترتیب اشاره به این پروتکل و اعضای این پروتکل محسوب گردد.

۲- هر کشتی که مشمول این پروتکل شود، مفاد کنوانسیون را باید به همراه اصلاحات و اضافاتی که در این پروتکل بیان شده است، رعایت نماید.

۳- اعضای این پروتکل در خصوص کشتیهای دولتهای غیر عضو کنوانسیون و این پروتکل باید الزامات کنوانسیون و این پروتکل را تا جائیکه لازم است اطمینان حاصل شود که هیچگونه رفتار نامطلوبتری در مورد کشتیهای مزبور صورت نمی‌گیرد بکار بندند.

ماده ۳ - تبادل اطلاعات

اعضای این پروتکل تعهد می‌کنند فهرستی از بازرسیهای معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده‌ای که به نیابت از طرف آنها مجاز به فعالیت در زمینه اداره امور ایمنی جان اشخاص در دریا می‌باشند را جهت ارسال به اعضاء به منظور اطلاع مأمورین آنها، به دبیرکل سازمان مشورתי بین‌الدولی دریانوردی (که از این پس سازمان نامیده می‌شود)

ارسال و نزد وی تودیع نمایند.

دستگاه اجرایی باید سازمان را از مسوولیتها و شرایط خاص اختیار تفویض شده به بازرسهای معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده مطلع نماید.

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

۱ - این پروتکل در مقر سازمان از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۸ میلادی (۱۱/۳/۱۳۵۷ هجری شمسی) تا اول مارس ۱۹۷۹ میلادی (۱۰/۱۲/۱۳۵۷ هجری شمسی) جهت امضاء و پس از آن برای الحاق مفتوح خواهد بود. کشورها با رعایت مفاد بند (۳) این ماده، می‌توانند به روشهای زیر به عضویت این پروتکل درآیند:

الف - امضای بدون شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب، یا

ب - امضای منوط به تنفیذ، پذیرش یا تصویب و متعاقب آن تنفیذ، پذیرش یا تصویب، یا
پ - الحاق.

۲ - تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق یا تسلیم سندی بدین منظور به دبیرکل سازمان صورت خواهد پذیرفت.

۳ - این پروتکل تنها توسط کشورهای می‌تواند بدون قید و شرط تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق، امضاء شود که کنوانسیون را بدون قید شرط تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق امضاء کرده‌اند.

ماده ۵ - لازم‌الاجرا شدن

۱ - این پروتکل شش ماه پس از تاریخی که حداقل پانزده کشور که مجموع ناوگان تجاری آنها حداقل پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی را تشکیل دهد، مطابق ماده (۴) این پروتکل به عضویت آن درآمده باشند لازم‌الاجرا خواهد شد. در هر حال این پروتکل قبل از اینکه کنوانسیون لازم‌الاجرا گردد به اجرا درخواهد آمد.

۲ - هرگونه سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق که پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل تسلیم شده باشد سه ماه پس از تاریخ تسلیم سند، نافذ خواهد شد.

۳ - هرگونه سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق تسلیم شده بعد از تاریخی که در آن اصلاحیه این پروتکل به موجب ماده (۸) کنوانسیون پذیرفته شده تلقی می‌گردد، در مورد

این پروتکل به گونه‌ای که اصلاح شده، اعمال خواهد شد.

ماده ۶ - انصراف

- ۱- این پروتکل می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمان پس از سپری شدن پنج سال از تاریخی که این پروتکل در مورد آن عضو لازم‌الاجرا می‌شود، فسخ گردد.
- ۲- انصراف، با تسلیم سند انصراف به دبیر کل سازمان صورت خواهد پذیرفت.
- ۳- انصراف یکسال یا زمان طولانی‌تری که ممکن است در سند انصراف تصریح شده باشد، پس از دریافت آن توسط دبیر کل سازمان نافذ خواهد شد.
- ۴- انصراف از کنوانسیون از طرف یک عضو، انصراف آن عضو از این پروتکل نیز تلقی خواهد شد.

ماده ۷ - امین اسناد

- ۱- این پروتکل به دبیر کل سازمان که (از این پس امین اسناد خوانده می‌شود) تسلیم خواهد شد.

۲- امین اسناد باید:

الف - موارد زیر را به کلیه کشورهای این پروتکل را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند اطلاع دهد:

- (۱) هر امضاء جدید یا تسلیم سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق همراه با تاریخ آن،
- (۲) تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل،
- ۳- تسلیم هر گونه سند انصراف از این پروتکل همراه با تاریخ دریافت آن و تاریخی که در آن، انصراف نافذ می‌شود.

ب - نسخ برابر با اصل این پروتکل را به کلیه کشورهای این پروتکل را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند ارسال نماید.

- ۳- به محض اینکه این پروتکل لازم‌الاجرا شد، یک نسخه برابر با اصل آن توسط امین اسناد به دبیرخانه سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد، ارسال خواهد شد.

ماده ۸ - زبانها

این پروتکل در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیولی تهیه گردیده که کلیه متون دارای اعتبار یکسان می‌باشند. ترجمه‌های رسمی به زبانهای عربی، آلمانی و ایتالیایی تهیه و به همراه نسخه اصل امضاء شده تسلیم خواهد شد. در تأیید مراتب فوق، امضاءکنندگان زیر که بدین منظور از طرف دولت‌های متبوع مجاز شناخته شده‌اند این پروتکل را امضاء نموده‌اند:

تنظیم شده در لندن به تاریخ هفدهم فوریه ۱۹۷۸ میلادی (۲۸/۱۱/۱۳۵۶ هجری شمسی)

پیوست

اصلاحات و اضافات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در

دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)

فصل اول

قسمت (الف) کاربرد، تعاریف و غیره

ماده ۲ - تعاریف

بند زیر به متن موجود اضافه می‌شود:

ن - «سن کشتی» به معنای مدت زمان سپری شده از سال ساخت کشتی مطابق آنچه که در اوراق ثبت کشتی درج شده است.

قسمت (ب) بازرسی‌ها و گراهینامه‌ها

ماده ۶ - بازرسی‌ها و بازرسی‌ها

متن زیر جایگزین متن موجود ماده (۶) می‌شود:

الف - بازرسی و بازرسی کشتیها، تا جایی که مربوط به اجرای مفاد این مواد و اعطای معافیت از آنها می‌باشد باید توسط مأموران دستگاه اجرایی انجام شود. در هر صورت دستگاه اجرایی می‌تواند این بازرسی‌ها و بازرسی‌ها را یا به بازرسی‌های معرفی شده برای این منظور و یا به سازمانهای رسمیت شناخته شده واگذار کند.

ب- دستگاه اجرایی باید ترتیباتی را جهت بازرسی های برنامه ریزی نشده اتخاذ نماید که این بازرسی های خارج از برنامه در طی مدت اعتبار گواهینامه انجام شود. چنین بازرسی هایی باید تضمین نماید که کشتی و تجهیزات آن از هر لحاظ به طور مطلوبی برای خدماتی که برای کشتی در نظر گرفته شده، باقی می ماند. این بازرسی ها می تواند توسط واحدهای بازرسی خود دستگاه اجرایی یا بازرسی های معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده یا دیگر اعضاء بنا به درخواست دستگاه اجرایی انجام شود. در صورتی که دستگاه اجرایی، به موجب مفاد مواد (۸) و (۱۰) این فصل، بازرسی های اجباری سالانه را مقرر کند، بازرسی های خارج از برنامه فوق الذکر اجباری نخواهد بود.

ج- دستگاه اجرایی که بازرسی های را معرفی می کند یا سازمانهایی را به رسمیت می شناسد تا بازرسی ها و بازرسی ها را همانظوری که در بندهای (الف) و (ب) این ماده شرح داده شده، انجام دهند باید حداقل به هر بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده برای موارد زیر اختیار اعطاء نماید:

۱- درخواست تعمیرات برای یک کشتی، و

۲- انجام بازرسی ها و بازرسی ها، در صورتی که بوسیله مراجع ذیصلاح کشور صاحب بندر تقاضا شود.

دستگاه اجرایی مسوولیت ها و شرایط خاص اختیار تفویض شده به بازرسی های معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده را به سازمان خواهد داد.

دوقتی یک بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده احراز کند که شرایط کشتی یا تجهیزات آن اساساً مطابق با جزئیات گواهینامه نیست یا به گونه ای است که کشتی بدون ایجاد خطر برای خود و اشخاص داخل آن نمی تواند به دریا برود، بازرسی یا سازمان مزبور باید فوری مطمئن شود که اقدامات اصلاحی صورت گرفته و باید در موقع مقتضی دستگاه اجرایی را مطلع نماید. اگر چنین اقدام اصلاحی صورت نگرفته باشد گواهینامه مربوط باید اخذ و دستگاه اجرایی را فوری مطلع نمود، و اگر کشتی در بندر عضو دیگری است، مراجع ذیصلاح کشور صاحب بندر نیز باید فوری مطلع شوند. اگر مأمور دستگاه اجرایی، بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده، مراجع ذیصلاح کشور

صاحب بندر را مطلع کرده باشد، دولت کشور صاحب بندر مربوط باید به مأمور، بازرسی یا سازمان مزبور هر نوع کمکی را که لازم است بنماید تا تعهدات خود را مطابق این ماده انجام دهد. در صورت امکان، دولت کشور صاحب بندر باید اطمینان حاصل کند که کشتی حرکت نخواهد کرد، مگر اینکه بتواند بندر را به قصد آبهای آزاد یا حوضچه مناسب تعمیرات کشتی، بدون اینکه خطری متوجه کشتی یا اشخاص داخل آن شود، ترک کند.

۸- دستگاه اجرایی در هر مورد به طور کامل بازرسی و بازرینی کافی و کامل را تضمین خواهد کرد و متعهد خواهد شد که از وجود ترتیبات ضروری برای انجام این تعهد، اطمینان حاصل کند.

ماده ۷- بازرسی کشتیهای مافقری

جزء زیر جایگزین جزء (۳) بند (ب) موجود می‌شود:

۳- بعد از تعمیر ناشی از بازرسی‌های توصیف شده در ماده (۱۱) این فصل، یا هر موقع که تعمیر مهم یا نوسازی کشتی انجام می‌گیرد یک بازرسی اعم از کلی یا جزئی حسب شرایط صورت خواهد گرفت. این بازرسی به گونه‌ای خواهد بود که اطمینان حاصل شود که تعمیرات ضروری یا نوسازی‌ها به طور مؤثر صورت گرفته و مواد و مهارت بکار گرفته شده در این تعمیرات و نوسازی‌ها از هر لحاظ رضایت‌بخش می‌باشد و این که کشتی در تمام جنبه‌ها، مفاد کنوانسیون و این پروتکل و مقررات لازم‌الاجرای بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا، قوانین، تصویب‌نامه‌ها، احکام و مقررات را که دستگاه اجرایی در نتیجه آنها اعلام کرده، رعایت می‌کند.

ماده ۸- بازرسی وسایل نجات جان اشخاص و سایر لوازم کشتیهای باری

متن زیر جایگزین ماده (۸) متن موجود می‌شود:

الف- تجهیزات نجات جان به استثنای دستگاه رادیو تلگراف در قایق نجات موتوری یا دستگاه رادیویی قابل حمل برای قایقهای نجات، دستگاه عمق‌یاب، قطب‌نمای جابر و (که همیشه شمال حقیقی را نشان می‌دهد)، تجهیزات اطفای حریق و سیستم‌گازی اثر کشتیهای باری که فصول دوم - ۱، دوم - ۲، سوم و پنجم کنوانسیون و این پروتکل در مورد آنها اعمال می‌شود، مشمول بازرسیهای اولیه و بعدی به صورتی که برای کشتیهای مسافربری در ماده

(۷) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل توصیف شده با جایگزین کردن (۲۴) ماه بجای (۱۲) ماه مندرج در جزء (۲) بند (الف) ماده مزبور خواهد بود. نقشه‌های مقابله با حریق در کشتیهای جدید و وسیله سوار شدن راهنمای محلی به کشتی، کتب دریایی، چراغهای دریایی، علائم روز و دستگاه تولید صدا که در کشتیهای فعلی و کشتیهای جدید حمل می‌گردد، جزء موارد بازرسیها قرار داده می‌شود تا اطمینان حاصل شود که آنها الزامات کنوانسیون و این پروتکل و در مورد که قابل اعمال است^۱، مقررات لازم الاجرای بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا را به طول کامل رعایت کرده‌اند.

ب - بازرسیهای میان مدت برای کشتیهای نفتکش با عمر ده سال و بیشتر، در ظرف (۳) ماه قبل یا بعد از تاریخ سالگرد گراهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری، صورت خواهد گرفت تا از این که تجهیزات معین شده در بند (الف) این ماده مطابق با ماده (۱) این فصل نگهداری شده‌اند و این که در شرایط کاری مطلوبی می‌باشند اطمینان حاصل گردد. چنین بازرسیهای میان دوره‌ای در پشت گراهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری صادره مطابق با بند جزء (۳) بند (الف) ماده (۱۲) فصل اول کنوانسیون درج خواهد شد.

ماده ۱۰ - بازرسیهای بدنه، ماشین آلات و تجهیزات کشتی‌های باری

متن زیر جایگزین ماده (۱۰) موجود می‌شود:

الف - بدنه، ماشین آلات و تجهیزات کشتی‌های باری (به غیر از مواردی که در خصوص آنها گراهینامه‌های تجهیزات ایمنی کشتی باری، گراهینامه ایمنی رادیو تلگراف کشتی باری یا گراهینامه‌های رادیو تلفنی کشتی باری صادر شده است) بلافاصله پس از اتمام ساخت و پس از آن به شیره‌ای که دستگاه اجرایی ممکن است ضروری تشخیص دهد مورد بازرسی قرار می‌گیرند تا از این که شرایط کار آنها در تمام جنبه‌ها رضایتبخش باشد و در فواصل زمانی زیر اطمینان حاصل شود:

۱ - در فواصل زمانی تعیین شده به وسیله دستگاه اجرایی که متجاوز از (۵) سال نباشد

(بازرسیهای ادواری)؛

۱ - متن فوق ترجمه مصوب مجلس است. ولی به نظر می‌رسد عبارت صحیح چنین باشد: «و در هر مورد که قابل اعمال است.»

۲- علاوه بر چنین بازرسی‌های ادواری، یک کشتی نفتکش ده ساله و بالاتر باید در طول مدت اعتبار گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری حداقل تحت یک بازرسی میان مدت قرار گیرد. در مواردی که فقط یک بازرسی نباید در حد فاصل زمانی شش ماه قبل و بعد از نصف مدت اعتبار گواهینامه باشد.

ب- بازرسی اولیه و ادواری باید چنان باشد که اطمینان حاصل گردد که ترتیبات، مواد، اندازه‌های اسکلت ساختمانی، دیگهای بخار و دیگر وسایل ظروف فشار و متعلقات آنها و ماشین‌آلات اصلی و کمکی از جمله سکان و سیستمهای کنترل وابسته به آن، تأسیسات الکتریکی و تجهیزات دیگر در تمام جنبه‌ها برای خدماتی که کشتی برای انجام آنها مورد نظر می‌باشد، رضایت‌بخش هستند. چنین بازرسی‌هایی باید در مورد کشتیهای نفتکش شامل بازدید کف کشتی از بیرون، اطاقهای پمپاژ، سیستم‌های لوله‌کشی سوخت‌رسانی و تخلیه و بارگیری لوله‌کشی هواکش‌ها، شیرهای مکش فشار و محل‌های ضد عبور شعله نیز باشد. ج- بازرسی میان مدت از کشتیهای نفتکش ده سال و بالاتر باید شامل بازدید از تجهیزات سکان و سیستمهای کنترل مربوط، اطاقهای پمپاژ، سیستمهای لوله‌کشی سوخت و کالابری روی عرشه و در اطاقهای پمپاژ، لوله‌کشی، هواکشها، شیرهای مکش فشار و محل‌های ضد عبور شعله، تأسیسات الکتریکی در مناطق خطرناک و کف کشتی از بیرون، باشد. علاوه بر بازدید از تأسیسات الکتریکی با چشم غیر مسلح، مقاومت عایق بندی تجهیزات الکتریکی در مناطق خطرناک باید مورد آزمایش قرار گیرند. اگر در هنگام آزمایشها تردید نسبت به وضعیت لوله‌کشی بوجود آید، اقدامات اضافی مانند آزمایشهای فشار و تعیین ضخامت اگر لازم باشد باید انجام گیرد. بازرسیهای میان مدت مزبور باید در پشت گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری صادره طبق جزء (۲) بند الف ماده (۱۲) این فصل درج شود.

د- یک بازرسی، چه به صورت کلی یا جزئی بر حسب شرایط، هر زمان که مقتضی باشد بعد از تحقیقات توصیف شده در ماده (۱۱) این فصل یا هر وقت که تعمیرات عمده یا نوسازی انجام شود صورت خواهد پذیرفت. بازرسی به صورتی انجام می‌شود که اطمینان حاصل شود که تعمیرات یا نوسازی‌های ضروری، به طور مؤثر صورت گرفته است و اینکه مواد و مهارت به کار گرفته شده در این تعمیرات و نوسازی از هر لحاظ رضایت‌بخش هستند و

کشتی بدون این که خطری متوجه ایمنی کشتی یا اشخاص داخل آن باشد آماده سفر به دریا است.

ماده ۱۱ - حفظ شرایط بعد از بازرسی

متن زیر جایگزین ماده (۱۱) متن موجود می شود:

الف - به منظور اطمینان حاصل کردن از این که کشتی از هر لحاظ آماده نگه داشته شده که با ایمنی کامل و بدون ایجاد خطر برای خود و اشخاص داخل آن به دریا برود، وضع کشتی و تجهیزات آن باید مطابق مقررات کنوانسیون و این پروتکل باید نگهداری شوند.

ب - بعد از اینکه هر بازرسی به موجب مواد (۶، ۷، ۸، ۹ یا ۱۰) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل کامل شده، هیچ نوع تغییری در ترتیبات ساختاری ماشین آلات، تجهیزات و دیگر قسمتهای تحت بازرسی بدون مجوز دستگاه اجرایی نباید انجام گیرد.

ج - هرگاه که حادثه‌ای برای یک کشتی رخ دهد یا نقصی یافت شود که بر ایمنی کشتی یا کارایی آن یا تکمیل تجهیزات نجات یا دیگر تجهیزات تأثیر بگذارد، فرمانده یا مالک کشتی باید در اسرع وقت موضوع را به دستگاه اجرایی، بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده مسوول صدور گواهینامه مربوط که مسبب شروع تحقیقاتی به منظور تعیین اینکه بازرسی که موجب مواد (۶، ۷، ۸، ۹ یا ۱۰) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل ضروری است یا خیر گزارش کند. اگر کشتی در بندر عضو دیگری است، فرمانده یا مالک کشتی باید مراتب را فوری به مقامات ذیصلاح کشور صاحب بندر نیز گزارش کند و بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده باید ثابت کند که چنین گزارشی صورت گرفته است.

ماده ۱۴ - مدت و اعتبار گواهینامه‌ها

متن زیر جایگزین ماده (۱۴) متن موجود می شود:

الف - گواهینامه‌هایی به غیر از گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری، گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری و هر نوع گواهینامه معافیت، باید برای مدتی که متجاوز از (۱۲) ماه نباشد، صادر گردد. گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری باید برای مدتی که متجاوز از پنج سال نباشد، صادر گردد. گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری باید برای مدتی که متجاوز از (۲۴) ماه نباشد، صادر گردد. گواهینامه‌های معافیت نباید برای مدت طولانی‌تر از مدت

گواهینامه‌هایی که گواهینامه‌های مزبور به آنها اشاره دارد، معتبر باشند.

ب - تمدید اعتبار گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری بیش از مدت اعتبار پنج‌ساله مجاز نمی‌باشد.

ج - اگر بازرسی ظرف دو ماه قبل از پایان دوره‌ای صورت گیرد که برای آن گواهینامه ایمنی رادیوتلگرافی کشتی باری یا گواهینامه ایمنی رادیو تلفنی کشتی باری صادره در خصوص کشتیهای باری با ظرفیت بارگیری ناخالص ۳۰۰ تن و بیشتر اما کمتر از ظرفیت بارگیری ناخالص ۵۰۰ تن، که به طور اولیه صادر شده، این گواهینامه می‌تواند پس گرفته شود و گواهینامه جدیدی می‌تواند صادر شود که (۱۲) ماه بعد از پایان دوره مذکور اعتبار آن خاتمه خواهد یافت.

د - اگر یک کشتی در زمان خاتمه اعتبار گواهینامه‌ای به غیر از گواهینامه موضوع بند (ب) این ماده در بندر کشوری که کشتی در آن به ثبت رسیده و یا در جایی که باید مورد بازرسی قرار گیرد، نباشد، دستگاه اجرایی می‌تواند گواهینامه را تمدید کند، اما چنین تمدیدی فقط به منظور اینکه کشتی مجاز باشد سفر دریایی خود را تا کشوری که در آنجا ثبت شده یا باید مورد بازرسی قرار گیرد، کامل کند، و پس از آن فقط در مواردی که انجام آن مناسب و معقول به نظر برسد، اعطاء می‌شود.

ه - هیچ گواهینامه‌ای نباید به موجب مفاد بند (د) این ماده برای مدتی بیش از ۵ ماه تمدید اعتبار شود، و کشتی که از چنین تمدیدی برخوردار شده، پس از رسیدن به کشوری که در آن به ثبت رسیده یا بندری که باید در آن مورد بازرسی قرار گیرد، مجاز نخواهد بود به موجب تمدید مزبور بندر یا کشور مزبور را بدون اخذ گواهینامه جدید، ترک کند.

و - گواهینامه‌ای به غیر از گواهینامه موضوع بند (ب) این ماده، که به موجب مفاد زیرین این ماده تمدید نشده باشد، ممکن است توسط دستگاه اجرایی برای مدت یک ماه از تاریخ خاتمه اعتبار آن تمدید گردد.

ز - گواهینامه در موارد زیر فاقد اعتبار خواهد بود:

- ۱ - اگر بازرسی‌ها و بازرسی‌ها در طی مدت‌های قید شده در بند (الف) ماده (۷) و مواد (۸) و (۹) بند (الف) ماده (۱۰) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل انجام نشده باشد یا براساس

بندهای (د)، (ه) یا (و) این ماده تمدید اعتبار نشده باشد، یا

۲- به محض انتقال کشتی به پرچم یک دولت دیگر، گواهینامه جدید تنها هنگامی باید صادر گردد که دولت صادرکننده گواهینامه جدید از انطباق کشتی با الزامات بندهای (الف) و (ب) ماده (۱۱) این فصل کاملاً رضایت داشته باشد. در حالت انتقال بین اعضاء، دولت عضوی که کشتی قبلاً مجاز به برافراشتن آن بوده، در صورتی که طی مدت (۳) ماه پس از انجام انتقال از آن درخواست شود باید در اسرع وقت نسخی از گواهینامه های حمل شده در کشتی قبل از انتقال و نسخه هایی از گزارشهای بازرسی مربوط را اگر موجود باشد، به دستگاه اجرایی ارسال نماید.

ماده ۱۹ - کنترل

متن زیر جایگزین ماده (۱۹) موجود می شود:

الف - هر کشتی وقتی در بندر عضو دیگری قرار گیرد مشمول کنترل مأمورین مجاز آن دولت تا جایی است که این کنترل در جهت تأیید گواهینامه های صادره به موجب مواد (۱۲) یا (۱۳) فصل اول کنوانسیون باشد.

ب - چنین گواهینامه هایی اگر معتبر باشند، باید مورد قبول واقع شوند مگر اینکه دلایل روشنی وجود داشته باشد مبنی بر این که شرایط کشتی یا تجهیزات آن با جزئیاتی که در هر یک از گواهینامه ها آمده اساساً منطبق نمی باشد یا اینکه کشتی و تجهیزات آن مطابق با مفاد بندهای (الف) و (ب) ماده (۱۱) این فصل نیستند.

ج - در شرایط ذکر شده در بند (ب) این ماده یا در صورتی که اعتبار گواهینامه ای تمام شده باشد یا به اعتبار آن پایان داده شده باشد، مأموری که کنترل را انجام می دهد باید اقداماتی انجام دهد که مطمئن شود کشتی حرکت نمی کند مگر تا زمانی که بتواند به قصد رفتن به تعمیرگاه مجاز، بدون اینکه خطری متوجه کشتی و اشخاص داخلی آن بشود، به دریا رفته یا بندر را ترک کند.

د - در حالتی که این کنترل منجر به هر نوع مداخله ای شود، مأموری که کنترل را انجام می دهد باید بی درنگ به صورت کتبی، کنسول یا در غیاب او، نزدیکترین نمایندگی دیپلماتیک کشوری که کشتی مجاز به برافراشتن پرچم آن می باشد را از کلیه شرایطی که

موجب مداخله گردیده، مطلع نماید. علاوه بر آن، بازرسهای معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده مسوول صدور گواهینامه‌ها نیز باید مطلع گردند، اطلاعات مربوط به مداخله باید به سازمان گزارش شود.

ه- مقام مربوط کشور صاحب بندر در صورتی که نتواند اقدامی را به گونه‌ای که در بندهای (ج) و (د) این ماده مشخص شده انجام دهد یا در صورتی که کشتی مجاز شده باشد به بندر بعدی توقف برود باید همه اطلاعات مربوط درباره کشتی را علاوه بر اعضای مذکور در بند (د) این ماده، به مقامات بندر بعدی توقف کشتی اطلاع دهد.

و- وقتی عملیات کنترل کشتی به موجب این ماده در جریان است، باید تمام تلاشهای ممکن به منظور جلوگیری از توقیف و تأخیر بی جهت کشتی به عمل آید. اگر یک کشتی بدین صورت بی جهت توقیف شد یا تأخیر کرد مجاز به دریافت خسارت برای زیان یا خسارت وارده می‌باشد.

فصل دوم - ۱

ساختمان - تقسیم‌بندی فرعی و تعادل، تأسیسات برقی و ماشین‌آلات
قسمت الف - کلیات

ماده ۱ - کاربرد

جزءهای زیر به متن بند (ب) موجود اضافه می‌شود.

(۳) علیرغم مفاد جزء (۲) این بند و جزء (۳) بند (الف) این ماده، از نظر بند (د) ماده (۲۹) این فصل، کشتی نفتکش جدید به معنای کشتی نفتکش است که:

۱ - قرارداد ساخت آن بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۱/۳/۱۳۵۸ هجری

شمسی) باشد، یا

۲ - در صورت نبودن قرارداد ساخت، تاریخی که در آن کیل کشتی احداث شده یا در

مرحله مشابهی از ساخت پس از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۵۸ هجری

شمسی) باشد، یا

۳- تاریخ تحویل آن بعد از اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۱۱/۳/۱۳۶۱ هجری شمسی) باشد،

یا

۴- تحت تغییرات یا اصلاحات اساسی قرار گرفته باشد که:

الف- برای آن قراردادی بعد از اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۱/۳/۱۳۵۸ هجری شمسی)

منعقد شده باشد، یا

ب- در صورت نبودن قرارداد، کار ساخت بعد از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی

(۱۱/۱۰/۱۳۵۸ هجری شمسی) شروع شده باشد، یا

ج- بعد از اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۱۱/۳/۱۳۶۱ هجری شمسی) تکمیل شده باشد.

(۴) از نظر بند (د) ماده (۲۹) این فصل کشتی نفتکش موجود، نفتکشی است که نفتکش

جدید به صورتی که در جزء (۳) این بند تعریف شده، نباشد.

(۵) از نظر جزء (۳) این بند، تبدیل یک کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰/۰۰۰

تن متریک و بیشتر برای تأمین الزامات این پروتکل یا پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری

شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی از کشتیها مصوب ۱۹۷۳

میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، تغییر یا اصلاح اساسی تلقی نخواهد شد.

ماده ۲ - تعاریف

بندهای زیر به متن موجود اضافه می‌شود.

ک- سیستم کنترل مکان از راه دور، ابزاری است که با آن حرکات مورد نیاز مکان از پل

فرماندهی به کنترلرهای واحد مولد نیروی مکان منتقل می‌گردد.

ل- مکان اصلی عبارت است از ماشین‌آلات، واحدهای مولد نیروی مکان (در صورت

وجود)، دستگاه کمکی و آلات انتقال گشتاور نیرو به میله مکان (مانند نوع بازویی یا

دندانه‌ای ربع دایره‌ای) که برای حرکات مکان جهت هدایت کشتی تحت شرایط هادی کار

ضوری می‌باشد.

م- واحدهای مولد نیروی مکان:

۱- در مورد مکان برقی، عبارت است از الکتروموتور و دستگاههای برقی مربوط به آن.

۲- در مورد مکان الکترو هیدرولیکی، عبارت است از الکترو موتور و دستگاه‌های برقی متعلق به آن و پمپ‌های هیدرولیکی متصل به آن.

۳- در مورد مکان‌های هیدرولیکی دیگر عبارت است از موتور محرک و پمپ‌های متصل به آن.

ن- مکان کمکی، دستگاهی است که برای حرکت عملی مکان برای هدایت کشتی در حال بروز نقص در مکان اصلی استفاده می‌گردد.

قسمت ج - ماشین آلات و تأسیسات الکتریکی

ماده ۲۹ - مکان

بند زیر به متن موجود اضافه می‌گردد:

د - فقط کشتیهای نفتکش

(۱) موارد زیر در مورد هر کشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص $10/000$ تن و بالاتر و در مورد هر کشتی نفتکش موجود با ظرفیت ناخالص $10/000$ تن و بالاتر، حداکثر تا دو سال از تاریخ لازم‌اجراء شدن این پروتکل اعمال خواهد شد.

۱- مجهز شدن به دو سیستم کنترل مکان از راه دور به طوری که هر کدام به طور جداگانه از پل فرماندهی قابل کنترل باشند. البته این امر مستلزم مضاعف کردن فرمان مکان یا هرم آن نیست. در صورت بروز نقص در سیستم کنترل مکان از راه دوری که در حال کار است، سیستم دیگر باید توانایی آن را داشته باشد که از محل واقع در پل فرماندهی فوری به کار بیایند. هر سیستم کنترل مکان از راه دور، اگر الکتریکی باشد باید به وسیله مدار جداگانه خود که از مدار مولد نیروی مکان مستقر در اطاق مکان تغذیه می‌کند، کار کند. در صورت بروز نقص در سیستم تأمین برق سیستم کنترل مکان از راه دور، اعلام خطری باید در پل فرماندهی داده شود. اعلام خطرهای مقرر در این جزء باید سمعی و بصری بوده و در محلی در پل فرماندهی که به سهولت قابل مشاهده باشد، نصب شده باشد.

۲- کنترل مکان اصلی باید از اطاق مکان نیز امکان‌پذیر باشد.

۳- باید در اطاق سکانش ابزارهایی تعبیه شود که بتواند سیستم کنترل سکانش از راه دور را از مدار برق قطع کرد.

۴- بین پیل فرماندهی و اطاق سکانش باید یک وسیله ارتباطی مهیا گردد.

۵- زاویه ای که سکانش دقیقاً در آب به خود گرفته باید در پیل فرماندهی نشان داده شود. دستگاه نشان دهنده زاویه سکانش باید مستقل از سیستم کنترل سکانش از راه دور باشد، و

۶- همچنین زاویه سکانش باید در اطاق سکانش نیز قابل مشاهده باشد.

(۲) در مورد هر کشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰/۰۰۰ تن و بالاتر

علاوه بر الزامات بند (الف) و جزء (۱) بند (د) این ماده موارد زیر اعمال می شود:

۱- سکانش اصلی باید متشکل از دو یا چند واحد مولد نیرو باشد و باید توانایی به کار انداختن سکانش را همانطوری که به وسیله ردیف (۲) جزء (۲) بند (د) این ماده مقرر شده در حالی که بایک یا چند واحد مولد نیرو کار، می کند، دارا باشد. تاجایی که منطقی و عملی است و سکانش اصلی باید چنان باشد که بروز هرگونه نقص در سیستم لوله کشی یا در یکی از واحدهای مولد نیرو، سایر قسمتهای سکانش را از کار نیاندازد. کلیه اتصالات مکانیکی که قسمتی از سکانش هستند و اتصالات مکانیکی با هر نوع کنترل سکانش از راه دور (در صورت وجود) باید دارای ساختاری سالم و قابل اعتماد که مورد رضایت دستگاه اجرایی است، باشند؛

۲- سکانش اصلی باید بتواند در حالتی که کشتی در عمیق ترین آبخوردی خود قرار دارد، سکانش را از ۳۵ درجه در یک طرف به ۳۵ درجه طرف مقابل در حالی که کشتی با حداکثر سرعت روبه جلو حرکت می کند، بچرخاند. سکانش باید در مدت کمتر از ۲۸ ثانیه تحت همان شرایط از ۳۵ درجه در هر طرف به ۳۰ درجه در طرف دیگر بچرخد؛

۳- در صورتی که انجام الزامات ردیف (۲) جزء (۲) بند (د) این ماده ضروری باشد، سکانش اصلی باید با برق کار کند؛

۴- واحدهای مولد نیروی سکانش اصلی باید طوری باشد که وقتی برق بعد از رفع اشکال، وصل شد به طور خودکار شروع به کار کند؛

۵- در حالت وقوع هرگونه نقص در واحدهای مولد نیروی سکانش، اعلام خطری باید در

پل فرماندهی داده شود. هر واحد مولد نیروی سکان باید این توانایی را داشته باشد که به طور خودکار یا دستی از محلی در پل فرماندهی به کار بیافتد؛ و

۶- یک منبع دیگر مولد نیرو که حداقل برای تغذیه یک واحد مولد نیروی سکان قدرت کافی را داشته باشد به گونه‌ای که بتواند سکان را طبق آنچه در زیر آمده به حرکت درآورد و همچنین سیستم کنترل از راه دور سکان و دستگاه نشان دهنده زاویه سکان را تغذیه کند باید ظرف مدت ۴۵ ثانیه از طریق منبع برق اضطراری یا از طریق یک منبع تولید برق مستقل مستقر در اطاق سکان، مهیا گردد. این منبع تولید برق مستقل باید فقط برای این منظور استفاده شود و باید دارای ظرفیت برقی به مدت نیم ساعت متوالی باشد. واحد مولد نیروی سکان، وقتی از مدار برق کمکی تغذیه می‌کند باید حداقل توانایی چرخاندن سکان را از ۱۵ درجه در یک طرف به ۱۵ درجه در سمت دیگر در مدت حداکثر ۶۰ ثانیه در حالتی که کشتی در عمیق‌ترین آب‌خوردی خود با سرعتی معادل $\frac{1}{4}$ حداکثر سرعت خود یا ۷ گره دریایی - هر کدام که بیشتر است - رو به جلو حرکت می‌کند، داشته باشد.

فصل دوم - ۲

ساختار - حفاظت در برابر آتش - کشف حریق و اطفای حریق

قسمت الف - کلیات

ماده ۱ - کاربرد

جزء‌های زیر به بند (الف) موجود اضافه می‌شود:

الف:

(۴) علیرغم مفاد جزء‌های (۲) و (۳) این بند، از نظر جزء (۲) بند (الف) ماده (۵۵) و ماده

(۶۰) این فصل، کشتی نفتکش جدید یعنی کشتی نفتکشی که:

۱ - قرارداد ساخت آن بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۱/۳/۱۳۵۸ هجری

شمسی) منعقد شده باشد؛ یا

۲- در صورت نبودن قرارداد ساخت، تاریخی که کیل آن احداث شده یا مرحله مشابهی از ساخت پس از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۵۸ هجری شمسی) باشد؛
۳- تاریخ تحویل آن بعد از اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۱۱/۳/۱۳۶۱ هجری شمسی) باشد؛ یا
۴- تحت تأثیر تغییر یا اصلاح اساسی قرار گرفته باشد که:

(الف) برای آن قراردادی بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۱/۳/۱۳۵۸ هجری شمسی) منعقد شده باشد؛ یا

(ب) در صورت نبودن قرارداد، کار ساخت آن بعد از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۵۸ هجری شمسی) شروع شده باشد؛ یا

(ج) بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۸/۳/۱۳۶۱ هجری شمسی) تکمیل شده باشد.

(۵) از نظر جزء (۲) بند (الف) ماده (۵۵) و ماده (۶۶) این فصل، نفتکش موجود، نفتکشی است که کشتی نفتکش جدید به گونه‌ای که در جزء (۴) این بند تعریف شده، نباشد.

(۶) از نظر جزء (۴) این بند، تبدیل یک کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر برای تأمین الزامات این پروتکل یا پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتیها مصوب ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) تغییر یا اصلاح اساسی تلقی نخواهد شد.

ماده ۳ - تعاریف

متن زیر جایگزین متن بند (ت) فعلی می‌شود:

ت - وزن خالی کشتی یعنی وزن مقدار آب جایجا شده به تن متریک توسط کشتی بدون بار، سوخت، روغن و آب توازن، آب شیرین، آب آشامیدنی در مخازن، انبارهای مواد مصرفی، مسافر و خدمه و ائانیه آنها.

بند زیر به متن موجود اضافه می‌شود:

ث - «نفت خام» یعنی نفتی که به طور طبیعی در زمین موجود است چه صاف شود که برای

حمل و نقل مناسب باشد و چه نشود و شامل موارد زیر می‌باشد:

۱ - نفت خامی که مقدار جزئی از آن به روش تقطیر برداشته شده است، و

۲ - نفت خامی که یک مقدار جزئی از مواد به روش تقطیر به آن اضافه شده است.

قسمت (ه) - اقدامات ایمنی آتش‌نشانی برای کشتیهای نفتکش ماده ۵۵ - کاربرد

متن زیر جایگزین متن فعلی این ماده می‌شود:

الف - جز در مواردی که به طور صریح به گونه دیگری پیش‌بینی شده باشد:

۱ - این قسمت در مورد کلیه کشتیهای نفتکش جدیدی اعمال می‌شود که به حمل نفت خام و فرآورده‌های نفتی با نقطه اشتعال کمتر از ۶۰ درجه سلیوس (۱۴۰ درجه فارنهایت) (روش تست محبوس) به گونه‌ای که به وسیله دستگاه تعیین‌کننده نقطه اشتعال مصوب و یک فشار بخار زاید که کمتر از فشار اتمسفر است تعیین گردیده و نیز دیگر فرآورده‌های مایع که دارای خطر آتش‌سوزی مشابهی هستند، اشتغال دارند، و

۲ - علاوه بر این، کلیه کشتیهای مشمول این قسمت باید الزامات مواد (۵۲، ۵۳، ۵۴) فصل دوم - ۲ کنوانسیون را رعایت کنند، به استثنای سیستمهای ثابت اطفای حریق گاز برای مکانهای کالاکه برای کشتی‌های نفتکش جدید و همچنین برای کشتیهای نفتکش موجود که باماده (۶۰) این فصل مطابقت کنند، نباید استفاده شود. دستگاه اجزایی در بکارگیری الزامات بند (و) ماده (۵۲)، می‌تواند با سیستم کفی که قادر باشد به داخل و خارج مخازن کف پیاشد موافقت کند. جزئیات نصب باید مطابق آنچه دستگاه اجرایی می‌خواهد باشد.

ب - در صورتی که قرار باشد کالائی به غیر از کالاهای موضوع جزء (۱) بند (الف) این ماده که خطرات اضافی حریق به همراه دارند حمل شود، اقدامات ایمنی اضافی طبق آنچه دستگاه اجرایی لازم بداند باید انجام گیرد.

ج - وسایل حمل ترکیبی نباید بارهای جامد را حمل کنند مگر اینکه مخازن بار از نفت خالی و گاز زدایی شده باشد یا مگر اینکه در هر حالت دستگاه اجرایی با ترتیبات انجام شده موافق باشد.

ماده ۶۰ - حفاظت از مخزن بار

متن زیر جایگزین متن فعلی این ماده می‌شود:

(الف) برای کشتی‌های نفتکش با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، حفاظت از مخازن بار و سطح عرشه آن بوسیله سیستم ثابت کف روی عرشه و یک سیستم ثابت گاز بی‌اثر طبق الزامات مواد (۶۱) و (۶۲) فصل دوم - ۲ کنوانسیون حاصل می‌گردد، به استثنای آن که به جای تأسیسات فوق دستگاه اجرایی بعد از بررسی ترتیبات و تجهیزات کشتی می‌تواند

با ترکیب دیگری از تأسیسات ثابت در صورتی که حفاظتی معادل موارد فوق را طبق ماده (۵) فصل اول کنوانسیون تأمین کند، موافقت نماید.

(ب) برای معادل تلقی شدن، سیستم پیشنهادی که به جای سیستم کف هر شه جایگزین می‌گردد باید:

۱- توانائی اطفای حریقهای در اثر ریختن مواد نفتی روی هر شه و نیز لکه نفتی که روی هر شه ریخته ولی هنوز مشتعل نشده را داشته باشد؛ و

۲- توانائی اطفای حریق در مخازن صدمه دیده را داشته باشد.

(ج) برای معادل تلقی شدن، سیستم پیشنهادی که به جای سیستم ثابت گاز بی‌اثر جایگزین می‌گردد باید:

۱- در شرایط کار معمولی توانائی جلوگیری از تجمع خطرناک مخلوط گازهای منفجره در مخازن بار سالم در طی مدت سفر در حالی که کشتی در حالت توازن است و در حالت عملیات ضروری بروی مخازن را داشته باشد؛ و

۲- چنان طراحی شده باشد که احتمال احتراق از طریق تولید الکتریسته ساکن توسط خود سیستم را به حداقل برساند.

(د) هر کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، که به تجارت حمل نفت خام اشتغال دارد باید به سیستم گاز بی‌اثر طبق الزامات بند (الف) این ماده حداکثر تا تاریخ زیر مجهز شده باشد:

(۱) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری ۷۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، دو سال بعد از

تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل؛ و

(۲) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری کمتر از ۷۰۰۰۰ تن متریک، چهار سال بعد از

تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، با استثناء آنکه برای نفتکشی با ظرفیت بارگیری کمتر از

۴۰۰۰۰ تن متریک که با دستگاه ماشین شستشوی مخزن که ظرفیت پمپاژ بیش از ۶۰ متر

معکب بر مساحت را داراست مجهز نشده باشد، در صورتی که با در نظر گرفتن خصوصیات

طراحی کشتی؛ بکارگیری این الزامات عملی نباشد، دستگاه اجرایی می‌تواند کشتی‌های

نفتکش موجود را از این الزامات معاف کند.

(ه) هر کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۴۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر که به تجارت

حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد و هر کشتی نفتکش مزبور با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر که به تجارت حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد و به دستگاه شستشوی مخازن با ظرفیت پمپاژ بیش از ۶۰ متر مکعب بر ساعت مجهز شده باید به یک سیستم گاز بی اثر طبق الزامات بند (الف) این ماده حداکثر تا تاریخ زیر مجهز شود:

(۱) برای یک کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری ۷۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، دو سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این پروتکل، و

(۲) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری کمتر از ۷۰۰۰۰ تن متریک، چهار سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این پروتکل.

(و) هر کشتی نفتکشی که مراحل تمیز کردن مخزن را با استفاده از شستشو با نفت خام انجام می دهد باید به سیستم گاز بی اثر طبق الزامات ماده (۶۲) فصل دوم - ۲ کنوانسیون و همچنین سیستم ثابت ماشین آلات شستشوی مخازن مجهز شده باشد.

(ز) کلیه کشتیهای نفتکشی که مجهز به سیستم ثابت گاز بی اثر می باشند باید به سیستم اندازه گیری بسته مجهز شوند.

(ح) هر کشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص ۲۰۰۰ تن و بیشتر که مشمول بند (الف) این ماده باید به یک سیستم کف مجهز شود که قادر باشد کف را به داخل و خارج مخازن تخلیه کند. جزئیات چنین تأسیساتی باید طبق آنچه مطلوب دستگاه اجرایی است، باشد.

فصل پنجم

ایمنی دریانوردی

ماده ۱۲ - تجهیزات کمک ناوبری روی کشتی

متن زیر جایگزین متن فعلی بند (الف) می شود:

(الف) کلیه کشتیهایی که ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۶۰۰ تن و بیشتر ولی کمتر از ۱۰۰۰۰

تن و بیشتر را دارند باید حداقل مجهز به یک دستگاه رادار باشند. کلیه کشتیهای با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰۰۰۰ تن و بیشتر باید حداقل دو دستگاه رادار داشته باشند که هر کدام به طرز مجزا از دیگری کار کند. کلیه دستگاههای رادار نصب شده طبق الزامات این ماده باید از نوع تأیید شده توسط دستگاه اجرایی و طبق استانداردهای عملیاتی که کمتر از استانداردهای عملیاتی مصوب سازمان نباشد، باشند. تأسیساتی برای ترسیم اطلاعات راداری باید در پل فرماندهی چنین کشتیهای مهیا باشد.

ماده ۱۹ - استفاده از راهنمای خودکار

بند زیر به متن موجود اضافه می شود:

(د) هدایت دستی باید بعد از آن که مدت زیادی از راهنمای خودکار کشتی استفاده شد و قبل از ورود به مناطقی که ناوبری دقت بخصوصی را می طلبد؛ مورد استفاده قرار گیرد. مواد جدید زیر به این فصل اضافه می شود:

ماده ۱ - ۱۹ - عملکرد سکان

در مناطقی که ناوبری دقت خاصی را می طلبد، کشتیها باید بیش از یک واحد مولد نیروی سکان را در صورتی که واحدهای مزبور قادر به عملکرد همزمان باشند، در اختیار داشته باشند.

ماده ۲ - ۱۹ - سکان - آزمایش کردن و تمرینات

(الف) سکان کشتی باید ظرف مدت ۱۲ ساعت قبل از ترک بندر توسط خدمه کشتی آزمایش شده و امتحان گردد. مراحل آزمایش باید در صورت قابل اجرا بودن شامل عملیات زیر باشد:

۱ - سکان اصلی؛

۲ - سکان کمکی؛

۳ - سیستم های کنترل از راه دور سکان؛

۴ - محل های سکان گرفتن در پل فرماندهی؛

۵ - مولد برق اضطراری؛

۶ - دستگاه نشان دهنده زاویه سکان نسبت به زاویه واقعی سکان؛

۷- اعلام خطرهای مربوط به نقص برقی در سیستم کنترل از راه دور مکان؛ و

۸- اعلام خطرهای مربوط به نقص در واحدهای مولد نیروی مکان.

(ب) آزمایشها و امتحانها باید شامل موارد زیر گردد:

۱- چرخش کامل مکان طبق توانایی‌های مورد نیاز مکان؛

۲- بازدید بصری مکان و متعلقات متصل به آن؛

۳- عملکرد وسایل ارتباطی بین پل فرماندهی و اتاق مکان.

(ج)

۱- دستورالعمل‌های ساده‌ای از عملکرد مکان به علاوه یک نمودار ساده‌ای از نحوه

انتقال سیستمهای کنترل از راه دور مکان و واحدهای مولد نیروی مکان باید به طور دائم در پل فرماندهی و اتاق مکان به نمایش گذاشته شود.

۲- کلیه افرانی که با به کاراندازی و یا نگهداری مکان سر و کار دارند باید به نحوه

عملکرد سیستمهای مکان که بر روی کشتی نصب شده و روش‌های تبدیل سیستمها به یکدیگر آشنا باشند.

(د) علاوه بر آزمایشها و امتحانهای عادی مقرر شده در بندهای (الف) و (ب) این ماده

تمرینهای مکان اضطراری باید حداقل هر ۳ ماه یکبار به منظور تمرین نحوه مکان گرفتن اضطراری انجام یابد. این تمرینات باید مشتمل بر کنترل مستقیم از اتاق مکان، روش ارتباط

با پل فرماندهی و در صورتی که امکان آن فراهم باشد عملکرد مولد نیروی کمکی باشد.

(ه) دستگاه اجرایی می‌تواند از الزام انجام آزمایشها و امتحانهای مقرر شده در بندهای

(الف) و (ب) این ماده برای کشتیهایی که به طور معمول اقدام به سفرهای کوتاه مدت می‌کنند، صرف‌نظر کند. چنین کشتیهایی باید این‌گونه امتحانها و آزمایشها را حداقل هفته‌ای

یکبار انجام دهند.

(و) تاریخ انجام آزمایشها و امتحانهای مقرر شده در بندهای (الف) و (ب) این ماده و

همچنین تاریخ و جزئیات تمرینهای مکان اضطراری مقرر در بند (د) این ماده باید در دفتر

ثبت وقایع به گونه‌ای که ممکن است توسط دستگاه اجرایی مقرر گردد، درج شود.

ضمیمه

فرم گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی های باری

فرم ضمیمه زیر به فرم موجود اضافه می شود:

ضمیمه گواهینامه های ایمنی کشتی باری

(کشور)

(مهر رسمی)

صادر شده به موجب مقررات

پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین المللی ایمنی

جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)

نام کشتی	شماره یا حروف مشخصه	بندر ثبت کشتی	ظرفیت بارگیری کشتی (تن متریک)	سال ساخت

نوع کشتی:

- کشتی نفتکش که به حمل نفت خام اشتغال دارد*
- کشتی نفتکش که به تجارت حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد*
- کشتی نفتکش که به تجارت حمل نفت خام و دیگر انواع نفت اشتغال دارد*
- کشتی باری به غیر از نفتکش که به تجارت حمل نفت اشتغال دارد*
- تاریخ عقد قرارداد ساخت، تغییرات یا اصلاحات اساسی
- تاریخی که کیل گذاشته شده یا کشتی در مرحله مشابهی از ساخت بوده یا در آن تاریخ
- تغییرات یا اصلاحات اساسی شروع گردیده است
- تاریخ تحویل یا تکمیل تغییرات یا اصلاحات اساسی

این فرم باید به طور دائم به گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری پیوست شده باشد.
گواهی می شود که:

کشتی طبق ماده (۱۰) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین المللی نجات جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) بازرسی شده، و

بازرسی نشان داد که وضعیت بدنه، ماشین آلات، تجهیزات به گونه ای که ماده فوق تعریف شده از هر لحاظ مورد رضایت بوده و کشتی با الزامات پروتکل مزبور مطابقت دارد.
این گواهینامه تا تاریخ به شرط انجام بازرسی (بازرسیهای) ادواری در فواصل زمانی معتبر است.

صادره در تاریخ

(مکان صدور گواهینامه)

..... / / ۱۹ میلادی (/ / ۱۳ هجری شمسی)

(امضای مأمور مجاز به صدور گواهینامه)

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع صادرکننده)

بازرسی میان مدت

گواهی می شود که در بازرسی میان مدت مقرر در ماده (۱۰) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) از این کشتی به عمل آمد و کشتی مطابق با مقررات مربوط پروتکل مزبور تشخیص داده شد.

امضاء

(امضاء مأمور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع)

امضاء

(امضاء مأمور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع)

امضاء

(امضاء مأمور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع)

امضاء

(امضاء مأمور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع)

فرم گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری

فرم ضمیمه زیر به فرم موجود اضافه می شود

ضمیمه گواهینامه‌های ایمنی تجهیزات کشتی باری

(کشور)

(مهر رسمی)

صادر شده به موجب مقررات

پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)

نام کشتی	شماره یا حروف مشخصه	بندر ثبت کشتی	ظرفیت بارگیری کشتی (تن متریک)	سال ساخت

نوع کشتی:

- کشتی نفتکشی که به حمل نفت خام اشتغال دارد*
- کشتی نفتکشی که به تجارت حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد*
- کشتی نفتکشی که به تجارت حمل نفت خام / دیگر انواع نفت اشتغال دارد*
- کشتی باری به غیر از نفتکشی که به تجارت حمل نفت اشتغال دارد*
- تاریخ عقد قرارداد ساخت، تغییرات یا اصلاحات اساسی
- تاریخی که کیل گذاشته شده یا کشتی در مرحله مشابهی از ساخت بوده یا در آن تاریخ تغییرات یا اصلاحات اساسی شروع گردیده است
- تاریخ تحویل یا تکمیل تغییرات یا اصلاحات اساسی

این فرم باید به طور دائم به گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری پیوست شده باشد.
گواهی می‌شود که:

کشتی طبق ماده (۸) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی نجات جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری

شمسی) بازرسی شده، و

بازرسی نشان داد که شرایط ایمنی تجهیزات به صورتی که در ماده فوق تعریف شده از همه جهات رضایت بخش می باشد و کشتی با الزامات پروتکل مزبور مطابقت دارد.
این گواهینامه تا تاریخ به شرط انجام بازرسی (بازرسیهای) ادواری در فواصل
زمانی معتبر است.

صادره در تاریخ

(مکان صدور گواهینامه)

..... / / ۱۹ میلادی (/ / ۱۳ هجری شمسی)

(امضای مأمور مجاز به صدور گواهینامه)

(در صورت اقتضا لاک مهر یا مهر مرجع صادرکننده)

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی برابر با سال ۱۳۵۱ هجری شمسی مصوب ۱۳۷۹/۸/۱

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود به کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن مصوب سال یکهزار و نهصد و هفتاد و دو میلادی برابر با سال یکهزار و سیصد و پنجاه و یک هجری شمسی، مشتمل بر یک مقدمه و (۱۶) ماده و دو ضمیمه به شرح پیوست، ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

رعایت اصل یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی در بخش ارجاع به داوری الزامی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

کنوانسیون بین‌المللی کانٲینرهاى ایمن مصوب ۱۹۷۲ میلادی (هجری شمسی)

مقدمه

اعضاء:

با درک نیاز به حفظ ایمنی کامل جان افراد در هنگام کار، رویهم چینی و حمل و نقل کانٲینرها،

با توجه به نیاز به تهیل حمل و نقل بین‌المللی کانٲینری،

با تشخیص مزایای رسمی کردن الزامات ایمنی مشترک بین‌المللی در این زمینه،

با توجه به این که این مهم با انعقاد یک کنوانسیون به بهترین وجهی حاصل می‌گردد،

تصمیم به رسمی نمودن الزامات ساختاری برای تضمین ایمنی در کار، رویهم چینی و حمل

و نقل کانٲینرها در روند فعالیت‌های معمول گرفته و در این راستا به شرح زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱ - تعهد کلی به موجب این کنوانسیون:

اعضاء تعهد می‌نمایند مفاد این کنوانسیون و ضوابط آن را که بخش جدائی‌ناپذیر از این

کنوانسیون را تشکیل می‌دهند، اجراء نمایند.

ماده ۲ - تعریف:

از نظر این کنوانسیون، مگر این که به گونه دیگری تصریح شده باشد:

۱ - «کانٲینر» یعنی رکنی از تجهیزات حمل و نقل که دارای ویژگی‌های زیر باشد:

الف - ثابت و پایدار و در نتیجه به اندازه کافی محکم که مناسب کاربرد مداوم باشد؛

ب - دارای طراحی ویژه برای تهیل حمل و نقل کالا از طریق یک نوع یا انواع حمل و

نقل بدون بارگیری مجدد میان راهی باشد؛

پ - دارا بودن طراحی که با پیش‌بینی بست‌هایی در گوشه‌ها باعث محفوظ و محکم

نگاهداشتن و / یا حمل و نقل آسان می‌گردد؛

ت - دارای اندازه‌ای که فضای محصور به وسیله (۴) گوشه پایینی بیرونی به یکی از دو

ترتیب زیر باشد:

- ۱- دست کم (۱۴) متر مربع (۱۵۰ فوت مربع)؛ یا
 - ۲- دست کم (۷) متر مربع (۷۵ فوت مربع) چنانچه بستهای گوشه‌ای بالائی بر روی آن نصب شده باشند.
- اصطلاح کاتینر شامل هیچ یک از وسایل نقلیه یا بسته بندی نمی‌گردد، با این وجود زمانی که کاتینرها روی شاسی حمل شوند آنها را شامل می‌شود.
- ۲- «بستهای گوشه‌ای» یعنی آرایش و ترتیبی از روزنه‌ها و سطوح در بالا و / یا پایین کاتینر جهت حمل و نقل، رویهم چینی و یا محکم و محفوظ نگاهداشتن آن.
 - ۳- «دستگاه اجرایی» یعنی دولت یک عضو که تحت اختیار و صلاحیت آن، کاتینرها تأیید می‌گردند.
 - ۴- «تأیید شده» یعنی تأیید شده به وسیله دستگاه اجرایی.
 - ۵- «تأیید» یعنی تصمیم دستگاه اجرایی مبنی بر این که نوع طرح یا کاتینر در چارچوب شرایط این کنوانسیون ایمن و بی خطر باشد.
 - ۶- «حمل و نقل بین‌المللی» یعنی حمل و نقل میان نقاط مبدا و مقصد که در قلمرو دو کشور که این کنوانسیون در مورد دست کم یکی از آنها اعمال می‌شود، قرار گرفته است. این کنوانسیون همچنین زمانی که بخشی از عملیات حمل و نقل میان دو کشوری انجام شود که در قلمرو یکی از آنها این کنوانسیون اعمال می‌شود، اجواء می‌گردد.
 - ۷- «محموله» یعنی هر گونه کالا، اجناس، مال التجاره و اقلامی از هر نوع که در کاتینرها حمل می‌شوند.
 - ۸- «کاتینر جدید» به معنای کاتینری است که ساخت آن در تاریخ لازم‌الاجواء شدن این کنوانسیون یا پس از آن آغاز شده باشد.
 - ۹- «کاتینر موجود» به معنای کاتینری است که کاتینر جدید نباشد.
 - ۱۰- «مالک» عبارت است از مالک به گونه مقرر در حقوق داخلی عضو یا مستأجر یا امین، چنانچه توافق میان طرفها مقرر نماید که مالک به اعمال مسؤلیت خویش برای نگهداری و بازدید و بازرسی کاتینر توسط چنین مستأجر یا امینی بپردازد.

- ۱۱- «نوع کاتینر» به معنای نوع طرح تأییدی از سوی دستگاه اجرایی می‌باشد.
 - ۱۲- «کاتینر از مجموعه یا نوع طرح» به معنای هرگونه کاتینر ساخته شده بر طبق نوع طرح تأیید شده می‌باشد.
 - ۱۳- «نمونه اولیه» به معنای کاتینری است که نماینده کاتینر هائی است که در مجموعه نوع طرح ساخته شده یا قرار است ساخته شوند.
 - ۱۴- «حداکثر میزان یا وزن ناخالص مفید و مؤثر یا R عبارت است از حداکثر وزن مجاز کاتینر همراه با محموله آن.
 - ۱۵- «وزن خود کاتینر» به معنای وزن کاتینر خالی همراه با تجهیزات فرعی ثابت شده بر روی آن می‌باشد.
 - ۱۶- «حداکثر بار مجاز یا IP عبارت است از تفاوت میان حداکثر میزان یا وزن ناخالص مفید و مؤثر و وزن خود کاتینر.
- ماده ۳- کاربرد:

- ۱- این کنوانسیون در مورد کاتینرهای جدید و موجود مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی به استثنای کاتینر هائی که برای حمل و نقل هوایی به‌گونه خاصی طراحی شده‌اند، اعمال می‌شود.
- ۲- هر کاتینر جدید باید طبق مفاد مربوط به آزمایش نوع یا آزمایش خاص و مستقل به گونه‌ای که در ضمیمه (۱) درج گردیده، تأیید شود.
- ۳- هر کاتینر موجود باید طبق مفاد مربوط به تأیید کاتینر هائی موجود که در زمینه (۱) بیان شده است، ظرف پنج سال پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون تأیید شود.
- ماده ۴- آزمایش، بازرسی، تأیید و نگهداری:
 - ۱- برای اجرای مفاد ضمیمه (۱) هر دستگاه اجرایی باید روه مؤثری را برای آزمایش، بازرسی و تأیید کاتینر ها طبق معیارهای موجود در این کنوانسیون ایجاد نماید. با این توضیح که دستگاه اجرایی می‌تواند انجام چنین آزمایش، بازرسی و تأیید را به سازمان‌هایی که به طور مقتضی از سوی آن مجاز شده‌اند، واگذار نماید.
 - ۲- دستگاه اجرایی که آزمایش، بازرسی و تأیید را به یک سازمان می‌سپارد باید دبیرکل

سازمان مشورتی دریایی یا بین‌الدولی (که از این پس به آن «سازمان اطلاق می‌شود) را برای اطلاع دادن به اعضاء آگاه نماید.

۳- درخواست تأیید ممکن است به دستگاه اجرایی هر عضوی داده شود.

۴- هر کانتینوی باید طبق مفاد ضمیمه (۱) در وضعیتی ایمن نگهداشته شود.

۵- چنانچه یک کانتینر تأیید شده واقعاً مطابق با الزامات ضمایم (۱) و (۲) نباشد دستگاه اجرایی ذی‌ربط باید اقدامات ضروری را برای تطبیق کانتینر با چنین الزاماتی اتخاذ نموده یا تأیید را پس بگیرد.
ماده ۵- پذیرش تأیید:

۱- تأیید اعطا شده به موجب اختیار یک عضو تحت شرایط این کنوانسیون باید توسط اعضاء دیگر برای تمام اهداف موضوع این کنوانسیون پذیرفته شود. اعضاء دیگر باید این تأیید را همانند تأیید صادر شده از جانب خود معتبر و نافذ بدانند.

۲- یک عضو نباید هیچگونه الزامات ایمنی ساختاری یا آزمایشهای دیگری را در مورد کانتینرهای مشمول این کنوانسیون وضع نماید، با این توضیح که هیچ یک از مفاد این کنوانسیون مانع کاربرد مفاد مقررات یا قانون داخلی یا موافقتنامه‌های بین‌المللی نمی‌گردد که برای کانتینرهایی که به طور خاص جهت حمل و نقل کالاهای خطرناک طراحی شده‌اند، یا برای ویژگی‌های منحصر به فرد کانتینرهای حامل مایعات فله یا برای کانتینرهایی که به صورت هوایی حمل می‌شوند الزامات ایمنی ساختاری یا آزمایشهای اضافی را تجویز می‌کند.

اصطلاح «کالاهای خطرناک» همان معنایی را خواهد داشت که موافقتنامه‌های بین‌المللی برای آن تعیین کرده‌اند.

ماده ۶- کنترل:

۱- هر کانتینری که به موجب ماده (۳) به تأیید رسیده است مشمول کنترل در قلمرو اعضاء به وسیله مأموران آنها که به طور مقتضی مجاز شده‌اند، خواهد شد. این کنترل باید محدود به تشخیص این امر گردد که کانتینر دارای پلاک تأیید ایمنی معتبر به گونه‌ای است که به وسیله این کنوانسیون مقرر شده، مگر اینکه ادله واضحی بر این باور موجود باشد که وضعیت کانتینر به گونه‌ای است که تهدید آشکاری برای ایمنی به حساب می‌آید. در

چنین موردی، مأمور مجری کنترل باید فقط تا جایی که ممکن است ضرورت داشته باشد برای اطمینان از اینکه کانتینر پیش از ادامه سرویس دهی به وضعیت ایمنی برگشته به انجام کنترل پردازد.

۲- در صورت ناامن جلوه کردن کانتینر به علت نقصی که ممکن است در هنگام تأیید کانتینر در آن وجود داشته، دستگاه اجرایی مسؤول تأیید باید توسط عضوی که نقص را پیدا کرده است، آگاه گردد.

ماده ۷- امضاء تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق:

۱- این کنوانسیون تا تاریخ ۱۵ ژانویه ۱۹۷۳ میلادی (۲۵/۱۰/۱۳۵۱ هجری شمسی) برای امضاء در دفتر سازمان ملل متحد در ژنو و پس از آن از تاریخ ۱ فوریه ۱۹۷۳ تا ۳۱ دسامبر ۱۹۷۳ میلادی (از ۱۲/۱۰/۱۳۵۱ تا ۱۰/۱۰/۱۳۵۲ هجری شمسی) در مقر سازمان در لندن توسط تمامی کشورهای عضو سازمان ملل متحد یا اعضای هر یک از آژانسهای تخصصی یا آژانس بین‌المللی انرژی اتمی یا اعضای اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری و توسط هر کشور دیگری که از سوی مجمع عمومی سازمان ملل متحد دعوت شده است تا عضو این کنوانسیون شود، باز خواهد ماند.

۲- این کنوانسیون منوط به تنفیذ، پذیرش یا تصویب به وسیله کشورهای امضاءکننده آن است.

۳- این کنوانسیون برای الحاق هر کشور موضوع بند (۱) باز خواهد ماند.

۴- اسناد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق باید به دبیر کل سازمان (که از این پس «دبیر کل» به آن اطلاق می‌شود) سپرده شوند.

ماده ۸- لازم‌الاجرا شدن:

۱- این کنوانسیون دوازده ماه پس از تاریخ سپردن دهمین سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق لازم‌الاجرا خواهد شد.

۲- این کنوانسیون در مورد هر کشوری که پس از سپردن دهمین سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق، این کنوانسیون را تنفیذ، پذیرش یا تصویب می‌کند یا به آن ملحق می‌شود (۱۲) ماه پس از تاریخ سپردن سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق آن کشور، لازم‌الاجرا خواهد شد.

۳- هر کشوری که پس از لازم الاجراء شدن یک اصلاحیه بدون بیان قصد متفاوتی توسط آن کشور عضو این کنوانسیون می شود:

الف - به عنوان عضو کنوانسیون اصلاح شده تلقی خواهد شد.

ب - در ارتباط با هر عضو کنوانسیون که متعهد به اصلاحیه نمی باشد به عنوان عضو کنوانسیون اصلاح نشده تلقی خواهد شد.

ماده ۹ - رویه اصلاح هر بخش یا بخشهای این کنوانسیون:

۱- این کنوانسیون می تواند با پیشنهاد یک عضو از طریق هر یک از رویه های مشخص شده در این ماده اصلاح شود.

۲- اصلاح پس از رسیدگی در سازمان:

الف - به محض درخواست یک عضو هر گونه اصلاحیه پیشنهادی آن عضو در مورد این کنوانسیون در سازمان رسیدگی خواهد شد. چنانچه اصلاحیه مزبور به تصویب اکثریت دو سوم حاضران و رأی دهندگان در کمیته ایمنی دریاوردی سازمان، که از تمامی اعضاء برای حضور و رأی دادن در آن دعوت خواهد شد، برسد دست کم (۶) ماه پیش از رسیدگی به آن در مجمع سازمان و کلیه اعضاء به اطلاع تمامی اعضای سازمان خواهد رسید، هر عضوی که سازمان نباشد^۱ حق حضور و رأی را در هنگام بررسی اصلاحیه توسط مجمع خواهد داشت.

ب - در صورت تصویب اصلاحیه به وسیله اکثریت دو سوم حاضران و رأی دهندگان در مجمع و در صورتی که این اکثریت شامل اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده باشد، اصلاحیه توسط دبیرکل برای پذیرش تمامی اعضاء به آنها اطلاع داده خواهد شد.

ب - چنین اصلاحیه ای (۱۲) ماه پس از تاریخ پذیرفته شدن آن توسط دو سوم اعضاء لازم الاجراء خواهد گردید. این اصلاحیه در رابطه با تمامی اعضاء لازم الاجراء خواهد بود مگر آنهایی که پیش از لازم الاجراء شدن اصلاحیه، اعلامیه ای را مبنی بر نپذیرفتن اصلاحیه ارائه دهند.

۳- اصلاح به وسیله اجلاس:

۱ - متن فوق ترجمه مصوب مجلس است. ولی ظاهراً باید گفته می شد: «هر عضو این کنوانسیون که عضو سازمان نباشد»

به محض درخواست یک عضو که دست کم یک سوم اعضا با آن موافقت کرده باشند اجلاسی با دعوت از کشورهای موضوع ماده (۷) توسط دبیرکل تشکیل خواهد گردید. ماده ۱۰ - رویه ویژه برای اصلاح ضمیمه‌ها:

۱- هرگونه اصلاح ضمیمه‌ها که توسط عضوی پیشنهاد می‌شود در سازمان به درخواست آن عضو رسیدگی خواهد شد.

۲- چنانچه این اصلاحات به تصویب اکثریت دو سوم حاضران و رأی دهندگان در کمیته ایمنی دریاوردی سازمان - که از تمامی اعضا برای حضور و رای‌گیری در آن دعوت خواهد شد - برسد و اگر این اکثریت شامل اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده باشد، چنین اصلاحیه‌ای به وسیله دبیرکل به تمامی اعضا جهت پذیرش آنها اطلاع داده خواهد شد.

۳- چنین اصلاحیه‌ای در تاریخ تعیین شده از سوی کمیته ایمنی دریاوردی در زمان تصویب آن، لازم‌الاجراء خواهد شد مگر اینکه تا تاریخ مقدم‌تر تعیین شده توسط کمیته در همان زمان، یک پنجم اعضا یا پنج عضو، هر کدام که تعداد کمتری داشته باشد، دبیرکل را از مخالفت خویش با اصلاحیه آگاه نمایند. تعیین تاریخهای موضوع این بند توسط کمیته ایمنی دریاوردی به وسیله اکثریت دو سوم حاضران و رأی دهندگان که شامل اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده می‌باشد، صورت خواهد گرفت.

۴- هر اصلاحیه در زمان لازم‌الاجراء شدن در مورد تمامی اعضائی که با اصلاحیه مخالفت نکرده‌اند، جایگزین مفاد قبلی که اصلاحیه به آنها اشاره می‌کند شده و مفاد مزبور را لغو خواهد کرد. مخالفت یکی عضو برای دیگر اعضا جهت پذیرش کاتیتیرهایس که این کنوانسیون در مورد آنها اعمال می‌شود، الزام‌آور نخواهد بود.

۵- دبیرکل تمامی اعضا و اعضای سازمان را از هر درخواست و مکاتبه به موجب این ماده و تاریخ لازم‌الاجراء شدن هر اصلاحیه‌ای آگاه خواهد کرد.

۶- در صورتی که اصلاحیه پیشنهادی ضمیمه‌ها در کمیته ایمنی دریاوردی مورد بررسی قرار گرفته ولی تصویب نشده باشد هر عضو می‌تواند درخواست برگزاری اجلاسی را نماید که کشورهای موضوع ماده (۷) به آن دعوت خواهند شد. اجلاس مزبور به محض

دریافت اطلاعاتیه توافق دست کم یک سوم اعضای دیگر توسط دبیرکل برای رسیدگی به اصلاحات ضمیمه‌ها تشکیل خواهد شد.

ماده ۱۱ - انصراف:

۱- هر عضو می‌تواند با سپردن سندی به دبیرکل از این کنوانسیون انصراف نماید. انصراف یک سال پس از تاریخ سپردن سند به دبیرکل نافذ خواهد شد.

۲- عضوی که مخالفت خود را با اصلاحیه ضمیمه‌ها اطلاع داده است، می‌تواند از این کنوانسیون انصراف نماید و انصراف مزبور در تاریخ لازم‌الاجراء شدن چنین اصلاحیه‌ای نافذ خواهد شد.

ماده ۱۲ - فسخ:

چنانچه تعداد اعضاء برای هر دوره زمانی (۱۲) ماه بی دربی کمتر از پنج عضو باشد، این کنوانسیون فسخ خواهد شد.

ماده ۱۳ - حل و فصل اختلافات:

۱- هرگونه اختلاف میان دو عضو یا بیشتر در ارتباط با تفسیر یا اجرای این کنوانسیون که به وسیله مذاکره یا از راههای دیگر حل اختلاف رفع شدنی نباشد، به درخواست یکی از آنها به دیوان داورى که به شرح زیر تشکیل می‌شود ارجاع خواهد شد. هر طرف دعوا، داورى را انتخاب خواهد کرد و این دو داور، داور سومى را انتخاب خواهند کرد که رئیس دیوان خواهد بود. چنانچه سه ماه پس از دریافت درخواست، یکی از طرفها داور را انتخاب نکند یا اگر داوران در انتخاب رئیس کوتاهی کنند، هر یک از طرفها می‌توانند از دبیرکل تقاضای انتصاب داور یا رئیس دیوان داورى را بنمایند.

۲- حکم دیوان داورى که به موجب مفاد بند (۱) صادر شده است، برای طرفهای دعوا لازم‌الرعایه خواهد بود.

۳- دیوان داورى قواعد دادرسی خود را تعیین خواهد نمود.

۴- تصمیمات دیوان داورى هم نسبت به رویه‌ها و محل گرد همائی خود و هم نسبت به هر گونه اختلاف مطرح نزد آن با رأی اکثریت گرفته خواهد شد.

۵- هرگونه اختلافی که ممکن است میان طرفهای دعوا در زمینه تفسیر و اجرای حکم

ایجاد شود، می‌تواند توسط هر یک از طرفها برای قضاوت به دیوان داورى که حکم را صادر نموده است، ارجاع شود.

ماده ۱۴ - حق شرط:

۱- حق شرط نسبت به این کنوانسیون مجاز است مگر در مورد مقررات مواد (۱) تا (۶)، (۱۳)، این ماده و ضمیمه‌ها مشروط بر اینکه این حق شرطها به صورت کتبی اعلام شده باشد و اگر پیش از سپردن سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق اعلام شده در آن سند تأیید شده باشد. دبیرکل چنین حق شرطهایی را به اطلاع تمامی کشورهای موضوع ماده (۷) خواهد رساند.

۲- هر حق شرط در نظر گرفته شده طبق بند (۱):

الف - مفاد این کنوانسیون را که حق شرط به آن مربوط می‌شود در حد حق شرط برای عضوی که حق شرط را در نظر گرفته اصلاح و تعدیل می‌کند.
ب - آن مفاد را در همان حد برای اعضای دیگر در ارتباطات آنها با عضوی که حق شرط را وارد نموده است، اصلاح و تعدیل می‌کند.

۳- هر عضوی که حق شرطی را به موجب بند (۱) تدوین نموده است می‌تواند در هر زمان با دادن اطلاعیه‌ای به دبیرکل از آن انصراف نماید.

ماده ۱۵ - علاوه بر اطلاعیه‌ها و مکاتبات پیش‌بینی شده در مواد (۹)، (۱۰) و (۱۴)، دبیرکل تمامی کشورهای موضوع ماده (۷) را از موارد زیر نیز آگاه خواهد نمود:

الف - امضاها، تنفیذها، پذیرشها، تصویبها و الحاقها به موجب ماده (۷)؛

ب - تاریخهای لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون طبق ماده (۸)؛

پ - تاریخ لازم‌الاجراء شدن اصلاحات این کنوانسیون طبق مواد (۹) و (۱۰)؛

ت - انصرافها به موجب ماده (۱۱)؛ و

ث - فسخ این کنوانسیون به موجب ماده (۱۲).

ماده ۱۶ - متون معتبر:

نسخه اصلی این کنوانسیون که متن آن به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی همگی موثق و معتبرند، به دبیرکل سپرده خواهد شد تا نسخه‌های گواهی شده برابر با اصل را به تمامی کشورهای موضوع ماده (۷) ارسال نماید.

در گواهی مراتب فوق، نمایندگان تام‌الاختیار امضاء کننده زیر که از جانب دولتهای متبوع خود به نحو مقتضی بدین منظور مجاز شده‌اند این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند. تنظیم شده در ژنو، به تاریخ دوم سپتامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و دو میلادی (۱۳۵۱/۶/۱۱ هجری شمسی).

ضمیمه ۱

مقررات آزمایش، بازرسی، تأیید و نگهداری کانتینرها

فصل ۱ - مقررات مشترک برای تمامی نظامهای تأیید

ماده ۱ - پلاک تأیید ایمنی

۱ -

الف - پلاک تأیید ایمنی طبق ویژگیهای مقرر در پیوست این ضمیمه باید به طور دائمی به هر کانتینر تأیید شده در محل کاملاً در معرض دید، مجاور هر گونه پلاک تأیید دیگری که برای مقاصد رسمی و اداری صادر گردیده است، در جایی که به راحتی آسیب نبیند، الصاق شود.

ب - روی هر کانتینر، تمامی علامتگذاریهایی مربوط به حداکثر وزن خالص باید طبق اطلاعات مربوط به حداکثر وزن ناخالص بر روی پلاک تأیید ایمنی باشد.

پ - مالک کانتینرها باید پلاک تأیید ایمنی روز کانتینر را بردارد اگر:

۱ - کانتینر به گونه‌ای تغییر داده شده باشد که تأیید اولیه و اطلاعات مندرج بر روی پلاک

تأیید ایمنی را باطل نماید؛ یا

۲ - کانتینر از سرویس و ارائه خدمات خارج شده و طبق کنوانسیون نگهداری نشده باشد؛

یا

۳ - تأیید به وسیله دستگاه اجرایی پس گرفته شده باشد؛

۲ -

الف - پلاک باید اطلاعات زیر را دست‌کم به زبان انگلیسی یا فرانسوی دربر داشته باشد.

«تأیید ایمنی CSC»

کشور صادرکننده تأیید و مرجع تأیید،

تاریخ (ماه و سال) ساخت،

شماره شناسائی سازنده کانتینر یا در مورد کانتینرهای موجودی که این شماره در مورد آنها ناشناخته است، شماره اختصاص یافته از سوی دستگاه اجرایی،

حداکثر وزن ناخالص مفید و موثر (کیلوگرم و پاوند)،

وزن مجاز رویهم چینی برای ۱/۸G (کیلوگرم و پاوند)،

مقدار بار مربوط به آزمایش فشار عرضی (کیلوگرم و پاوند).

ب- در روی پلاک باید یک جای خالی برای درج مقادیر (عوامل) استحکام دیواره انتهائی و / یا جانبی طبق بند (۳) این ماده و ضمیمه (۲)، آزمایشهای (۶) و (۷) در نظر گرفته شود. همچنین یک جای خالی در روز پلاک برای درج تاریخهای (ماه و سال) بازدید و بازرسی اول و بعدی مربوط به نگهداری باید در نظر گرفته شود.

۳- در صورتی که دستگاه اجرایی، کانتینری را مطابق با الزامات این کنوانسیون در مورد ایمنی بداند و اگر برای چنین کانتینری، مقادیر (عوامل) استحکام دیواره انتهائی و / یا جانبی، بیشتر یا کمتر از مقادیر قید شده در ضمیمه (۲) در نظر گرفته شده باشد، این مقادیر باید بر روی پلاک تأیید ایمنی نشان داده شوند.

۴- وجود پلاک تأیید ایمنی، ضرورت نمایش برجسبها یا اطلاعات دیگری را که ممکن است سایر مقرراتی که احتمالاً نافذ هستند مقرر کرده باشند از میان نمی‌برد.

ماده ۲- نگهداری و بازدید و بازرسی:

۱- مالک کانتینر مسؤل نگهداری آن در وضعیت ایمن می‌باشد.

۲-

الف- مالک کانتینر تأیید شده باید طبق رویه تجریز یا تأیید شده توسط عضو ذی ربط، در فواصل زمانی مناسب با شرایط کاری، کانتینر را بازدید و بازرسی نماید یا اقدام به این کار کند.

ب- تاریخی (ماه و سال) که قبل از آن باید کانتینر جدید تحت اولین بازدید و بازرسی

قرار بگیرد باید روی پلاک تأیید ایمنی ثبت شود.

پ - تاریخی (ماه و سال) که قبل از آن کانتینر باید بازدید و بازرسی مجدد گردد باید به وضوح روی کانتینر در روی پلاک تأیید ایمنی یا حتی الامکان نزدیک به آن ثبت شود و به گونه‌ای قابل قبول برای آن عضوی که رویه خاص بازدید و بازرسی را مقرر یا تأیید نموده است، باشد.

ت - فاصله زمانی میان تاریخ ساخت تا تاریخ اولین بازدید و بازرسی نباید بیش از پنج سال باشد. بازدید و بازرسی بعدی کانتینرهای جدید و بازدید و بازرسی دوباره کانتینرهای موجود نباید در فواصل زمانی بیش از (۳۰) ماه باشد. تمامی بازدیدها و بازرسیها باید معین نمایند که آیا کانتینر نقضی که باعث به مخاطره افکندن جان اشخاص شود، داراست یا خیر.

- ۳ -

الف - به عنوان شق دیگری از بند دو، عضو ذی ربط می تواند برنامه بازدید و بازرسی دائمی را در صورتی که طبق ادله ارائه شده از سوی مالک، قانع شود که چنین برنامه‌ای استاندارد ایمنی پائین تری را نسبت به استاندارد تعیین شده در بند (۲) بالا فراهم نمی کند، تأیید کند.

ب - برای نشان دادن اینکه کانتینر تحت برنامه تأیید شده بازدید و بازرسی دائمی عمل می کند، علامتی با حروف ACFP و مشخصه عضو اعطاء کننده تأیید برنامه باید روی کانتینر در روی پلاک تأیید ایمنی یا حتی الامکان نزدیک به آن نشان داده شود.

پ - تمامی بازدیدها و بازرسیهای انجام شده به موجب این برنامه باید معین کنند که آیا کانتینر دارای نقایصی است که می تواند جان اشخاص را به خطر بیاندازد یا خیر، بازدیدها و بازرسیها باید در ارتباط با تعمیر اساسی، نوسازی یا تبدیل کانتینرها از وضعیت خارج از سرویس به وضعیت سرویس انجام شوند و به هیچوجه کمتر از هر (۳۰) ماه یکبار نباشند.

۴ - از نظر این ماده، عضو ذی ربط، عضوی است که مالک در قلمرو آن اقامت دائمی یا دفتر اصلی دارد. با این حال، در صورتی که مالک اقامت دائمی یا دفتر اصلی در کشوری داشته باشد که دولت آن هنوز ترتیباتی را برای مقرر یا تأیید نمودن برنامه بازدید و بازرسی ایجاد نکرده است و تا زمان ایجاد ترتیبات، مالک می تواند رویه مقرر یا تأیید شده به وسیله

دستگاه اجرایی عضوی را که آماده عمل کردن به عنوان عضو ذی ربط می‌باشد، به کار بگیرد. مالک باید شرایط استفاده از چنین رویه‌هایی را که به وسیله دستگاه اجرایی مورد نظر مقرر شده، رعایت نماید.

فصل ۲ - مقررات تأیید کانتینرهای جدید از نظر نوع طرح

ماده ۲ - تأیید کانتینرهای جدید:

تمامی کانتینرهای جدید جهت واجد شرایط شدن برای گرفتن تأیید از نظر ایمنی به موجب این کنوانسیون، باید الزامات مقرر در ضمیمه (۲) را رعایت کنند.

ماده ۴ - تأیید نوع طرح:

در مورد کانتینرهایی که درخواست تأیید برای آنها ارائه شده است، دستگاه اجرایی به بازدید و بازرسی طرحها پرداخته و شاهد آزمایش نمونه اول کانتینر خواهد بود تا اطمینان حاصل نماید که کانتینرها مطابق با الزامات مقرر در ضمیمه (۲) می‌باشند. دستگاه اجرایی پس از متقاعد شدن باید متقاضی را به طور کتبی آگاه نماید که کانتینر الزامات این کنوانسیون را رعایت می‌نماید و این اطلاعیه به سازنده حق الصاق پلاک تأیید ایمنی را بر روی هر کانتینری از مجموعه نوع طرح می‌دهد.

ماده ۵ - مفادی برای تأیید از نظر نوع طرح:

۱ - چنانچه قرار باشد کانتینرها طبق مجموعه نوع طرح ساخته شوند، درخواست ارائه شده به دستگاه اجرایی برای تأیید از نظر نوع طرح باید منضم به طراحیها، خصوصیت طراحی نوع کانتینری که باید تأیید شود و اطلاعات دیگری از این دست باشد که ممکن است مورد نیاز دستگاه اجرایی باشد.

۲ - متقاضی باید نمادهای شناسایی را که سازنده در مورد نوع کانتینری که درخواست تأیید مربوط به آن می‌شود، اختصاص خواهد داد بیان نماید.

۳ - درخواست باید همچنین همراه با تضمینی از سوی سازنده مبنی بر موارد زیر باشد که

الف - چنین کانتینرهائی را با نوع طرح مربوط در صورت درخواست دستگاه اجرایی برای بازدید و بازرسی به دستگاه اجرایی تحویل خواهد داد؛

ب - دستگاه اجرایی را از هرگونه تغییر در طرح یا خصوصیت آن آگاه نموده و منتظر تأیید آن پیش از الصاق پلاک تأیید ایمنی به کانتینر خواهد ماند؛

پ - پلاک تأیید ایمنی را به هر کانتینری از همان مجموعه نوع طرح الصاق خواهد نمود و نه کانتینرهای دیگر؛

ت - سوابق کانتینرهای ساخته شده طبق نوع طرح تأیید شده را نگاه خواهد داشت. این سوابق باید دست کم حاوی شماره‌های شناسائی سازنده، تاریخهای تحویل، نامها و نشانیهای مشتریان تحویل گیرنده کانتینرها باشد.

۴ - دستگاه اجرایی می‌تواند کانتینرهای ساخته شده به عنوان نمونه‌های اصلاحی نوع تأیید شده طرح را در صورتی که متقاعد شود که این اصلاحات و تغییرات بر اعتبار و ارزش آزمایشهای انجام گرفته در جریان تأیید نوع طرح تأییری نمی‌گذارد، تأیید نماید.

۵ - دستگاه اجرایی اختیار الصاق پلاکهای تأیید ایمنی را بر پایه تأیید نوع طرح به سازنده نخواهد داد مگر اینکه متقاعد شود سازنده مشخصه‌های داخلی تولید کنترل را ایجاد نموده است تا اطمینان حاصل شود که کانتینرهای تولیدی با نمونه اولیه شده مطابقت خواهند داشت.

ماده ۶ - بازدید و بازرسی حین تولید:

به منظور اطمینان از اینکه کانتینرهای همان مجموعه نوع طرح طبق طرح تأیید شده ساخته می‌شوند، دستگاه اجرایی باید هر تعداد کانتینری را که لازم می‌بیند در هر مرحله از تولید مجموعه نوع طرح مورد بازدید و بازرسی یا آزمایش قرار دهد.

ماده ۷ - اطلاع به دستگاه اجرایی:

سازنده باید دستگاه اجرایی را پیش از آغاز تولید هر مجموعه جدید کانتینرهائی که قرار است طبق یک نوع طرح تأیید شده ساخته شوند، آگاه نماید.

فصل ۳ - مقررات تأیید کانتینرهای جدید از طریق تأیید تک به تک

ماده ۸ - تأیید کانتینرها به صورت تک به تک:

دستگاه اجرایی می‌تواند در صورتی که پس از بازدید و بازرسی و مشاهده آزمایشها، متقاعد گردید که کانتینر الزامات این کنوانسیون را رعایت می‌کند، تأیید کانتینرها را به صورت تک به تک اعطاء نماید. دستگاه اجرایی پس از متقاعد شدن باید متقاضی را کتباً از تأیید آگاه نموده و این اطلاعیه حق الصاق پلاک تأیید ایمنی را بر روی چنین کانتینری به وی می‌دهد.

فصل ۴ - مقررات تأیید کانتینرهای موجود و کانتینرهای جدید تأیید نشده در زمان ساخت

ماده ۹ - تأیید کانتینرهای موجود:

۱ - چنانچه در ظرف پنج سال پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، مالک کانتینر موجود اطلاعات زیر را به دستگاه اجرایی ارائه دهد:

الف - تاریخ و محل ساخت؛

ب - شماره شناسایی سازنده کانتینر در صورت دسترسی به آن؛

پ - توان و قابلیت حداکثر وزن ناخالص مؤثر و مفید؛

ت -

۱ - مدرکی دال بر اینکه کانتینری از این نوع به طور بی‌خطر برای دوره‌ای دست کم به

مدت دو سال در حمل و نقل دریایی و / یا زمینی فعال بوده است، یا

۲ - مدرکی دال بر رضایت دستگاه اجرایی از اینکه کانتینر از نوع طرحی ساخته شده است

که قبلاً آزمایش شده و مطابق با شرایط مقرر در ضمیمه (۲) تشخیص داده شده به استثنای آن

دسته از شرایط فنی که مربوط به آزمایشهای استحکام دیواره انتهایی و جانبی می‌باشند، یا

۳ - مدرکی دال بر اینکه کانتینر طبق استانداردهایی ساخته شده که به نظر دستگاه اجرایی

همانند شرایط فنی مقرر در ضمیمه (۲) هستند، بجز آن دسته از شرایط فنی که مربوط به

آزمایشهای استحکام دیواره انتهایی و جانبی می‌باشند؛

ث - وزن مجاز رویهم چینی برای ۱/۸G (کیلوگرم و پاوند)؛ و

ج - اطلاعات دیگری از این دست که برای پلاک تأیید ایمنی مورد لزوم است.

در این صورت دستگاه اجرایی، پس از تحقیق و بررسی، باید مالک را کتباً از اعطای تأیید آگاه نماید و در صورت انجام این کار این اطلاعیه حق الصاق پلاک تأیید ایمنی را به مالک پس از انجام بازدید و بازرسی بر روی کانتینر مربوط طبق ماده (۲) می‌دهد. بازدید و بازرسی کانتینر مربوط و الصاق پلاک تأیید ایمنی باید حداکثر تا اول ژانویه ۱۹۸۵ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۶۴ هجری شمسی) انجام شوند.

۲ - کانتینرهای موجودی را که واجد شرایط تأیید به موجب بند (۱) این ماده نیستند می‌توان برای تأیید به موجب مفاد فصل (۲) یا فصل (۳) این ضمیمه معرفی نمود. برای چنین کانتینرهایی الزامات ضمیمه (۲) که مربوط به آزمایشهای استحکام دیواره انتهایی و جانبی است اعمال نمی‌شود. دستگاه اجرایی می‌تواند در صورتی که متقاعد شود که کانتینرهای مورد بحث مورد استفاده بوده‌اند، از چنین الزاماتی در ارتباط با ارائه طراحی‌ها و آزمایش، بجز آزمایشهای استحکام بلند کردن و کف کانتینر در صورت اقتضا صرف‌نظر نماید.

ماده ۱۰ - تأیید کانتینرهای جدید تأیید نشده در زمان ساخت

چنانچه در تاریخ ششم سپتامبر ۱۹۸۲ میلادی (۱۵/۹/۱۳۶۱ هجری شمسی) یا قبل از آن، مالک کانتینر جدید که در زمان ساخت تأیید نشده است اطلاعات زیر را به دستگاه اجرایی ارائه نماید:

الف - تاریخ و محل ساخت؛

ب - شماره شناسائی سازنده کانتینر، در صورت دسترسی به آن؛

پ - توان و قابلیت حداکثر وزن ناخالص مفید و مؤثر؛

ت - مدرکی دال بر رضایت دستگاه اجرایی از اینکه کانتینر طبق نوع طراحی که آزمایش شده و مطابق با شرایط فنی مقرر در ضمیمه (۲) تشخیص داده شده، ساخته شده است؛

ث - وزن مجاز رویهم چینی برای ۱/۸G (کیلوگرم و پاوند)؛ و

دستگاه اجرایی می‌تواند پس از تحقیق و بررسی، علی‌رغم مفاد فصل (۲) کانتینر را تأیید نماید. در صورت اعطای تأیید، مراتب باید کتباً به مالک اطلاع داده شود و این

اطلاعیه حق الصاق پلاک تأیید ایمنی را پس از انجام بازدید و بازرسی کانتینر مربوط طبق ماده (۲) به مالک می‌دهد. بازدید و بازرسی کانتینر مربوط و الصاق پلاک تأیید ایمنی باید حداکثر تا اول ژانویه ۱۹۸۵ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۶۴ هجری شمسی) انجام شوند.

فصل ۵ - مقررات تأیید کانتینرهای اصلاح شده

ماده ۱۱ - تأیید کانتینرهای تغییر داده و اصلاح شده

مالک کانتینر تأیید شده که به گونه‌ای در آن تغییر ایجاد گردیده که منجر به تغییرات ساختاری شده است باید دستگاه اجرایی یا سازمان تأیید شده‌ای که به طور مقتضی از طرف آن مجاز شده را از این تغییرات آگاه نماید. دستگاه اجرایی یا سازمان مجاز می‌تواند خواستار آزمایش دوباره کانتینر تغییر داده، در صورت اقتضاء پیش از تأیید و تصدیق مجدد، شود.

پیوست

پلاک تأیید ایمنی، مطابق با نمونه ارائه شده در زیر، باید به شکل مستطیلی ثابت و دائمی ضد زنگ، ضد آتش در اندازه دست کم ۱۰۰ میلی‌متر × ۲۰۰ میلی‌متر باشد. کلمات CSC SAFETY APPROVAL با حداقل بلندی حروف به اندازه ۸ میلی‌متر و کلمات و شماره‌های دیگر با حداقل بلندی ۵ میلی‌متر باید در سطح پلاک مهر شده، برجسته حک شوند یا به طریقی دیگر به صورت دائمی و خوانا نشان داده شوند.

CSC SAFETY APPROVAL

- 1 - (GB-L749/2775)
- 2 -Date Manufactured
- 3 -Identification no
- 4 -Maximum Gross Weightkglb
- 5 -Allowable Stacking Weightfor 1 8glb
- 6 -Racking test load ValueKglb
- 7 -

8 -

9 -

200 mm

۱- کشور محل تأیید و مرجع تأیید همان طوری که در مثال در سطر اول آمده است (کشور محل تأیید باید از طریق علامت مشخصه برای استفاده در نشان دادن کشور محل ثبت وسائط نقلیه موتوری در حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی نشان داده شود).

۲- تاریخ (ماه و سال) ساخت.

۳- شماره شناسائی سازنده کاتینر یا در مورد کاتینرهای موجودی که این شماره در مورد آنها ناشناخته است، شماره اختصاص یافته از سوی دستگاه اجرایی.

۴- حداکثر وزن مفید و مؤثر ناخالص (کیلوگرم و پاوند).

۵- وزن مجاز رویهم چینی برای ۱/۸G (کیلوگرم و پاوند).

۶- مقدار بار مورد استفاده در آزمایش فشار عرضی (کیلوگرم و پاوند).

۷- استحکام دیواره انتهائی روی پلاک نشان داده شود فقط وقتی که دیواره‌های انتهائی برای تحمل باری به اندازه ۰/۴ برابر کمتر یا بیشتر از حداکثر بار مجاز، یعنی ۰/۴P طراحی شده باشد باید روی پلاک نشان داده شود.

۸- استحکام دیواره جانبی فقط وقتی که دیواره‌های جانبی برای تحمل باری به اندازه ۰/۶P طراحی شده باشند باید روی پلاک نشان داده شود.

۹- تاریخ اولین بازدید و بازرسی نگهداری (ماه و سال) برای کاتینرهای جدید و تاریخهای بازدید و بازرسی بعدی نگهداری (ماه و سال) چنانچه پلاک برای این منظور استفاده شود.

ضمیمه ۲

آزمایشها و الزامات ایمنی ساختاری

مقدمه

در تنظیم الزامات این ضمیمه روشن است که در تمامی مراحل کارکرد کاتینرها،

نیروه‌های حاصل از حرکت، جایگیری، رویهم چینی و وزن کانتینر پر و نیروهای بیرونی بیشتر از استحکام طرح کانتینر نمی‌گردند. به ویژه، فرضیات زیر در نظر گرفته شده‌اند:

الف- کانتینر به گونه‌ای نگهداری خواهد شد که در معرض نیروهائی بیش از نیروهای پیش‌بینی شده در طراحی قرار نمی‌گیرد.

ب- محموله کانتینر طبق رویه‌های توصیه شده تجارت به گونه‌ای چیده می‌شود که نیروهائی بیش از نیروهای پیش‌بینی شده در طراحی بر کانتینر وارد نمی‌کند.

ساخت

- ۱- کانتینر ساخته شده از هرگونه ماده مناسبی که آزمایشهای زیر را به طور مطلوب و بدون هیچگونه تغییر شکل یا از شکل خارج شدن دائمی و در نتیجه نامناسب گشتن برای استفاده به منظوری که طراحی شده است، بتوان با آن انجام داد، باید بی‌خطر و سالم در نظر گرفت.
- ۲- ابعاد- چگونگی وضعیت و مقاومت پستهای گوشه‌ای در ارتباط با سیستم‌های بالا برنده و حفاظتی که در آنها کاربرد دارند باید نظارت و بررسی گردند.

بارگیریه‌ای آزمایشی و رویه‌های آزمایش

بارگیریه‌ای آزمایشی و رویه‌های آزمایش زیر در صورتی که با طرح کانتینر تناسب داشته باشد باید در مورد تمامی کانتینرهای تحت آزمایش اعمال گردند.

(۱) بلند کردن

کانتینری که دارای بار داخلی تجویز شده است، باید به گونه‌ای بالا برده شود که هیچگونه نیروهای شتاب قابل توجهی بر آن وارد نشود. پس از بالا بردن، کانتینر باید برای پنج دقیقه معلق مانده و سپس به زمین گذاشته شود.

الف - بلند کردن از محل بستهای گوشه‌ای

رویه‌های آزمایش

(۱) بلند کردن از بستهای گوشه بالا:

برای بلند کردن کانتینرهای با طول اسمی بزرگتر از ۳/۰۰۰ میلی‌متر (۱۰ فوت) قوت نیروهای بلند کننده باید به صورت عمودی بر هر (۴) بست بالای وارد شوند.

برای بلند کردن کانتینرهایی با طول اسمی ۳/۰۰۰ میلی‌متر (۱۰ فوت) یا کمتر، نیروهای بلند کننده باید بر چهار بست گوشه بالا اعمال شوند، به گونه‌ای که زاویه میان هر وسیله بالا برنده و نیروی عمودی ۳۰ درجه باشد.

(۲) بلند کردن از بستهای گوشه‌های پائینی:

برای بلند کردن کانتینرها، نیروهای بلند کننده باید به گونه‌ای باشد که وسایل بالا برنده فقط بر بستهای گوشه‌های پائینی‌ها تأثیر داشته باشند. نیروهای بلند کننده باید در زوایایی با افق زیر وارد گردند:

(۳۰) درجه باری کانتینرهایی با طول اسمی ۱۲/۰۰۰ میلی‌متر (۴۰ فوت) یا بیشتر،
(۳۷) درجه برای کانتینرهایی با طول اسمی ۹/۰۰۰ میلی‌متر (۳۰ فوت) و تا ۱۲/۰۰۰ میلی‌متر (۴۰ فوت) (اسمی) اما نه خود ۱۲/۰۰۰ میلی‌متر.

(۴۵) درجه برای کانتینرهایی با طول اسمی ۶/۰۰۰ میلی‌متر (۲۰ فوت) و تا ۹/۰۰۰ میلی‌متر (۳۰ فوت) اما نه خود ۹/۰۰۰ میلی‌متر، (۶۰) درجه برای کانتینرهایی با طول اسمی کمتر از ۶/۰۰۰ میلی‌متر (۲۰ فوت)

بارگیربهای آزمایشی و نیروهای وارده بارگیری داخلی:

بار به گونه‌ای توزیع می‌شود که وزن کانتینر و بار ۲R باشد. در مورد کانتینر مخزن‌دار، اگر وزن آزمایشی بار داخلی به اضافه وزن خود کانتینر کمتر از ۲R باشد، باید یک بار تکمیلی که در طول مخزن پخش شده است به کانتینر وارد شود. نیروهای وارده خارجی:

مانند بلند کردن وزن ترکیبی ۲R به گونه‌ای که تجویز شده است (تحت عنوان رویه‌های آزمایش).

۱- بلند کردن

(ب) بلند کردن به وسیله روشهای دیگر

رویه‌های آزمایش

(۱) بلند کردن از محل روزنه‌های دیواره‌های جانبی کانتینری که شاخکهای بالابرد جهت بلند کردن کانتینر داخل آنها می‌رود:

کانتینر باید روی میله‌هایی در همان صفحه افقی قرار داده شود، در داخل هر روزنه یک میله قرار داده می‌شود که برای بلند کردن کانتینر پر استفاده می‌شود. میله‌ها باید پهنايي برابر شاخک‌هایی داشته باشند که قرار است در جابه‌جایی کانتینر استفاده شوند و تا ۷۵٪ طول روزنه داخل آن گردند.

(۲) بلند کردن از محل بازوهای قلابدار:

کانتینر باید روی بالشتک‌هایی در همان صفحه افقی قرار گیرد که هر بالشتک زیر یک بازوی قلابدار می‌باشد. این بالشتکها، باید هم اندازه فضای بلند کردن به وسیله بازوهای قلابداری باشد که از آنها استفاده می‌شود.

(۳) دیگر روشها:

چنانچه کانتینرها برای حمل در وضعیت پربار هر روش دیگری که در قسمت (الف) یا بندهای (۱) و (۲) قسمت (ب) ذکر نشده است طراحی شده باشند باید همراه با پارگیری داخلی و نیروهای خارجی وارده که نمونه شرایط شتاب مناسب برابر آن روش هستند نیز آزمایش شوند.

بارگیریهای آزمایشی و نیروهای وارده بارگیری داخلی:

بار به گونه‌ای توزیع می‌شود که وزن کانتینر بار آزمایشی با هم برابر $1/25R$ باشند. در مورد کانتینر مخزن‌دار، وقتی وزن آزمایشی بار داخلی به اضافه وزن خود کانتینر کمتر از $1/25R$ باشد یک بار تکمیلی که در طول مخزن پخش شده است باید به کانتینر وارد شود.

نیروهای وارده خارجی:

مانند بلند کردن وزن ترکیبی $1/25R$ به گونه‌ای که تجویز شده است (تحت عنوان رویه‌های آزمایش).

۲ - رویهم چینی

۱- به دلیل شرایط حمل و نقل بین‌المللی در صورتی که حداکثر نیروهای عمودی شتاب به نحو قابل ملاحظه‌ای متفاوت از ۱/۸g باشند و زمانی که کانتینر به طور مطمئن و مؤثری محدود به چینی شرایطی باشد، جرم رویهم چینی ممکن است به نسبت مناسبی از نیروهای شتاب تغییر کند.

۲- در تکمیل موفقیت آمیز این آزمایش، می‌تواند کانتینر را از نظر وزن مجاز رویهم چینی ساکن فوقانی که باید روی پلاک تأیید ایمنی در مقابل عنوان وزن مجاز رویهم چینی برای ۱/۸g (کیلوگرم و پاوند) نشان داده شود، اندازه‌گیری نمود.

رویه‌های آزمایش

کانتینری که دارای بارگیری داخلی تجویز شده است باید روی چهار بالشک مسطح قرار گیرد که آنها نیز به نوبه خود بر روی یک سطح افقی محکم که هر یک زیر یک بست پائینی گوشه یا سازه مشابه در گوشه می‌باشند، نگاهداری می‌شوند. بالشکها باید زیر بستها متمرکز گردیده و تقریباً همان ابعاد در طرح را مانند بستها داشته باشند.

هر نیروی وارده خارجی باید از طریق یک بست گوشه‌ای مشابه در آزمایش یا بالشکی با همان ابعاد در طرح بر هر کدام از بستهای گوشه وارد شود. بست گوشه یا بالشک آزمایش باید نسبت به بست گوشه بالایی کانتینر برابر ۲۵ میلی‌متر (۱ اینچ) در عرض و ۳۸ میلی‌متر (۱/۵ اینچ) در طول باشد.

بارگیرهای آزمایشی و نیروهای وارده

بارگیری داخلی:

بار به گونه‌ای توزیع می‌شود که وزن کانتینر و یا آزمایشی با هم برابر با ۱/۸g گردد. کانتینرهای مخزن‌دار را می‌توان در وضعیت کاملاً خالی آزمایش نمود.

نیروهای وارده خارجی:

مانند اینکه هر یک از چهار بست گوشه‌های بالا را در معرض یک نیروی عمودی روبه پائین برابر با $1/8 \times 25 \times 0$ وزن مجاز رویهم چینی ساکن فوقانی قرار داد.

۳- بارهای متمرکز

بارگیریهای آزمایشی و نیروهای وارده
الف - روی سقف

مساخت ۳۰۰ میلی‌متر × ۶۰۰ میلی‌متر (۱۲) اینچ × ۲۴ اینچ) پخش شده است.

نیروهای وارده خارجی بطور عمودی به سمت پایین سطح بیرونی ضعیفترین قسمت سقف کانتینر وارد می‌آیند.

بارگیری داخلی:

هیچ

نیروهای وارده خارجی:

بار متمرکز برابر با ۳۰۰ کیلوگرم (۶۶۰ پوند) که به طور یکنواخت در محدوده‌ای به

ب - روی کف

آزمایش باید با قرار دادن کانتینر روی چهارپایه تراز زیر چهار گوشه زیرین آن صورت گیرد به شیوه‌ای که ساختار اصلی آن برای کج شدن آزاد باشد.

اسباب و وسایل آزمایش با وزن ۵۴۶۰ کیلوگرم (۱۲۰۰۰ پوند) یعنی (۲۷۳۰) کیلوگرم (۶۰۰۰ پوند) در هر یک از دو سطح با دارا بودن مجموع سطح تماس ۲۸۴ سانتی‌متر مربع (۴۴ اینچ مربع)، هنگام بارگیری، یعنی ۱۴۲ سانتی‌متر مربع (۲۲ اینچ مربع) در هر سطح با پهنای سطح ۱۸۰ میلی‌متر (۷ اینچ) با فاصله ۷۶۰ میلی‌متر (۳۰ اینچ) از یکدیگر، مرکز به مرکز، باید در تماسی سطح کف کانتینر حرکت داده شوند.

بارگیری داخلی

دوبار متمرکز هر یک به وزن ۲۷۳۰ کیلوگرم (۶۰۰۰ پوند) که هر یک روی کف کانتینر در منطقه تماسی به مساحت ۱۴۲ سانتی‌متر مربع (۲۲ اینچ مربع) وارد می‌شوند.

نیروهای وارده خارجی:

هیچ

۴ - فشار عرضی

رویه‌های آزمایش

بارگیرهای آزمایشی و نیروهای وارده

بارگیری داخلی:

میچ

نیروهای وارده خارجی:

وارد آمدن فشار به ساختارهای انتهایی پهلوها و قسمت‌های جانبی کانتینر، نیروها باید برابر با نیروهایی باشد که کانتینر برای آنها طراحی شده است.

کانتینر در وضعیت خالی، باید روی چهار عدد پایه تراز به صورت یکی در زیر هر گوشه زیرین قرار داده شود و در مقابل تکانهای عمودی و افقی به وسیله اسباب و آلات لنگر حفظ گردد. اسباب مزبور باید به گونه‌ای قرار گیرند که فشار افقی تنها در گوشه‌های زیرین و به طور مورب در مقابل آن قسمت‌هایی که این نیروها بر آنها وارد می‌گردد در نظر گرفته شود. نیروهای وارده خارجی جداگانه یا همزمان با هر یک از بستهای گوشه‌ای بالا، روی یک سمت کانتینر در خطوطی به موازات هر دو ساختار زیرین و سطوح قسمت‌های انتهایی کانتینر اعمال می‌گردند نیروها باید ابتدا به سوی و سپس به سمت خارج از بستهای گوشه‌ای بالا وارد آیند در مورد کانتینرهایی که هر یک از قسمت‌های انتهایی آن حول خط مرکزی عمودی خود دارای قرینه است، تنها یک قسمت مورد آزمایش قرار می‌گیرد لیکن دو سمت کانتینرهایی با قسمت‌های انتهایی فاقد قرینه باید مورد آزمایش قرار گیرند.

۵- ءءمل فشار طولی (آزمایش سکون)

هنگام طراحی و ساخت کانتینرها باید به خاطر داشت که کانتینرها ممکن است هنگام حمل به طرق زمینی شتابهای $2g$ را که به طور افقی در جهت طولی وارد می شوند، ءءمل گردند.

بارگیریهای آزمایشی و نیروهای وارءه

روههای آزمایش

بارگیری داخلی:

کانتینری که دارای بارگیری داخلی ءءویز شده است باید به طور طولی با ءءکم کردن دو بست گوشه ای زیرین یا ساختارهای گوشه ای معادل دو یک انتها به نقاط مناسبی از لنگر مورد فشار قرار گیرد. نیروهای وارءه خارجی ابتدا باید به سوی و سپس به خارج از نقاط لنگر وارد شوند. کلیه قسمتهای جانبی کانتینر باید مورد آزمایش قرار گیرند.

بار توزیع شده به طور یکنواخت به گونه ای که وزن ترکیبی کانتینر و بار آزمایش برابر با حداکثر میزان یا وزن مفید ناخالص یا R گردد. در خصرص کانتینرهای مخزن دار هنگامی که وزن بار داخلی به اضافه وزن خود کانتینر کمتر از حداکثر میزان یا وزن مفید ناخالص یا R باشد، بار تکمیلی باید به کانتینر وارد گردد.

نیروهای وارءه خارجی:

مانند اینکه هر یک از پهلوهای کانتینر را در معرض نیروهای کشش و تراکم طولی مقدار R قرار دهند، یعنی نیروی ترکیبی $2R$ یکجا روی ساختار زیرین کانتینر.

۶ - دیواره‌های انتهایی

دیواره‌های انتهایی باید قدرت تحمل باری که حداقل $۰/۴$ برابر حداکثر بار مجاز می‌باشد را داشته باشد. با این حال در صورتی که دیواره‌های انتهایی با هدف تحمل باری کمتر یا بیشتر از $۰/۴$ برابر حداکثر بار مجاز طراحی شده باشند این عامل مقاومت باید طبق ماده (۱) ضمیمه (۱) روی پلاک تأیید ایمنی درج گردد.

رویه‌های آزمایش

بارگیری داخلی تجویز شده باید به شرح زیر اعمال گردد:

هر دو انتهای کانتینر باید مورد آزمایش قرار گیرند مگر هنگامی که قسمت انتهایی یکسان باشند که در این صورت تنها یکی از آنها باید آزمایش شود. دیواره‌های انتهایی کانتینر که دارای قسمت‌های جانبی باز یا درهای جانبی هستند را می‌توان به طور جداگانه یا همزمان مورد آزمایش قرار داد. دیواره‌های انتهایی کانتینرها که دارای قسمت‌های جانبی باز یا درهای جانبی هستند باید جداگانه مورد آزمایش قرار گیرند.

هنگامی که قسمت‌های انتهایی جداگانه تحت آزمایش قرار می‌گیرند واکنشها در برابر نیروهای وارده به دیوار انتهایی باید به ساختار زیرین کانتینر محدود گردند.

بارگیرهای آزمایشی و نیروهای وارده

بارگیری داخلی:

مانند اینکه بخش داخلی یک دیواره انتهایی را در معرض $۰/۴P$ بار توزیع شده به صورت یکنواخت یا بار دیگری از این قبیل که امکان دارد کانتینر برای آن طراحی شده باشد قرار می‌دهد.

نیروهای وارده خارجی:

هیچ

۷- دیواره‌های جانبی

دیواره‌های جانبی باید قدرت تحمل باری که حداقل $0/6$ برابر حداکثر بار مجاز می‌باشد را داشته باشد. با این حال در صورتی که دیواره‌های جانبی با هدف تحمل وزنی کمتر یا بیشتر از $0/6$ برابر حداکثر بار مجاز طراحی شده باشند این عامل مقاومت باید طبق ماده (۱) ضمیمه (۱) روی پلاک تأیید ایمنی درج گردد.

رویه‌های آزمایش

بارگیریهای آزمایشی و نیروهای وارده

بارگیری داخلی تجویز شده باید به شرح

بارگیری داخلی:

زیر اعمال گردد:

مانند اینکه بخش درونی دیواره جانبی را

هر دو پهلوئی کانتینر باید مورد آزمایش

در معرض $0/6P$ بار توزیع شده به صورت

قرار گیرد مگر هنگامی که پهلوها یکسان باشد

یکنواخت یا نیروی دیگری از این قبیل که

که در این صورت تنها یک پهلو باید آزمایش

امکان دارد کانتینر برای آن طراحی شده باشد

شود. دیواره‌های جانبی باید جداگانه آزمایش

قرار می‌دهد.

شوند و واکنشها نسبت به نیروی بارگیری

نیروهای وارده خارجی:

داخلی بساید به بست‌های گوشه‌ای یا

هیچ

ساختارهای گوشه‌ای معادل محدود گردند.

کانتینرهایی با قسمتهای فوقانی باز باید در

وضعیتی آزمایش گردند که با هدف کاربرد آنها

در آن وضعیت طراحی شده‌اند، به عنوان مثال

با قرار داشتن بخشهای فوقانی متحرک در

جای خود.

قانون تصویب پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد

زاید خطرناک و دیگر ضایعات در دریا^۱

مصوب ۱۳۸۰/۱/۱۹

ماده واحده - پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات در دریا مشتمل بر شانزده ماده و پنج ضمیمه به شرح پیوست تصویب و اجازه تسلیم اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

پروتکل کنترل انتقال برون مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات در دریا

مقدمه:

کشورهای متعاقد که عضو کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در مورد حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی - مصوب ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۷۵ هجری شمسی) - می باشند؛

با تصدیق به خطری که انتقالات برون مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات متوجه سلامت انسان و محیط زیست منطقه پروتکل می نماید و اینکه انتقالات و دفع مزبور، اثرات زیانبار این گونه مواد زاید را از منشأ آنها به کشورهای عبور و کشورهای که مواد زاید در آنها دفع یا نگهداری خواهد شد، انتقال می دهد؛
با اعتقاد به اینکه کاهش یا کنار گذاشتن تولید مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات، و در

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۳۷۰ مورخ ۱۳۸۰/۲/۲۳ - صفحه ۱۴۰ مجموعه قوانین سال

صورتی که این امر میسر نباشد، دفع صحیح آنها از نظر زیست‌محیطی در محل تولید یا در نزدیکی آن مؤثرترین راه برای کاهش خطرانی است که به واسطه مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات از جمله انتقالات برون مرزی آنها متوجه سلامت انسان و محیط زیست دریایی می‌شود؛

با تشخیص کامل اینکه هر کشور متعاقد دارای حق حاکمیت برای تحریم ورود یا دفع مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات خارجی در سرزمین خود می‌باشد؛
با تأکید بر اهمیت همکاری و هماهنگی اقدامات منطقه‌ای به منظور نظارت بر انتقالات برون مرزی مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات بین کشورهای متعاقد و محدودیت واردات مواد زائد از کشورهای غیر متعاقد برای دفع؛

با توجه به ماده (۱۱) کنوانسیون بازل در مورد کنترل انتقالات برون مرزی مواد زائد خطرناک و دفع آنها مصوب مارس ۱۹۸۹ میلادی (اسفند ۱۳۶۷ هجری شمسی) و با اعتقاد به روح کنوانسیون یاد شده؛

با آگاهی از مفاد کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریا - مصوب ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱ هجری شمسی) - کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتی‌ها و پروتکل آن (مارپول ۷۳/۷۸) و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا به وسیله تخلیه مواد زائد و دیگر ضایعات مصوب ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی) و پروتکل آن - مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هجری شمسی) -؛

همچنین با در نظر گرفتن اقدامات و موافقتنامه‌های بین‌المللی مربوط به ویژه اعلامیه ریر درباره محیط زیست و توسعه (۱۹۹۲ میلادی) (۱۳۷۱ هجری شمسی) و دستور کار ۲۱؛
با علاقمندی به تحکیم اجرای مواد (۴) و (۵) و با رعایت ماده (۱۹) کنوانسیون منطقه‌ای کویت؛

به شرح زیر توافق نمودند:

ماده ۱ - حیطه شمول پروتکل:

۱- این پروتکل در مورد مواد زائد زیر که مشمول انتقالات برون مرزی از منطقه پروتکل یا به آن یا از طریق آن و همچنین دفع آنها هستند، اعمال خواهد شد؛

الف - مواد زیادی^۱ که در هر یک از طبقه‌بندیهای ضمیمه (۱) درج شده‌اند مواد زاید خطرناک خواهند بود مگر اینکه این مواد هیچ یک از ویژگی‌های مندرج در ضمیمه (۳) را دارا نباشند؛ و

ب - مواد زیادی که در هر یک از طبقه‌بندی‌های ضمیمه (۲) درج شده‌اند، دیگر ضایعات خواهند بود.

۲ - مواد زیادی که به سبب رادیواکتیو بودن مشمول سایر نظامهای نظارتی بین‌المللی هستند، از حیثه مشمول این پروتکل مستثنی هستند.

۳ - مواد زیادی که از تأسیسات ساحلی ناشی شده و تحت مشمول پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره - مصوب ۱۹۸۹ میلادی (۱۳۶۸ هجری شمسی) - قرار دارند، از حیثه مشمول این پروتکل مستثنی می‌باشند.

۴ - هیچ یک از مفاد این پروتکل به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد به معنای ممنوعیت یا تنظیم انتقالات برون مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از طریق زمین یا هوا (که به محیط زیست دریایی منطقه پروتکل وارد نمی‌شود) باشد.

ماده ۲ - تعاریف

از نظر این پروتکل:

۱ - «مواد زاید» عبارت از مواد یا اجسامی که دفع شده‌اند یا قرار است دفع شوند یا براساس مقررات قوانین ملی لازم است دفع گردند.

۲ - «مدیریت» به معنای جمع‌آوری، حمل و دفع مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از جمله مراقبت بعدی از محل‌های دفع می‌باشد.

۳ - «انتقالات برون مرزی» عبارت است از هرگونه انتقال مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی یک کشور می‌باشد یا از طریق منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی کشور دیگر است یا از طریق منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی هیچ کشوری نمی‌باشد، به شرطی که حداقل دو کشور در انتقال دخالت داشته باشند.

۱ - عبارت «مواد زیادی» در متن مصوب مجلس ذکر شده است اما ظاهراً «مواد زیادی» صحیح است.

۴- «مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی» به معنای انجام تمام اقدامات عملی برای تضمین این است که مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات به نحوی مهار شده که موجب حفظ سلامت انسان و محیط زیست در برابر اثرات زیان‌آور ناشی از این گونه ضایعات خواهد شد.

۵- «کشور واردکننده» عبارت است از هر کشوری که انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات به آن طراحی شده یا به منظور دفع در آن یا برای بارگیری قبل از دفع در منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی هیچ کشوری نمی‌باشد، در نظر گرفته شده است.

۶- «کشور صادرکننده» عبارت است از هر کشوری که از آن انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات قرار است انجام شود یا انجام شده است.

۷- «کشور عبور» عبارت است از هر کشوری به جز کشور صادرکننده یا واردکننده که از طریق آن انتقال مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات قرار است انجام گردد یا انجام می‌شود.

۸- «کشورهای مربوط» عبارتند از کشورهایی که کشور واردکننده، صادرکننده یا عبور باشند اعم از آنکه از کشورهای متعاقد باشند یا نباشند.

۹- «واردکننده» عبارت از هر شخصی است که تحت صلاحیت کشور واردکننده می‌باشد و ترتیب ورود مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را می‌دهد.

۱۰- «صادرکننده» عبارت از هر شخصی است که تحت صلاحیت کشور صادرکننده می‌باشد و ترتیب صدور مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را می‌دهد.

۱۱- «تولیدکننده» عبارت از هر شخصی است که فعالیت‌های وی باعث تولید مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات می‌شود یا در صورتی که شخص مزبور ناشناخته باشد شخصی که این ضایعات را تحت تملک و یا کنترل دارد.

۱۲- «دفع‌کننده» عبارت است از هر شخصی که مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات برای وی حمل می‌شود و دفع آن ضایعات را انجام می‌دهد.

۱۳- «دفع» عبارت است از هر گونه عملیاتی که در ضمیمه (۴) این پروتکل مشخص گردیده است.

۱۴- «حمل‌کننده» عبارت است از هر شخصی که حمل و نقل مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را انجام می‌دهد.

- ۱۵- «شخص» عبارت از هر شخص حقیقی یا حقوقی است.
- ۱۶- «کشتی» عبارت است از هر نوع شناوری که در محیط زیست دریایی حمل می‌کند و شامل قایقهای هیدروفویل، هاورکرافتها، زیر دریایی‌ها، قایقهای شناور و سکوهای شناور یا ثابت می‌باشد.
- ۱۷- «منطقه پروتکل» عبارت است از منطقه‌ای که در ماده (۳) این پروتکل تعریف شده است.
- ۱۸- «کشور متعاقد» عبارت است از هر کشوری که عضو این پروتکل شده است.
- ۱۹- «کنوانسیون» عبارت از کنوانسیون منطقه‌ای کوریت برای همکاری در مورد حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی - مصوب ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) - می‌باشد.
- ۲۰- «شورا» عبارت است از رکن سازمان متشکل از کشورهای متعاقد که طبق ماده (۱۶) کنوانسیون تشکیل شده است.
- ۲۱- «سازمان» عبارت است از سازمان منطقه‌ای برای حفاظت از محیط زیست دریایی که طبق ماده (۱۶) کنوانسیون تشکیل شده است.
- ۲۲- «مرجع صالح» عبارت است از مرجع ملی که در ماده (۱) کنوانسیون تعریف شده است یا مرجع یا مراجعی که در دولت کشور متعاقد از سوی مرجع ملی منصوب شده و مسئول اجرای تعهدات و وظایفی است که در این پروتکل تصریح شده است.
- ۲۳- «رهنمودهای فنی منطقه‌ای» عبارت است از رهنمودهایی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی که به موجب بند (پ) ماده (۱۴) این پروتکل وضع شده است.
- ۲۴- «تأسیسات دریافت منطقه‌ای» عبارت از هر گونه تأسیسات به وجود آمده بر مبنای ابتکار منطقه‌ای برای دریافت ضایعات و تدارک خدمات برای بیش از یک کشور متعاقد است.
- ۲۵- «حمل و نقل غیرقانونی» عبارت از هر گونه انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات به گونه‌ای که در ماده (۱۰) این پروتکل مشخص شده است.

ماده ۳ - منطقه شمول

منطقه‌ای که این پروتکل در مورد آن اعمال می‌شود (از این پس «منطقه پروتکل» نامیده می‌شود) عبارت است از منطقه دریایی به گونه‌ای که در بند (الف) ماده (۲) کنوانسیون تعریف شده به اضافه آبهای که در سمت خشکی خطوط مبدایی قرار دارد که از آن پهنای دریای سرزمینی کشورهای متعاقد اندازه‌گیری می‌شود و در مورد بستر رودخانه تا حد آبهای شیرین و از جمله مناطق جزر و مدی، باتلاقهای شور، خورها و مصب خورها امتداد می‌یابد.

ماده ۴ - تعهدات کلی

۱- کشورهای متعاقد با در نظر گرفتن جنبه‌های اجتماعی، فنی و اقتصادی از به حداقل رسیدن تولید مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات اطمینان حاصل خواهند کرد.

۲- هر کشور متعاقد کلیه اشخاصی را که تحت صلاحیت ملی آن قرار دارند، از حمل و نقل یا دفع مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات منع خواهد کرد مگر این قبیل اشخاص مجاز به انجام چنین عملیاتی باشند.

۳- هر کشور متعاقد اقدامات مقتضی را اتخاذ خواهد نمود تا اطمینان حاصل نماید که اشخاصی که به مدیریت مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات تحت صلاحیت ملی آن اشتغال دارند اقدامات ضروری را برای جلوگیری از ایجاد آلودگی ناشی از مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعاتی که حاصل چنین مدیریتی می‌باشد و در صورت ایجاد آلودگی، برای کاهش عواقب آن برای سلامت انسان و محیط زیست اتخاذ می‌کنند.

۴- هر کشور متعاقد مقرر خواهد نمود که مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعاتی که قرار است مشمول انتقال برون مرزی قرار گیرد مطابق قواعد و استانداردهای بین‌المللی که به طور عمومی پذیرفته و به رسمیت شناخته شده‌اند بسته‌بندی گردد، برجسب زده شود و حمل گردد.

۵- هر کشور متعاقد مقرر خواهد نمود که انتقال مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات همراه با سند انتقال از جایی که انتقال برون مرزی آغاز می‌گردد تا محل دفع آنها انجام پذیرد.

۶- کشورهای متعاقد از کنترل موثر تأسیسات حمل و نقل و دفع مواد زائد خطرناک یا

دیگر ضایعات از جمله بازرسی و نظارت مرتب و روزمره بر اثرات زیست محیطی این عملیات اطمینان حاصل خواهند نمود.

۷- هر کشور متعاقد مقرر خواهد نمود که مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعاتی که قرار است صادر شود، در کشور واردکننده یا هر جای دیگر، به نحو صحیح زیست محیطی کنترل می شود.

۸- کشورهای متعاقد در نظارت بر اثرات مدیریت مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات بر سلامت انسان و محیط زیست همکاری خواهند کرد.

۹- کشورهای متعاقد در توسعه برنامه های فنی و سایر کمکهای مربوط به مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی همکاری خواهند نمود.

۱۰- کشورهای متعاقد حمل و نقل غیر قانونی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را جرم به شمار خواهند آورد.

۱۱- هر کشور متعاقد به منظور اجرای مفاد این پروتکل، اقدامات قانونی و اداری مناسب و اقدامات دیگری از جمله اقداماتی برای جلوگیری و مجازات اعمال مغایر با این پروتکل را اتخاذ خواهد نمود.

۱۲- هر کشور متعاقد مرجع صالح خود را که مسئول انجام تعهدات و وظایف مقرر در پروتکل است، تعیین خواهد نمود.

۱۳- کشورهای متعاقدی که حق خود را به منظور اعمال ممنوعیت واردات مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات برای دفع اعمال می کنند، کشورهای متعاقد دیگر را به طور مستقیم یا از طریق سازمان به طور کتبی مطلع خواهند نمود. کشورهای متعاقد از صدور مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات به کشورهای متعاقدی که ورود مواد زاید مزبور را ممنوع کرده اند، جلوگیری خواهند کرد یا مجوز صدور آنها را صادر نخواهند نمود.

۱۴- هیچ یک از مفاد این پروتکل به هیچ وجه تأثیری بر حق حاکمیت کشورهای متعاقد بر دریای سرزمینی آنها که طبق حقوق بین الملل مشخص شده است و حقوق حاکمیت و صلاحیتی که کشورهای متعاقد در مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره خود مطابق حقوق بین الملل دارد و اعمال آزادی ها و حقوق دریانوردی توسط کشتی ها و هواپیماهای کلیه

کشورها به گونه‌ای که در حقوق بین‌الملل پیش‌بینی شده و در اسناد بین‌المللی مربوط انعکاس یافته، نخواهد داشت.

ماده ۵ - ممنوعیت ورود

۱- واردات مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از کشورهای غیر متعاقد به داخل منطقه پروتکل یا عبور این مواد از این منطقه به منظور دفع نهایی توسط هر کشور متعاقد ممنوع است.

۲- کشورهای متعاقد می‌توانند مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را به منظور احیای منابع، بازیافت مواد، بازسازی، استفاده مجدد مستقیم یا استفاده‌های ثانوی از کشورهای غیر متعاقد از طریق منطقه پروتکل وارد نمایند مشروط بر اینکه:

الف- کشور واردکننده دارای تأسیسات و توانایی فنی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای باشد و تأسیسات مزبور با مشورت مرجع صالح کشور واردکننده نزد سازمان به ثبت رسیده باشد؛
ب- کشور صادرکننده فاقد توانایی فنی، تأسیسات لازم یا محل‌های مناسب دفع برای دفع صحیح مواد زاید و خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی باشد؛ و

پ- انتقال برون مرزی مواد زاید طبق کلیه موافقتنامه‌های بین‌المللی مربوط و قوانین ملی صورت پذیرد.

ماده ۶ - ممنوعیت دفع

۱- دفع مواد زاید خطرناک در منطقه پروتکل ممنوع است، مگر اینکه دفع این مواد به منظور عملیاتی که در بخش (ب) ضمیمه (۴) مشخص شده است، صورت بگیرد.

۲- در راستای نظام‌های حقوقی بین‌المللی مربوط، کلیه کشتی‌ها موظف به فراهم نمودن تأسیسات دریافت منطقه / ملی می‌باشند. به منظور دریافت این گونه مواد زاید و مواد زاید بنادر، تأسیسات مناسب منطقه‌ای و یا ملی فراهم خواهد گردید. کشورهای متعاقد می‌توانند برای خدمات ارایه شده در تأسیسات دریافت به خاطر مدیریت مواد زاید، با در نظر گرفتن مقررات ملی و رهنمودهای فنی منطقه‌ای هزینه‌هایی را وضع نمایند.

۳- دفع دیگر ضایعات مستلزم اخذ مجوز اولیه‌ای است که توسط مرجع صالح هر کشور متعاقد طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای ارایه می‌گردد.

ماده ۷- صدور مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات به کشورهای غیر متعاقد صدور مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات به وسیله کشور متعاقد به کشور غیر متعاقد امکان‌پذیر است، مشروط بر اینکه:

الف- کشور صادرکننده از طریق سازمان، سایر کشورهای مربوط را از قصد خود برای صدور مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات آگاه سازد؛

ب- کشور واردکننده دارای تأسیسات و توانایی فنی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی باشد؛ و

پ- انتقال برون مرزی طبق مقررات کنوانسیون بازل در خصوص کنترل انتقالات برون مرزی مواد زاید خطرناک و دفع آنها و سایر موافقتنامه‌های بین‌المللی مربوط و قوانین ملی انجام گردد.

ماده ۸- انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات بین کشورهای متعاقد (به استثنای موادی که در بند (۲) زیر پیش‌بینی گردیده، هیچ کشور متعاقدی مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات را به هیچ کشور متعاقد دیگری صادر نخواهد کرد مگر در موارد زیر:

الف- رهنمودهای فنی منطقه‌ای از سوی شورا به تصویب رسیده باشد؛

ب- کشور واردکننده دارای تأسیسات و توانایی فنی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای باشد و تأسیسات مزبور با مشورت مرجع صالح کشور واردکننده نزد سازمان به ثبت رسیده باشد؛

پ- کشور صادرکننده فاقد توانایی فنی و تأسیسات لازم یا محل‌های مناسب دفع برای دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای باشد.

۲- مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات می‌تواند توسط یک کشور متعاقد به کشور متعاقد دیگر برای عملیاتی که در بخش (ب) ضمیمه (۴) مشخص گردیده است، صادر گردد.

۳- کشور صادرکننده به طور مستقیم یا از طریق سازمان هر گونه انتقال برون مرزی

پیشنهادی مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات را به طور کتبی به کشورهای متعاقد مربوط اطلاع خواهد داد. این اطلاعیه شامل اعلامیه و اطلاعات مندرج در بخش (الف) ضمیمه (۵) خواهد بود. تنها ارسال یک اطلاعیه به هر کشور متعاقد مربوط و ارسال رونوشت آن به سازمان کافی خواهد بود.

۴- کشور واردکننده پاسخ خود را مبنی بر قبول انتقال مواد با یا بدون شرایط، عدم صدور مجوز برای انتقال یا درخواست اطلاعات بیشتر به طور کتبی به اطلاع دهنده ارایه خواهد داد. رونوشت پاسخ نهایی کشور واردکننده به مراجع صالح کشورهای مربوط و سازمان ارسال خواهد شد.

۵- هر کشور عبور که کشور متعاقد نیز می‌باشد، وصول اطلاعیه را بلادرنگ به اطلاع دهنده اعلام خواهد کرد. پس از آن کشور عبور می‌تواند ظرف سی روز پاسخ خود را مبنی بر قبول انتقال یا بدون شرایط، عدم صدور مجوز برای انتقال یا درخواست اطلاعات بیشتر به طور کتبی به اطلاع دهنده ارایه دهد. کشور صادرکننده تا زمانی که رضایت کتبی کشور عبور را دریافت نداشته است شروع انتقال برون مرزی را اجازه نخواهد داد. به هر حال چنانچه در هر زمانی کشور متعاقد تصمیم بگیرد که در مورد انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات به طور کلی یا تحت شرایط ویژه تقاضای رضایت کتبی قبلی نماید یا شرایط خود را در این خصوص اصلاح نماید، سایر کشورهای متعاقد را بلادرنگ از تصمیم خود آگاه خواهد ساخت. در مورد اخیر چنانچه کشور صادرکننده ظرف مدت سی روز از تاریخ دریافت اطلاعیه از سوی کشور عبور، پاسخی دریافت ندارد، کشور صادرکننده می‌تواند اجازه صدور را از طریق کشور عبور بدهد.

۶- نسخه‌ای از اسناد انتقال مندرج در بخش (ب) ضمیمه (۵) به همراه اطلاعیه به سازمان ارسال خواهد شد.

۷- هرگونه انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک و یا دیگر ضایعات تحت پوشش بیمه، وجه‌الضمان یا ضمانتنامه‌های دیگری که ممکن است به وسیله کشور واردکننده یا کشور عبور مقرر شده باشد، قرار خواهد گرفت.

۸- کشورهای متعاقد به منظور تیل به اهداف این ماده با یکدیگر همکاری خواهند کرد و

در ارتقای مدیریت صحیح مواد زاید و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای تلاش خواهند کرد.

ماده ۹ - استفاده طرف ثالث از تأسیسات بندری

چنانچه تأسیسات بندری در داخل منطقه پروتکل برای صدور مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات استفاده شود، هر کشور متعهدی که دارای صلاحیت ملی بر این تأسیسات باشد و آگاهانه استفاده از چنین تأسیساتی را مجاز یا ممنوع کرده باشد، از نظر این پروتکل به عنوان کشور صادر کننده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۰ - حمل و نقل غیر قانونی

۱- از نظر این پروتکل، هرگونه انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات که مغایر با این پروتکل و مقررات کلی حقوق بین‌الملل باشد، به عنوان حمل و نقل غیر قانونی تلقی خواهد شد.

۲- در موردی که انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات در نتیجه نحوه عمل صادر کننده یا تولید کننده، به عنوان حمل و نقل غیر قانونی تلقی گردد، کشور صادر کننده اطمینان حاصل خواهد نمود که ظرف مدت سی روز از تاریخی که کشور صادر کننده در مورد حمل و نقل غیر قانونی مطلع شده یا ظرف هر مدتی که کشورهای مربوط ممکن است پذیرفته باشند، مواد زاید مورد نظر:

الف - توسط صادر کننده یا تولید کننده یا در صورت لزوم به وسیله خود آن کشور به کشور صادر کننده بازگردانده می‌شود، یا، اگر این کار عملی نباشد؛

ب - طبق مفاد این پروتکل به گونه دیگری دفع می‌گردد.

بدین منظور کشورهای مربوط با بازگرداندن این قبیل مواد زاید به کشور صادر کننده مخالفت نکرده و یا مانع آن نخواهند شد یا از آن جلوگیری نخواهند کرد.

۳- در مواردی که انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات در نتیجه عمل وارد کننده یا دفع کننده به عنوان حمل و نقل غیر قانونی تلقی گردد، کشور وارد کننده اطمینان حاصل خواهد نمود که مواد زاید مورد نظر توسط وارد کننده یا دفع کننده یا در صورت لزوم توسط خود آن کشور طی مدت سی روز از تاریخی که کشور وارد کننده متوجه حمل و نقل

غیرقانونی شده است یا ظرف هر مدت دیگری که کشورهای مربوط ممکن است پذیرفته باشند، به گونه صحیح از نظر زیست محیطی دفع گردیده است.

بدین منظور کشورهای مربوط در صورت لزوم در دفع مواد زاید به گونه صحیح از نظر زیست محیطی با یکدیگر همکاری خواهند کرد.

۴- در مواردی که مسؤلیت حمل و نقل غیرقانونی را توان به صادرکننده یا تولیدکننده یا واردکننده یا دفع کننده نسبت داد، کشورهای مربوط از طریق همکاری اطمینان حاصل خواهند کرد که مواد زاید مورد نظر در اسرع وقت به گونه صحیحی از نظر زیست محیطی در کشور صادرکننده یا در کشور واردکننده یا هر جای دیگری که مقتضی شناخته شود، دفع گردیده است.

۵- هر کشور متعاهدی قانون ملی / داخلی مناسبی را برای جلوگیری از حمل و نقل غیرقانونی و مجازات آن وضع خواهد نمود. کشورهای متعاهد به منظور تیل به اهداف این ماده با یکدیگر همکاری خواهند نمود.

ماده ۱۱- وظیفه در قبال ورود مجدد

هرگاه انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعاتی که مورد قبول کشورهای مربوط می‌باشد، با رعایت مفاد این پروتکل نتواند مطابق با شرایط قرارداد به اتمام رسد، چنانچه ظرف مدت سی روز از تاریخی که کشور واردکننده مراتب را به اطلاع کشور صادرکننده و سازمان رسانده، نتوان ترتیبات دیگری برای دفع آنها به گونه صحیح از نظر زیست محیطی ایجاد کرد، کشور صادرکننده اطمینان حاصل خواهد نمود مواد زاید مورد نظر به وسیله صادرکننده به کشور صادرکننده بازگردانده می‌شود. بدین منظور کشور صادرکننده و کشور عبور مانع برگشت این قبیل مواد زاید به کشور صادرکننده نخواهد شد.

ماده ۱۲- اتخاذ سایر محدودیت‌ها

به منظور حفاظت بهتر از سلامت انسان و محیط زیست، هیچ یک از مفاد این پروتکل، هر کشور متعاهد را از وضع شرایط دیگری که در راستای مفاد این پروتکل بوده و طبق کنوانسیون بازل در خصوص کنترل انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک و دفع آنها و قواعد حقوق بین‌الملل می‌باشند، منع نخواهند کرد.

ماده ۱۳ - ترتیبات سازمانی

سازمان علاوه بر موارد دیگر، موارد زیر را انجام خواهد داد:

۱- برقراری تماس با مراجع صالح در کشورهای متعاقد در مورد اجرای این پروتکل؛

۲- تدارک آموزش متخصصان ملی به ویژه برای نظارت و اجرای مفاد این پروتکل؛

۳- ترتیب تدارک کمک و راهنمایی حقوقی و فنی به کشورهای متعاقد برای اجرای مؤثر

این پروتکل در صورت درخواست؛

۴- ارتقای شبکه و توانایی های منطقه ای به منظور تبادل داده ها و اطلاعات مرتبط با این

پروتکل؛

۵- نگهداری دفتر ثبت ویژه تأسیسات دفع در کشورهای متعاقدی که دارای توانایی فنی

کافی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی به

گونه ای هستند که در رهنمودهای فنی منطقه ای مقرر شده، با مشورت مراجع صالح؛

۶- برقراری نظام نظارتی واحد برای انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک و دیگر

ضایعات در منطقه پروتکل؛

۷- تسهیل ایجاد تأسیسات دریافت منطقه ای با همکاری نزدیک کشورهای متعاقد و

سازمانهای منطقه ای / بین المللی مربوط؛

۸- تهیه گزارشهایی بر مبنای اطلاعات دریافتی از کشورهای متعاقد در مورد اجرای این

پروتکل و ارائه آنها به شورا؛

۹- ایجاد و برقراری ارتباط با سازمانهای بین المللی و منطقه ای مربوط و سازمانهای

خصوصی مربوط در خارج از کشورهای متعاقد، از جمله تولید کنندگان و حمل کنندگان

مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات؛

۱۰- ایجاد و برقراری ارتباط با دبیرخانه کنوانسیون بازل در خصوص کنترل انتقالات

برون مرزی مواد زاید خطرناک و دفع آنها؛ و

۱۱- انجام وظایف دیگری که ممکن است برای اجرای این پروتکل به وسیله شورا به آن

محول شود.

ماده ۱۴ - وظایف شورا

شورا وظایف زیر را انجام خواهد داد:

الف - بازنگری اجرای پروتکل و بررسی کارایی اقدامات اتخاذ شده و نیاز به اتخاذ اقدامات دیگری از جمله الحاق ضمایم؛

ب - تصویب، بازنگری و اصلاح هر ضمیمه این پروتکل در صورت لزوم؛

پ - تصویب، تجدید نظر و اصلاح رهنمودهای نفی و منطقه‌ای؛ و

ت - انجام سایر وظایفی که برای اجرای این پروتکل ممکن است مقتضی باشند.

ماده ۱۵ - مقررات کلی

۱ - مفاد کنوانسیون مربوط به هر پروتکلی در مورد این پروتکل اعمال خواهد شد.

۲ - روش انجام اصلاحات پروتکلها و ضمایم آنها که طبق مواد (۲۰) و (۲۱) کنوانسیون اتخاذ گردیده است، در مورد این پروتکل اعمال خواهد شد.

۳ - آیین کار و مقررات مالی که به موجب ماده (۲۲) کنوانسیون اتخاذ گردیده است، و اصلاحات آنها در مورد این پروتکل اعمال خواهد شد.

۴ - ضمایم، بخش لاینفک این پروتکل را تشکیل می‌دهند، مگر اینکه در آنها به طور صریح به گونه دیگری قید شده باشد.

ماده ۱۶ - مقررات نهایی

۱ - این پروتکل در تهران، جمهوری اسلامی ایران، از تاریخ ۱۷ مارس تا ۱۴ ژوئن ۱۹۹۸ میلادی برابر با ۱۸ ذی‌قعدة ۱۴۱۸ تا ۱۹ صفر ۱۴۱۹ هجری قمری (۲۶ اسفند ۱۳۷۶ تا ۲۵ خرداد ۱۳۷۷ هجری شمسی) برای امضای هر کشور عضو کنوانسیون مفتوح خواهد بود.

۲ - این پروتکل منوط به تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق کشورهای عضو کنوانسیون خواهد بود، اسناد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق نزد دولت کربت سپرده خواهد شد و دولت کربت وظایف امین اسناد را طبق ماده (۳۰) کنوانسیون عهده‌دار خواهد بود.

۳ - این پروتکل در نودمین روز پس از تاریخ سپردن حداقل پنج سند تنفیذ، پذیرش یا تصویب پروتکل یا الحاق به آن از سوی کشورهای موضوع بند (۱) این ماده لازم‌الاجرا خواهد گردید.

۴- این پروتکل پس از تاریخ سپردن پنج سند تنفیذ، پذیرش یا تصویب یا الحاق به این پروتکل، در مورد هر کشور موضوع بند (۱) این ماده، در نودمین روز پس از تاریخ سپردن سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق توسط آن کشور لازم‌الاجرا خواهد شد.
در تأیید مراتب فوق، امضاکنندگان تام‌الاختیار امضاکننده زیر که از سوی دولت‌های متبوع خود به طور مقتضی مجاز می‌باشند این پروتکل را امضاء نموده‌اند.
این پروتکل در تهران در تاریخ هفدهم مارس یکهزار و نهصد و نود و هشت میلادی برابر با هجدهم ذی‌قعدة یکهزار و چهارصد و هجده قمری (۲۶ اسفند ۱۳۷۶ هجری شمسی) به سه زبان عربی، انگلیسی و فارسی که هر سه متن از اعتبار یکسانی برخوردارند، تنظیم گردیده است.

ضمیمه ۱

طبقه‌بندی مواد زایدی که باید کنترل شوند

دسته‌های مواد زاید

- ۷۱- مواد زاید بیمارستانی ناشی از مراقبت‌های پزشکی در بیمارستانها، مراکز پزشکی و درمانگاهها
- ۷۲- مواد زاید ناشی از تهیه و تولید فرآورده‌های دارویی
- ۷۳- فرآورده‌های دارویی، مواد مخدر و داروهای زاید
- ۷۴- مواد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از سموم و داروهای گیاهی
- ۷۵- مواد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از نگهدارنده‌های شیمیایی چوب
- ۷۶- مواد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از حلالهای آبی
- ۷۷- مواد زاید ناشی از به عمل آوری حرارتی و گرمکاری مواد حاوی ترکیبات سیانید
- ۷۸- روغنهای معدنی زایدی که برای موارد استفاده اصلی خود مناسب نیستند
- ۷۹- مواد زاید روغنی در آب، مخلوط آب و هیدروکربن‌ها و امولسیونها
- ۷۱۰- مواد زاید و اشیای حاوی یا آلوده به ترکیبات بی‌فنیل‌های پلی‌کلرینه (PCBs) و یا ترفنیل‌های پلی‌کلرینه (PCTs) و یا بی‌فنیل‌های پلی‌برومینه (PBBs)

- ۷۱۱- مؤاد زاید قیری حاصل از بالایش، تقطیر و به عمل آوری حرارتی
- ۷۱۲- مؤاد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از جوهرها، رنگها، رنگدانه‌ها، لاکها و جلا دهنده‌ها
- ۷۱۳- مؤاد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از رزینها، لاستیکها، نرم کننده‌ها و چسبها
- ۷۱۴- مؤاد زاید شیمیایی حاصل از تحقیقات و توسعه یا فعالیت‌های آموزشی که ناشناخته و یا جدید هستند و اثرات آنها بر روی انسان و یا محیط زیست شناخته نشده است.
- ۷۱۵- مؤاد زاید ناشی از مؤاد قابل انفجار که مشمول قوانین دیگر نمی‌شوند
- ۷۱۶- مؤاد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از مؤاد شیمیایی عکاسی و مؤاد عکسبرداری
- ۷۱۷- مؤاد زاید ناشی از به عمل آوری سطحی فلزات و پلاستیکها
- ۷۱۸- پس مانده‌های ناشی از عملیات دفع مؤاد زاید صنعتی

مؤاد زایدی که به عنوان ماده اصلی حاوی مؤاد زیر است

- ۷۱۹- کربونیل‌های فلزی
- ۷۲۰- بریلیم و ترکیبات آن
- ۷۲۱- ترکیبات کروم شش ظرفیتی
- ۷۲۲- ترکیبات مس
- ۷۲۳- ترکیبات روی
- ۷۲۴- آرسنیک و ترکیبات آن
- ۷۲۵- سلنیم و ترکیبات آن
- ۷۲۶- کادمیوم و ترکیبات آن
- ۷۲۷- آنتیموان و ترکیبات آن
- ۷۲۸- تلور و ترکیبات آن
- ۷۲۹- جیوه و ترکیبات آن

- ۲۳۰- تالیم و ترکیبات آن
۲۳۱- سرب و ترکیبات آن
۲۳۲- ترکیبات معدنی فلئوئور به استثنای فلورید کلسیم
۲۳۳- ترکیبات معدنی سیانید
۲۳۴- محلول‌های اسیدی یا اسیدهای جامد
۲۳۵- محلول‌های بازی یا بازهای جامد
۲۳۶- پنبه نسوز (غبار و فیر)
۲۳۷- ترکیبات آلی فسفر
۲۳۸- ترکیبات آلی سیانید
۲۳۹- فنل‌ها، ترکیبات فنل‌ها از جمله کلروفنل‌ها
۲۴۰- اترها
۲۴۱- حلال‌های آلی هالوژنه
۲۴۲- حلال‌های آلی به استثنای حلال‌های هالوژنه
۲۴۳- هر عضوی از دی‌بنزو فوران‌های پلی‌کلرینه
۲۴۴- هر عضوی از دی‌بنزو-پس-دی‌اکسیدهای پلی‌کلرینه
۲۴۵- ترکیبات آلی هالوژنه غیر از مواد موضوع این ضمیمه (مثل ۲۳۹، ۲۴۱، ۲۴۲، ۲۴۳، ۲۴۴)
۲۴۶- ترکیبات آلی قلع (TBT)

ضمیمه ۲

طبقه‌بندی مواد زایدی که مستلزم توجه خاص می‌باشند

- ۲۴۷- مواد زاید جمع‌آوری شده از لوازم و اثاثیه خانگی
۲۴۸- پس‌مانده‌های ناشی از سوزاندن مواد زاید خانگی
۲۴۹- مواد زاید ناشی از حفاری، تغییر محل سکونت، فعالیت‌های کشاورزی و عملیات صنعتی که در ضمیمه (۱) و یا (۳) مشخص نشده‌اند.

ضمیمه ۳ فهرست مشخصات مواد خطرناک

مشخصات	کد	طبقه‌بندی سازمان ملل متحد ^۱
قابل انفجار	H1	۱
ماده یا ماده زاید قابل انفجار، ماده یا ماده زاید جامد یا مایعی (یا مخلوطی از ماده و ماده زاید) است که به خودی خود مستعد تولید گاز در واکنش شیمیایی در چنان دما و فشار و سرعتی است که باعث صدمه به محیط اطراف می‌شود.		
مایعات قابل اشتعال	H۳	۳
واژه قابل اشتعال دارای همان معنی «آتش زا» است. مایعات قابل اشتعال، مایعات یا مخلوطی از مایعات یا مایعات حاوی جامدات در محلول یا سوسپانسیون می‌باشند که تولید بخار قابل اشتعالی در دمای کمتر از ۶۰/۵° درجه سانتیگراد، برای آزمایشهای در محیط بسته، یا کمتر از ۶۵/۶° درجه سانتیگراد، برای آزمایشهای در محیط باز، می‌کنند (مثل رنگها، جلادهنده‌ها، الکلها و غیره، ویژگیهای خطرناک بودنشان به گونه دیگری طبقه‌بندی می‌شوند)، (از آنجایی که نتایج آزمایشهای در محیطهای باز و بسته به طور دقیق قابل مقایسه نیستند و حتی نتایج انفرادی آزمایشی واحد هم اغلب متفاوت می‌باشد، مقررات متفاوتی با اعداد ذکر شده فوق، برای نشان دادن تفاوتهای مزبور در چارچوب این تعریف می‌گنجد.		

۱ - مربوط به نظام طبقه‌بندی خطر مندرج در توصیه‌های سازمان ملل متحد در مورد نقل و انتقال مواد خطرناک (ST/SG/AC.10.1 REV. 8/United Nations, New York 1998)

طبقه بندی سازمان ملل متحد	کد	مشخصات
۴/۱	H۴/۱	جامدات قابل اشتعال
		جامدات یا مواد زاید جامد، غیر از آنهایی که به عنوان مواد قابل انفجار طبقه بندی می شوند و تحت شرایطی که هنگام جابجایی با آن مواجه می شوند به راحتی قابل احتراقند یا ممکن است در اثر اصطکاک باعث ایجاد آتش سوزی شوند یا به ایجاد آن کمک کنند.
۴/۲	H۴/۲	مواد یا مواد زایدی که خود به خود قابل احتراقند
		مواد یا مواد زایدی که خود به خود تحت شرایطی طبیعی که در جابجایی با آن مواجه می گردند گرم می شوند، یا در مجاورت با هوا گرم شده و سپس آتش می گیرند.
۴/۳	H۴/۳	مواد یا مواد زایدی که در اثر تماس با آب گازهای قابل اشتعال متصاعد می کنند
		مواد یا مواد زایدی که در اثر فعل و انفعال با آب، خود به خود مشتعل می شوند یا مقادیر خطرناکی گازهای قابل اشتغال متصاعد می کنند.
۵/۱	H۵/۱	اکسید کننده ها
		مواد یا مواد زایدی که اگر چه الزاماً خودشان قابل احتراق نیستند، ممکن است به طور کلی با آزاد کردن اکسیژن باعث احتراق سایر مواد بشوند یا به احتراق آنها کمک کنند.
۵/۲	H۵/۲	پراکسیدهای آلی
		مواد یا مواد زاید آلی که دارای ساختمان O-O- دو ظرفیتی می باشند. این مواد از نظر حرارتی ناپایدارند و ممکن است تحت واکنش های گرمازا به طور سریع و خود به خود تجزیه شوند.

طبقه‌بندی سازمان ملل متحد	کد	مشخصات
۶/۱	H۶/۱	مواد سمی (حاد)
		مواد یا مواد زایدی که در اثر بلعیدن یا تنفس یا تماس با پوست بدن باعث مرگ، زخم‌های وخیم یا آسیب جسمانی می‌شوند.
۶/۲	H۶/۲	مواد عفونت‌زا
		مواد یا مواد زایدی که حاوی میکروارگانیسم‌های زنده یا سموم آنها هستند و به عنوان عامل بیماری‌زا در حیوانات یا انسانها شناخته شده یا بیماری‌زا بودن آنها مورد تردید است.
۸	HA	خورنده‌ها
		مواد یا مواد زایدی که از طریق واکنش شیمیایی در صورت تماس با بافت زنده باعث بروز صدمات جدی می‌شوند یا در صورت نشست از لحاظ مادی باعث ایجاد صدمه یا حتی تخریب سایر مواد یا وسایل حمل و نقل می‌شوند و ممکن است خطرات دیگری نیز به بار آورند.
۹	H۱۰	آزادسازی گازهای سمی در اثر تماس با هوا یا آب
		مواد یا مواد زایدی که در اثر فعل و انفعال با آب یا هوا، مقادیر خطرناکی گازهای سمی متصاعد می‌کنند.
۹	H۱۱	مواد سمی (تأخیری یا مزمن)
		مواد یا مواد زایدی که در صورت تنفس یا بلعیدن یا جذب پوستی ممکن است اثرات تأخیری یا مزمن از جمله سرطان‌زایی داشته باشند.
۹	H۱۲	سموم محیطی
		مواد یا مواد زایدی که در صورت انتشار اثرات زیانبار

طبقه بندی سازمان ملل متحد	کد مشخصات
۹	<p>H۱۲ موادی که به هر طریق بعد از دفع مواد دیگر، دارای هر یک از خصوصیات فهرست شده فوق باشند (مانند شیرابه زباله)</p>

آزمایشات

خطرات بالقوه انواع خاصی از مواد زاید هنوز به طور کامل ثبت نشده است و آزمایشاتی برای تعیین کمی این خطرات وجود ندارد. تحقیقات بیشتری برای بهبود روشهایی به منظور شناختن خطرات بالقوه این مواد زاید برای انسان و یا محیط زیست لازم است. آزمایشهای استاندارد در رابطه با اجسام و مواد خالص طرح ریزی شده است. بسیاری از کشورها آزمایشهای ملی را توسعه داده اند که می تواند در مورد مواد مندرج در ضمیمه (۱) به کار رود تا و جرد هرگونه مشخصات فهرست شده در این ضمیمه را نشان دهد.

ضمیمه ۴

عملیات دفع

الف - عملیاتی که امکان ترمیم منابع، بازیافت، احیا، استفاده مجدد مستقیم یا سایر موارد استفاده را میسر نمی کند

بخش (الف) شامل تمام عملیات دفعی است که در عمل اتفاق می افتد.

D۱ دفع در داخل یا روی زمین (به طور مثال دفن در زمین و غیره).

D۲ به عمل آوری در زمین (به طور مثال تجزیه بیولوژیکی مواد دفعی مایع یا لجنی

در خاک و ضربه).

D۳. تزریق عمیق (به طور مثال تزریق مواد قابل تلمب‌زنی در داخل چاهها، گنبد‌های نمکی که به صورت طبیعی در مخازن یافت می‌شوند و غیره).

D۴. نگهداری روی سطح زمین (به طور مثال قرار دادن مایع یا سیالات دور ریختنی در داخل حفره‌های بزرگ، برکه‌ها یا کولابها و غیره).

D۵. محل‌های مخصوص طراحی شده برای دفن در زمین (به طور مثال قرار دادن در داخل اتاقک‌های خطی که از همدیگر و محیط اطرافشان جدا می‌باشند و غیره).

D۶. آزادسازی در داخل یک بیکره آبی به غیر از دریاها / اقیانوسها.

D۷. آزادسازی در داخل دریاها / اقیانوسها از جمله جا دادن در کف دریا.

DA. به عمل آوری زیستی که در جای دیگری در این ضمیمه مشخص نشده است و منجر به ترکیبات یا مخلوط نهایی می‌شود که به وسیله هر یک از عملیات مندرج در بخش (الف) دفع می‌شود.

DA۹. به عمل آوری فیزیکی شیمیایی که در جای دیگری از این ضمیمه مشخص نشده است و منجر به ترکیبات یا مخلوط نهایی می‌شود که به وسیله هر یک از عملیات مندرج در بخش (الف) دفع می‌شود. (به طور مثال تبخیر خشک نمودن، تکلیس «تبدیل به آهک نمودن» خنثی نمودن، رسوب دادن و غیره).

D۱۰. سوزاندن بر روی زمین.

D۱۱. سوزاندن در دریا.

D۱۲. انبار نمودن دائمی (به طور مثال قرار دادن ظروف در معادن و غیره).

D۱۳. مخلوط کردن یا بهم زدن قبل از انجام هر گونه عملیات مندرج در بخش (الف).

D۱۴. بسته‌بندی مجدد قبل از انجام هر گونه عملیات مندرج در بخش (الف).

D۱۵. انبار نمودن در ارتباط با هر گونه عملیات مندرج در بخش (الف).

ب. عملیاتی که ممکن است به ترمیم منابع، باز یافت، احیا، استفاده مجدد مستقیم یا سایر موارد استفاده منجر شود

بخش (ب) شامل تمام عملیات مربوط به موادی است که از نظر قانونی مواد زائد خطرناک تعریف یا تلقی می‌شود و در غیر این صورت منجر به عملیات مندرج در بخش

(الف) می‌گردد.

R۱- استفاده به عنوان سوخت (به جز در موارد سوزاندن مستقیم) یا به عنوان روشهای دیگر تولید انرژی.

R۲- بازیافت / احیای حلال‌ها.

R۳- بازیافت / احیای مواد آلی که به عنوان حلال از آنها استفاده نمی‌شود.

R۴- بازیافت / احیای مواد فلزات و ترکیبات فلزی.

R۵- بازیافت / احیای مواد معدنی دیگر.

R۶- احیای اسیدها یا بازها.

R۷- بازیافت ترکیباتی که برای کاهش آلودگی از آنها استفاده می‌شود.

R۸- بازیافت ترکیبات از کاتالیزورها.

R۹- تصفیه مجدد روغنهای مستعمل یا سایر موارد استفاده مجدد از روغنهایی که قبلاً استفاده شده‌اند.

LR۱۰- اصلاح خاک به نحوی که برای مقاصد کشاورزی یا اصلاح اکولوژیکی خاک مفید واقع گردد.

R۱۱- استفاده از مواد باقیمانده حاصل از هر یک از عملیات R۱ تا R۱۰.

R۱۲- مبادله مواد زاید به منظور بهره‌برداری در هر یک از عملیات R۱ تا R۱۱.

R۱۳- جمع‌آوری مواد به منظور بهره‌برداری در هر یک از عملیات بخش (ب).

ضمیمه ۵ (الف)

اطلاعاتی که باید در اطلاعیه ارایه شود

۱- دلایل صدور مواد زاید.

۲- صادرکننده مواد زاید.

- ۳- تولیدکننده‌های مواد زاید و محل تولید آن.^۱
- ۴- دفع‌کننده مواد زاید و محل واقعی دفع.^۱
- ۵- حمل‌کننده(های) مورد نظر مواد زاید یا نمایندگان آنها (اگر مشخص شده‌اند).^۱
- ۶- کشور صادرکننده مواد زاید.
مرجع صالح^۲
- ۷- کشورهای عبور مورد نظر.
مرجع صالح^۱
- ۸- کشور واردکننده مواد زاید.
مرجع صالح^۱
- ۹- اطلاعیه واحد یا کلی.^۱
- ۱۰- تاریخ‌های مورد نظر حمل و مدت زمانی که قرار است طی آن مواد زاید صادر شوند و خط مسیر پیشنهادی (شامل محل ورود و خروج).^۳
- ۱۱- وسایل حمل و نقل پیش‌بینی شده (جاده، راه آهن، دریا، هوا و آبهای داخلی).
- ۱۲- اطلاعیه مربوط به بیمه.^۴
- ۱۳- عنوان و مشخصات فیزیکی مواد زاید از جمله شماره (۷) و شماره سازمان ملل متحد و ترکیبات آن^۵ و اطلاعات لازم درباره هر نوع اقدامات ضروری برای حمل و نقل از جمله اقدامات اضطراری در صورت بروز حوادث.
- ۱۴- نوع بسته‌بندی پیش‌بینی شده (به طور مثال در بشکه، در تانکر).

-
- ۱- نام کامل و نشانی، شماره تلفن یا شماره دورنگار و نام، نشانی، شماره تلفن، تلکس یا دورنگار شخصی که قرار است با وی تماس حاصل شود.
 - ۲- نام کامل و نشانی، شماره تلفن یا دورنگار
 - ۳- در مورد اطلاعیه کلی شامل چندین حمل، تاریخ پیش‌بینی شده هر یک از دفعات حمل یا در صورت مشخص نبودن، ذکر تعداد دفعات پیش‌بینی شده حمل الزامی خواهد بود.
 - ۴- اطلاعاتی که قرار است درباره شرایط بیمه مورد نظر و نحوه تأمین آن توسط صادرکننده، حمل‌کننده و دفع‌کننده ارائه شود.
 - ۵- ماهیت و تراکم (غلظت) ترکیبات بسیار خطرناک، از نظر میزان سم و سایر خطرات مواد زاید، در هر دو مورد جایجایی و روش پیشنهادی برای دفع.

- ۱۵ - مقدار تخمینی وزن / حجم^۱.
- ۱۶ - فرایندی که به وسیله آن مواد زاید تولید شده است.^۲
- ۱۷ - در مورد مواد زاید مندرج در ضمیمه (۱)، طبقه‌بندی‌هایی بر مبنای ضمیمه (۳) مشخصات خطرناک شماره (H) و طبقه‌بندی سازمان ملل متحد.
- ۱۸ - روش دفع طبق ضمیمه (۴).
- ۱۹ - اعلامیه تولیدکننده و صادرکننده مبنی بر صحت اطلاعات.
- ۲۰ - اطلاعات ارائه شده (از جمله توضیحات فنی کارخانه) به صادرکننده یا تولیدکننده از سوی دفع‌کننده مواد زاید که بر اساس آن وی (دفع‌کننده) چنین ارزیابی می‌نماید که هیچ دلیلی برای اعتقاد به اینکه مواد زاید بر اساس قوانین و مقررات کشور واردکننده از نظر زیست محیطی به طور صحیح اداره نمی‌شوند، وجود ندارد.
- ۲۱ - اطلاعات مربوط به قرارداد بین صادرکننده و دفع‌کننده.

ضمیمه ۵ (ب)

اطلاعاتی که باید در سند انتقال درج شود

- ۱ - صادرکننده مواد زاید.^۳
- ۲ - تولیدکننده (های) مواد زاید و محل تولید.^۲
- ۳ - دفع‌کننده مواد زاید و محل واقعی دفع.^۲
- ۴ - حمل‌کننده (های) مواد زاید یا نماینده (های) وی.^۴

۱ - در مورد اطلاعات کلی شامل چندین حمل، کل مقدار تخمینی و مقادیر تقریبی هر یک از دفعات حمل ضروری است.

۲ - تا جایی که برای ارزیابی خطر و تعیین متناسب بودن عملیات دفع پیشنهادی، لازم است.

۳ - نام کامل و نشانی، شماره تلفن یا دورنگار و نام، نشانی، شماره تلفن، تلکس یا دورنگار شخصی که باید در موارد اضطراری با وی تماس گرفت.

۴ - نام کامل و نشانی، شماره تلفن یا دورنگار و نام، نشانی، شماره تلفن، تلکس یا دورنگار شخصی که قرار است با وی تماس حاصل شود.

- ۵- موضوع اطلاعاتیه واحد یا کلی.
- ۶- تاریخ شروع نقل و انتقال برون مرزی و تاریخ (های) و امضای رسید توسط شخصی که مسؤلیت مواد زاید را برعهده دارد.
- ۷- وسیله حمل و نقل (جاده، راه آهن، آبراه‌های داخلی، دریا و هوا) از جمله صادرکننده، عبور و واردکننده، همچنین نقطه ورود و خروج در صورتی که این نقاط مشخص شده باشند.
- ۸- مشخصات عمومی و مواد زاید (وضعیت فیزیکی، طبقه‌بندی و نام صحیح حمل و نقلی سازمان ملل متحد، شماره سازمان ملل متحد، شماره (Y) و شماره (H) در صورت امکان).
- ۹- اطلاعاتی در مورد شرایط ویژه در موقع حمل و نقل از جمله پیش‌بینی‌های اضطراری در مواقع حوادث، ورقه داده‌های ایمنی مواد (MSD) نیز باید برای کلیه مواد زاید تهیه گردد.
- ۱۰- نوع و تعداد بسته‌بندی‌ها.
- ۱۱- مقدار وزن / حجم.
- ۱۲- اعلامیه تولیدکننده یا صادرکننده مبنی بر صحت اطلاعات.
- ۱۳- اعلامیه تولیدکننده یا صادرکننده مبنی بر عدم اعتراض مراجع صالح کلیه کشورهای مربوط.
- ۱۴- تأیید دفع‌کننده در مورد وصول مواد به تأسیسات دفع تعیین شده و مشخص نمودن روش دفع و تاریخ تقریبی دفع.

قانون پذیرش یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند مصوب ۱۳۸۰/۴/۳

ماده واحده به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود یادداشت تفاهم در

زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند را بپذیرد و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

گزارش نقائصی که کاملاً اصلاح نشده یا به طور موقت ترمیم شده‌اند به موجب یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشتی‌ها در منطقه اقیانوس هند یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشتی‌ها در اقیانوس هند

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE THE INDIAN OCEAN REGION

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای
منطقه اقیانوس هند

سازمانهای دریایی^۱ اقیانوس هند، استرالیا، آفریقای جنوبی، ایران، بنگلادش، تانزانیا، جیبوتی، سریلانکا، سودان، سیشل، عمان، کنیا، مالدیو، موریس، موزامبیک، میانمار، هندو یمن که از این پس «سازمانها» نامیده می‌شوند،

با درک ضرورت افزایش ایمنی دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی و اهمیت بهبود شرایط کار و زندگی در کشتی‌ها،

با درک و تحسین پیشرفتهای حاصله در زمینه‌های فوق به ویژه توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان جهانی کار (ILO) و با توجه ویژه به قطعنامه (۱۷) ۶۸۲ الف سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص همکاریهای منطقه‌ای در کنترل کشتی‌ها و تخلیه مواد از کشتی‌ها،

با توجه به این که مسؤلیت اصلی اجرای مؤثر استانداردهای مندرج در اسناد بین‌المللی

۱ - «سازمانهای دریایی» سازمانهای اجرایی دریایی ملی هستند که برای اجرای این یادداشت تفاهم، تعیین شده‌اند (به پیوست ۱ رجوع کنید).

بر عهده سازمانهای کشوری است که کشتی، مجاز به برافراشتن پرچم آن می‌باشد؛ با این وجود با تشخیص این که اقدام مؤثر کشورهای صاحب بندر برای پیشگیری از فعالیت کشتی های غیر استاندارد ضروری است؛ همچنین با تشخیص ضرورت جلوگیری از رقابت ناسالم بین بنادر؛ و با اعتقاد به ضرورت ایجاد نظام پیشرفته و هماهنگ نظارت کشور صاحب بندر و تحکیم همکاری و تبادل اطلاعات برای منظورهای یادشده؛ در زمینه مسائل زیر به توافق رسیدند:

بخش ۱- تعهدات:

۱-۱- هر سازمان، مفاد این یادداشت تفاهم و پیوستهای آن را که بخش لاینفک این یادداشت تفاهم است، اجراء و کلیه اقدامات لازم را برای تصریب و یا الحاق به کلیه اسناد مربوط به اهداف این یادداشت تفاهم انجام خواهد داد.

۱-۲- هر سازمان، نظام کارآمدی را برای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر ایجاد خواهد کرد تا از مطابقت کشتی های تجاری خارجی وارد شده به بنادر آن کشور، با استانداردهای مقرر در اسناد مربوط تعریف شده در بخش (۲) بدون هیچ تمایزی بین پرچمها اطمینان حاصل کند.

۱-۳- مجموع بازرسی های سالانه هر سازمان طی مدت سه سال پس از نافذ شدن این یادداشت تفاهم حداقل ده درصد (۱۰٪) تعداد تخمینی کشتی های تجاری خارجی که از این به بعد به آنها «کشتی ها» اطلاق می شود و در دوره دوازده ماه اخیر وارد بنادر آن کشور شده اند، خواهد بود. کارگروهی که به موجب بخش (۱-۷) تشکیل شده بر کل فعالیت بازرسی انجام شده و میزان کارآیی آن را در سراسر منطقه نظارت خواهد کرد. کارگروه همچنین بر اساس تجربیات و پیشرفتهای حاصله در زمینه اجرای مفاد یادداشت تفاهم، میزان بازرسی های مورد نظر را تعدیل خواهد کرد.

۱-۴- هر سازمان در جهت پیشبرد اهداف این یادداشت تفاهم، با سازمانهای دیگر مشاوره، مبادله اطلاعات و همکاری خواهد کرد.

بخش ۲- اسناد مربوط:

۲-۱- از نظر این یادداشت تفاهم، «اسناد مربوط» عبارتند از:

- کنوانسیون بین‌المللی خطوط بارگیری، ۱۹۶۶ میلادی (۱۳۴۵ هجری شمسی)

- کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری

شمسی) (سولاس ۷۴)

- پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان

اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)

- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی توسط کشتی‌ها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲

هجری شمسی) و پروتکل اصلاحی آن ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) (مارپل

۷۳/۷۸)

- کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان،

۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی)؛

- کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱

هجری شمسی)

کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها، ۱۹۶۹ میلادی (۱۳۴۹ هجری

شمسی)؛

کنوانسیون کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها)، ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری

شمسی) (کنوانسیون ۱۴۷ سازمان بین‌المللی کار)، همراه با پروتکل‌ها و سایر اصلاحیه‌های

این کنوانسیون‌ها و آیین وضعیت اجباری به گونه و زمانی که لازم‌الاجراء می‌شوند.

۲-۲. در خصوص کنوانسیون کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها)، ۱۹۷۶ میلادی

(۱۳۵۵ هجری شمسی) (کنوانسیون ۱۴۷ سازمان بین‌المللی کار) هر سازمان

دستورالعمل‌های مندرج در پیوست (۱) را برای اجرای نشریه سازمان بین‌المللی کار تحت

عنوان «بازرسی شرایط کاری در کشتی‌ها: رهنمودهای اجرایی» به کار خواهد بست.

۲-۳. هر سازمان، آن دسته از اسناد مربوطی را که نافذ بوده و دولت متبوع سازمان،

عضو آن می‌باشد، به کار خواهد بست. در مورد اصلاحیه‌های اسناد مربوط، هر سازمان

آن دسته از اصلاحیه‌هایی را که نافذ هستند و دولت متبوع آن سازمان، آنها را پذیرفته

است، به کار خواهد بست. سند اصلاح شده، پس از آن «سند مربوط» برای آن سازمان

محسوب خواهد شد.

۴-۲- هنگام بازرسی کشتی با پرچم کشوری غیر عضو کنوانسیون یا اصلاحیه سند مربوط، به منظور کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، سازمانهای عضو چنین کنوانسیون یا اصلاحیه «سند مربوط» تضمین خواهد نمود که رفتار با کشتی مزبور و خدمه آن مساعدتر از رفتار با کشتی‌های دارای پرچم کشور عضو کنوانسیون یا «سند مربوط» نخواهد بود.

۵-۲- در مورد کشتی‌های با اندازه غیر معمول، سازمانها آن دسته از الزامات اسناد مربوط را که قابل اعمال هستند اجراء خواهند کرد و تا حدی که سند مربوط اعمال نمی‌شود، با توجه ویژه به بخش (۵) پیوست (۲)، اقدامات لازم را برای حصول اطمینان از این که کشتی‌های مزبور خطری آشکار برای ایمنی، بهداشت یا محیط به شمار نمی‌آیند، انجام خواهد داد. بخش ۳- مراحل بازرسی، رفع نقائص و توقیف کشتی^۱

۱-۳- در اجرای یادداشت تفاهم، سازمانها بازرسی‌هایی را انجام خواهند داد که شامل حداقل یک نوبت بازدید از کشتی برای بررسی گواهینامه‌ها و مدارک و همچنین مجاب شدن آنها از این که خدمه و شرایط عمومی کشتی، تجهیزات محوطه ماشین‌آلات و اقامتگاه خدمه و نیز وضعیت بهداشتی کشتی مطابق با مفاد اسناد مربوط هستند.

۱-۲-۳- هرگاه دلایل روشنی وجود داشته باشد مبنی بر این که شرایط کشتی یا تجهیزات یا خدمه آن اساساً با الزامات سند مربوط مطابقت ندارد، بازرسی دقیق‌تری از جمله بررسی بیشتر مطابق الزامات عملیاتی روی کشتی انجام خواهد شد.

۲-۲-۳- دلایل روشن در مواردی است که افسر بازرسی و کنترل کشور صاحب بندر دلایلی بیابد که از نظر کارشناسی او بررسی دقیق‌تر کشتی، تجهیزات یا خدمه ایجاب کند، سازمانها آن دلایلی را دلایل روشن در نظر خواهند گرفت که در پیوست (۳) آمده است.

۳-۲-۳- هیچ یک از شیوه‌ها نباید به عنوان تحدید اختیارات سازمانها در انجام اقداماتی در حوزه صلاحیت آنها در خصوص مراددی که به اسناد مربوط مرتبط می‌شود، تلقی شود.

۴-۲-۳- شیوه‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به بازرسی کشتی‌ها که در پیوست (۲) تعیین شده‌اند نیز قابل اعمال خواهد بود.

۱ رجوع شود به قطعنامه (۱۹) ۷۸۹ الف مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی دربارهٔ مراحل نظارت کشور صاحب بندر و اصطلاحات احتمالی آن توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی.

۳-۳- در انتخاب کشتی‌ها برای بازرسی، سازمانها باید اولویت را به کشتی‌های زیر بدهند:

- کشتی‌هایی که برای اولین بار یا پس از غیبتی دوازده ماهه یا بیشتر وارد بندر کشوری می‌شوند که سازمان آن یکی از امضاءکننده‌گان یادداشت تفاهم است؛

- کشتی‌هایی که به آنها اجازه ترک بندر کشوری داده می‌شود که سازمان آن یکی از امضاءکنندگان یادداشت تفاهم می‌باشد، مشروط بر این که نقائص مشاهده شده طی دوره زمانی معین و تا زمان انقضای آن دوره، رفع شود؛

- کشتی‌هایی که بنا به گزارش راهنمایان یا مقامات بندری، دارای نقائص هستند که ممکن است لطمه‌ای به ایمنی دریانوردی بزنند؛

- کشتی‌هایی که گواهینامه‌های الزامی ساخت کشتی و تجهیزات آنها مطابق با اسناد مربوط، صادر نشده است؛

- کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک یا آلوده کننده که در گزارش کردن کلیه اطلاعات لازم در زمینه مشخصات کشتی، تردد کشتی و نوع کالاهای خطرناک یا آلوده کننده‌ای که توسط کشتی حمل می‌شود، به مقامات ذیصلاح بندر و کشور ساحلی قصور ورزیده‌اند؛

- کشتی‌هایی که به دلایل ایمنی، طی شش ماه گذشته، گواهینامه رده بندی آنها به حالت تعلیق درآمده است.

۳-۴- سازمانها سعی خواهند کرد از بازرسی کشتی‌هایی که ظرف شش ماه گذشته توسط سازمانهای دیگر بازرسی شده‌اند، اجتناب ورزند مگر این که دلایل روشنی برای بازرسی وجود داشته باشد. این شیوه‌ها در مورد کشتی‌های مندرج در بند ۳-۴ که بنا به صلاحدید سازمان در هر زمان می‌توان آنها را بازرسی کرد، اعمال نخواهد شد.

۱- ۳-۵- بازرسی‌ها تنها توسط فرد یا افرادی انجام خواهد شد که سازمان آنها اجازه بازرسی کشور صاحب بندر را به آنها داده باشد و در مقابل آن سازمان مسئول بوده و الزامات بند ۳-۵-۴ و معیارهای صلاحیت مندرج در پیوست (۴) را اجراء می‌کند.

۲- ۳-۵- فردی که تخصص او مورد نیاز است می‌تواند به افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر را اعمال می‌کند در زمانی که سازمان او

نمی‌تواند تخصص مزبور را تأمین کند، کسک کند.

۳-۵-۳- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر را اعمال می‌کند و فردی که به او کسک می‌کند، نباید هیچ‌گونه منافع شخصی یا تجاری در بندری که کشتی‌ها در آن بازرسی می‌شوند یا در کشتی‌هایی که مورد بازرسی قرار می‌گیرند، داشته باشند و افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر نباید در استخدام و یا عهده‌دار وظایفی از سوی سازمانهای غیردولتی باشد که گواهینامه‌های رده‌بندی و الزامی صادر می‌کنند یا بازرسی‌هایی را برای صدور این نوع گواهینامه‌ها برای کشتی‌ها لازم است انجام می‌دهند.

۴-۵-۳- هر افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر باید مدرکی شخصی به صورت کارت شناسایی که توسط سازمان او صادر شده و حاکی از آن است که افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر مجاز به انجام بازرسی است، به همراه داشته باشد. به پیوست (۵) رجوع شود.

۱-۶-۳- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر بعد از اتمام بازرسی می‌بایست مدرکی را به صورتی که در پیوست (۶) این یادداشت تفاهم آمده است، به فرمانده کشتی تحویل دهد که نتایج بازرسی و جزئیات هرگونه تصمیم‌گیری افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر و اقدامات اصلاحی که قرار است برای رفع نقائص توسط فرمانده، مالک و یا کارگزار کشتی انجام شود، در آن درج شده است.

۲-۶-۳- سازمانها باید قانع شوند که هرگونه نقصی که در بازرسی، تأیید یا آشکار گردیده، رفع شده است.

۳-۶-۳- در صورتی که نقائص آشکارا برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست خطرناک باشد، سازمان کشتی را توقیف کرده یا مانع از عملیاتی خواهد شد که با نقائص کشف شده ارتباط دارد. دستور توقیف یا توقف عملیات تا زمانی که خطر برطرف نشده باشد، جز تحت شرایط مندرج در بند ۱-۸-۳ زیر لغو نخواهد شد.

۴-۶-۳- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر هنگام ارائه نظر کارشناسی خود مبنی بر توقیف یا عدم توقیف کشتی، می‌بایستی معیارهای مندرج در پیوست (۲) را رعایت کند.

۳-۷. در صورت توقیف کشتی، سازمان بلافاصله کشور صاحب پرچم مربوط و کنسول آن کشور یا در غیاب او، نزدیک ترین نماینده دیپلماتیک را از اقدام انجام شده مطلع خواهد ساخت. در صورت اقتضاء، سازمان مسؤل صدور گواهینامه (ها) نیز در جریان اقدام انجام شده، قرار خواهد گرفت.

۱-۸-۳. در صورتی که نقائص مندرج در بند ۳-۶-۳ را توان در بندری که کشتی مورد بررسی قرار گرفته است رفع کرد، سازمان می تواند با تعیین شرایط مناسبی که توسط آن سازمان مشخص شده از نظر حصول اطمینان از این که حرکت کشتی هیچ گونه خطری برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست نخواهد داشت، به کشتی اجازه حرکت به بندر دیگر یا نزدیک ترین تعمیرگاه کشتی را بدهد. در چنین شرایطی سازمان می بایستی سازمان ذی صلاح کشوری را که بندر بعدی یا تعمیرگاه کشتی در آن قرار دارد، همچنین طرفهای مذکور در بند ۳-۷ و در صورت اقتضاء هر سازمان دیگر را مطلع گرداند. این اطلاع رسانی به سازمانها مطابق پیوست (۷) انجام خواهد شد. سازمان دریافت کننده اطلاعیه مزبور، سازمان اطلاع دهنده را از اقدامات انجام شده باخبر خواهد ساخت.

۲-۸-۳. سازمانها اقداماتی را انجام خواهند داد تا اطمینان حاصل کنند که کشتی های یاد شده در بند ۱-۸-۳ که بدون مطابقت با شرایط تعیین شده از سوی سازمان توقیف کننده کشتی، به سفر خود ادامه می دهند یا برای انجام تعمیرات وارد بندر یا تعمیرگاه مورد توافق نمی شوند، تا زمانی که مالک یا کارگزار کشتی و کشور صاحب پرچم، به اطلاع سازمان کشوری که کشتی در آنجا دارای نقص شناخته شده است یا سازمانی که کشتی را مورد پذیرش قرار می دهد برساند که کشتی با کلیه الزامات قابل اجرای اسناد مربوط مطابقت دارد نخواهد توانست وارد هر بندر موضوع این یادداشت تفاهم شوند. در مورد اخیر، سازمان پذیرنده، کلیه سازمانهای دیگر را از این مطابقت آگاه خواهد ساخت.

۳-۸-۳. صرف نظر از مفاد مندرج در بند ۲-۸-۳ فوق در موارد استثنایی به تشخیص سازمان ممکن است به منظور کاهش احتمال خطر جانی یا آلودگی اجازه دستر می به بندری معین داده شود.

۳-۹. مفاد بخش ۳-۷ و ۳-۸، تأثیری بر الزامات دست‌رالعمل‌های اجرایی یا اسناد مربوط که توسط سازمانهای بین‌المللی در خصوص شیوه‌های گزارش‌دهی و اطلاع‌رسانی در ارتباط با نظارت کشور صاحب بندر مقرر گردیده است، نخواهد داشت.

۳-۱۰. هنگام انجام کنترل و بازرسی به موجب این یادداشت تفاهم، سازمانها تمامی تلاشهای ممکن را برای اجتناب از توقیف یا تأخیر غیر ضروری کشتی انجام خواهند داد. هیچ یک از مفاد این یادداشت تفاهم، بر حقوق ایجاد شده به وسیله مفاد اسناد مربوط در خصوص جبران خسارت ناشی از توقیف یا تأخیر غیر ضروری تأثیر نخواهد گذاشت.

۳-۱۱. در صورتی که فرمانده، مالک یا نماینده کشتی، سازمانهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر را قبل از ورود یا به محض ورود یا در مدتی که کشتی در بندر است از هر گونه خسارت، خرابی یا نقص کشتی، ماشین‌آلات و تجهیزات کشتی که قرار است پیش از آن که کشتی آن بندر را ترک کند، تعمیر یا اصلاح شوند مطلع سازد، دستور توقیف کشتی در صورتی صادر شود که نقائصی که توقیف را توجیه می‌کند پس از اعلام فرمانده کشتی در مورد آمادگی کشتی برای بازرسی، یافت شده باشد. همین شیوه، در مواقعی که به سازمانهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر اطلاع داده می‌شود که کشتی قرار است از لحاظ الزامات رده تعیین شده، پرچم یا شرایط الزامی در بندر بازرسی شود، به کار برده خواهد شد.

۳-۱۲. در شواهدی استثنایی، هنگامی که لازم است کشتی برای انجام تعمیرات موقتی به دلایل ایمنی، در مسیر خود به مقصد تعمیرگاه خاص، وارد بندری شود، ممکن است اجازه این کار به آن داده شود. در این شرایط، تمام فعالیتهای تجاری کشتی ممنوع خواهد بود مگر تخلیه محموله کشتی یا مخازن سوخت در صورتی که به دلایل ایمنی، ضرورت داشته باشد. تنها در صورتی که کشور صاحب پرچم کشتی، گراهیتامه‌های قانونی صادر کرده باشد و اعتبار آنها را به آن سفر خاص محدود کرده باشد و کشور صاحب بندر قانع شده باشد که این کشتی هیچ‌گونه خطر ناموجهی برای ایمنی کشتی‌ها یا محیط زیست ایجاد نکرده و یا باعث مشقت غیر ضروری برای خدمه کشتی نخواهد شد، ممکن است اجازه رفتن به تعمیرگاه معین به کشتی داده شود.

۱۳-۳- مالک یا کارگزار کشتی حق دارد طبق قانون هر کشور، علیه توقیف کشتی به سازمان اجرایی بالاتر یا دادگاه با صلاحیت قابل قبول مراجعه کند. با این حال مراجعه موجب تعیین حکم توقیف کشتی نخواهد شد.

۱۴-۳- چنانچه در بازرسی کشتی نقائصی مشاهده شود که توقیف کشتی را اجتناب‌ناپذیر سازد، کلیه هزینه‌های مربوط به بازرسی‌های بعد از بازرسی اول بر عهده مالک یا کارگزار کشتی خواهد بود. لغو توقیف تا زمان پرداخت کامل هزینه‌ها یا ارائه ضمانت‌نامه معتبر برای پرداخت هزینه‌ها انجام نخواهد شد.

بخش ۴- ارائه اطلاعات:

۱-۴- هر سازمان، بازرسی‌های خود به موجب مفاد این یادداشت تفاهم و نتایج آنها را براساس روش‌های مندرج در پیوست (۸)، گزارش خواهد کرد.

۲-۴- سازمانها اطلاعات زیر را در اختیار دبیرخانه قرار خواهند داد:

الف- تعداد افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که از طرف آنها بازرسی‌های کشور صاحب بندر را انجام می‌دهند؛

ب- تعداد کشتی‌هایی که پیش از اجرای یادداشت تفاهم، در یک سال آماری وارد بندر آنها می‌شوند؛

پ- هزینه‌های بازرسی (در صورت وجود).

این اطلاعات به طور سالانه روزآمد خواهد شد.

بخش ۵- نقض الزامات عملیاتی:

سازمان بنا به تقاضای سازمان دیگر، تلاش خواهند کرد مدارکی دال بر نقض احتمالی الزامات عملیاتی مندرج در ماده (۱۰) مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی) و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها، مورخ ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) اصلاح شده فراهم آورند. در صورت نقض احتمالی الزامات عملیاتی مانند تخلیه مواد مضر، سازمان، بنا به درخواست سازمان دیگر، بندری که کشتی

مظنون به نقض الزامات مزبور در آن متوقف است، مورد بازدید قرار می‌دهد تا اطلاعاتی را به دست آورده و در صورت اقتضاء از مواد آلوده کننده مورد ادعا نمونه برداری کند. در موارد یاد شده در این ماده، سازمان درخواست کننده باید اعلام کند که کشور صاحب پرچم کشتی پیشاپیش از موارد نقض گزارش شده، مطلع شده است.

بخش ۶ - هم‌اندیشی‌ها و برنامه‌های آموزشی:

سازمانها تلاش خواهند کرد هم‌اندیشی‌ها و برنامه‌های آموزشی مقتضی را برگزار کنند.

بخش ۷ - ساختار سازمانی:

۱- ۷- کار گروهی مرکب از نماینده از هر یک از سازمانهای عضو یادداشت تفاهم، تشکیل خواهد شد. از نماینده سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار برای شرکت در زمینه‌های کاری کارگروه بدون داشتن حق رأی دعوت خواهد شد. نمایندگان سازمانهای دریانوردی سایر کشورهای منطقه و با رعایت مفاد بخش (۱۰)، هر سازمان یا مرجع دیگری که کارگروه، مناسب بداند، می‌تواند به عنوان ناظر حضور یابد.

۲- ۷- کارگروه سالی یک بار و نیز در زمانهای دیگری که ممکن است تصمیم بگیرد تشکیل خواهد شد.

۳- ۷- کارگروه:

- وظایف معینی را که به موجب یادداشت تفاهم به آن محول شده، انجام خواهد داد؛
- با استفاده از کلیه ابزارهای لازم از جمله برگزاری هم‌اندیشی‌هایی برای بازرسان، هماهنگی روشها و شیوه‌های بازرسی، رفع نقائص، توقیف و اجرای بند ۴- ۲ را ترغیب خواهد کرد؛

- دستورالعمل‌هایی را برای انجام بازرسی به موجب این یادداشت تفاهم تدوین و مورد بررسی قرار خواهد داد؛

- روشهایی از جمله روشهای مربوط به تبادل اطلاعات را تدوین و مورد بررسی قرار خواهد داد؛

- دیگر موضوعات مربوط به اجراء و کارایی این یادداشت تفاهم را مورد بررسی قرار

خواهد داد؟

- با استفاده از کلیه ابزارهای لازم، هماهنگی اجراء و کارایی این یادداشت تفاهم با موافقتنامه‌های مشابه برای مناطق دیگر را ارتقاء خواهد بخشید.
- بودجه را تصویب و کمکهای مالی هر یک از اعضاء یادداشت تفاهم را تعیین خواهد کرد.

۴ - ۷ - جز در مواردی که به نحوی دیگر مقرر شده باشد (در بخش ۹) کار گروه با اکثریت نسبی تصمیم‌گیری خواهد کرد.

۵ - ۷ - دبیرخانه‌ای مطابق با اصول زیر تشکیل خواهد شد:

الف - دبیرخانه، نهادی غیرانتفاعی بوده و مقر آن در گوآ، هند، خواهد بود؛
ب - دبیرخانه، به طور کلی به هیچ سازمان یا دستگاه اجرایی دریایی وابسته نخواهد بود؛
پ - کار گروه بر کار دبیرخانه نظارت خواهد کرد و دبیرخانه باید پاسخگوی کار گروه باشد؛

ت - دبیرخانه دارای حساب بانکی خواهد بود که کلیه دیون و کمکهای مالی به آن واریز خواهد شد؛

ث - فعالیتهای دبیرخانه از طریق حساب بانکی و بر اساس بودجه تعیین شده توسط کار گروه انجام خواهد شد؛

ج - سال مالی دبیرخانه از اول ژانویه (یازدهم دی ماه) آغاز خواهد شد.

۶ - ۷ - دبیرخانه که تحت نظارت کار گروه و در محدوده منابع موجود انجام وظیفه می‌کند، موارد زیر را انجام خواهد داد:

- برگزاری همایشها، توزیع مقالات و ارائه کمکهای لازم به کار گروه برای اجرای وظایف آن؛

- تسهیل تبادل اطلاعات، اجرای شیوه‌های مندرج در پیوست (۱۰) و تهیه گزارشهای

لازم در راستای اهداف این یادداشت تفاهم؛

- انجام سایر امور ضروری برای حصول اطمینان از اجرای کارآمد یادداشت تفاهم.

بخش ۸ - ساختار مالی:

هزینه‌های اداره دبیرخانه و مرکز اطلاعات توسط منابع زیر تأمین می‌شود:

- کمک مالی اعضاء یادداشت تفاهم؛ و

- هدایا و حق عضویت‌های کشورها یا سازمانهای کمک کننده (در صورت وجود).

هر یک از اعضاء این یادداشت تفاهم مکلف است کمکهای مالی خود را برای تأمین

هزینه‌های اداره دبیرخانه و مرکز اطلاعات، منطبق با تصمیمات و روشهای مصوب کارگروه

تأمین کند.

بخش ۹ - اصلاحیه‌ها:

۱- ۹- هر سازمانی که این یادداشت تفاهم را پذیرفته است، می‌تواند اصلاحاتی را در

مورد یادداشت تفاهم پیشنهاد کند.

۲- ۹- در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی برای بخشهای یادداشت تفاهم، مراحل زیر

انجام خواهد گرفت:

الف - اصلاحیه پیشنهادی، حداقل شش هفته پیش از گردهمایی کارگروه از طریق

دبیرخانه برای بررسی ارائه خواهد شد؛

ب - اصلاحیه‌ها با آراء اکثریت دو سوم نمایندگان سازمانهای شرکت کننده در یادداشت

تفاهم تصویب خواهد شد. هر سازمان تنها حق یک رأی را دارد. اصلاحیه‌ای که بدین گونه

تصویب شده، از سوی دبیرخانه جهت پذیرش به سازمانها ارسال خواهد شد؛

پ - اصلاحیه‌ای که بدین گونه تصویب شده در پایان دوره شش ماهه پس از تاریخ

تصویب آن توسط نمایندگان سازمانها در کارگروه یا در پایان هر دوره دیگری که به اتفاق

آراء نمایندگان سازمانها در کارگروه در زمان تصویب تعیین شده باشد، پذیرفته شده تلقی

خواهد شد؛

ث - اصلاحیه، (۶۰) روز پس از پذیرش یا در پایان هر دوره دیگری که نمایندگان

سازمانها در کارگروه به اتفاق آراء تعیین کرده‌اند، نافذ خواهد شد.

۳- ۹- در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی برای پیوست‌های یادداشت تفاهم مراحل زیر

انجام خواهد شد:

الف - اصلاحیه پیشنهادی از طریق دبیرخانه برای بررسی به سازمانها تسلیم خواهد شد؛
ب - اصلاحیه در پایان دوره سه ماهه از تاریخ ارسال آن توسط دبیرخانه، پذیرفته شده
تلقی خواهد شد، مگر این که سازمانی به طورکتبی درخواست بررسی اصلاحیه توسط کار
گروه را داشته باشد. در مورد اخیر، شیوه مندرج در بند ۲ - ۹ اعمال خواهد شد؛

پ - اصلاحیه، (۶۰) روز پس از پذیرش یا در پایان هر دوره ای که سازمانها به اتفاق آراء
تعیین کرده باشند، نافذ خواهد شد.

بخش ۱۰ - مفاد اجرایی:

۱۰-۱ - یادداشت تفاهم، به حقوق و تعهدات مندرج در سایر اسناد بین المللی، لطمه ای
نخواهد زد.

۱۰-۲ - سازمان دریایی کشور مستقر در منطقه، به شرط رعایت معیارهای مندرج در
پیوست (۹) می تواند به این یادداشت تفاهم ملحق شود.

۱۰-۳ - سازمانهایی که با شرایط مندرج در پیوست (۹) مطابقت دارند، می توانند از طریق
زیر به عضویت این یادداشت تفاهم درآیند:

الف - امضاء بدون حق شرط در مورد پذیرش؛ یا

ب - امضاء مشروط به پذیرش و متعاقب آن پذیرش.

یادداشت تفاهم از تاریخ پنجم ژوئن ۱۹۹۸ تا ۲۲ ژانویه ۱۹۹۹ میلادی (۱۵/۳/۱۳۷۷ تا
۱۳۷۸/۱۱/۲ هجری شمسی) در مقر دبیرخانه، برای امضاء مفتوح خواهد بود.

۱۰-۴ - پذیرش یا الحاق، از طریق ارسال ابلاغیه کتبی توسط هر سازمان به دبیرخانه
انجام خواهد گرفت.

۱۰-۵ - دبیرخانه، سازمانهای امضاءکننده یادداشت های تفاهم را از هر گونه امضاء،
ابلاغیه کتبی، پذیرش یا الحاق و تاریخ آنها مطلع خواهد نمود.

۱۰-۶ - این یادداشت تفاهم، (۹۰) روز پس از تاریخ پذیرش یا الحاق، برای هر سازمان
لازم الاجراء خواهد شد.

۷- ۱۰- هر مرجع یا سازمان دریایی که مایل باشد به عنوان ناظر شرکت کند، لازم است درخواستی کتبی را به کارگروه ارسال دارد و به شرط موافقت به اتفاق آرا نمایندگان سازمانهای حاضر و رأی دهنده در کارگروه، به عنوان ناظر، پذیرفته خواهد شد.

۸- ۱۰- هر سازمان می‌تواند با ارائه یادداشت کتبی (۶۰) روزه به کارگروه از یادداشت تفاهم کناره‌گیری کند.

۹- ۱۰- متن انگلیسی، نسخه رسمی این یادداشت تفاهم است.

پیوست (۱)

فهرست سازمانهای دریایی - مراجع دریایی

استرالیا

مدیر عامل

خدمات ایمنی کشتی و پرمنل

بخش ایمنی دریانوردی استرالیا

بنگلادش

مدیرکل کشتیرانی

اداره کشتیرانی

جیبوتی

مدیر بخش امور دریایی

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

اریتره

مدیرکل

اداره حمل و نقل دریایی

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

اتیرپی

رئیس اداره دریانوردی

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

هند

مدیر کل کشتیرانی

اداره کل کشتیرانی

ایران

مدیر کل امور دریایی

اداره کل کشتیرانی

کنیا

دبیر دائمی

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

مالدیو

مدیر

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

موریس

مدیر کشتیرانی

وزارت حمل و نقل زمینی و کشتیرانی و ایمنی عمومی

موزامبیک

مدیر ایمنی و دریانوردی

میانمار

مدیر کل

بخش اداره دریایی

عمان

مدیر کل

اداره امور بنادر و دریانوردی

وزارت ارتباطات

سیشل

مشاور حقوقی

بخش خدمات دریایی و بندری

وزارت جهانگردی و حمل و نقل

آفریقای جنوبی

اداره ایمنی دریانوردی آفریقای جنوبی

سريلانكا

مدیر کشتیرانی تجاری

وزارت کشتیرانی

سودان

شرکت بنادر سودان

تانزانیا

دیر دائمی

وزارت ارتباطات و حمل و نقل

یمن

رئیس

شرکت دولتی امور دریایی

پیوست (۲)

رهنمودهایی که بازرسان باید در بازرسی کشتیرانی بین‌المللی رعایت کنند

بخش ۱ - کلیات:

۱-۱ - رهنمودهایی که باید به هنگام بازرسی کشتی‌های خارجی رعایت شود.

رهنمودهایی که در بخش ۱-۳ این یادداشت تفاهم به آن اشاره شده، به مفاد مربوط در مقررات زیر ارجاع دارند؛

الف - روشهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر (قطعنامه «۱۹» ۷۸۷ - الف سازمان بین‌المللی دریانوردی)؛

ب - اصول تأمین نیروی انسانی سالم (قطعنامه «۱۲» ۴۸۱ - الف سازمان بین‌المللی دریانوردی) و پیوستهایی که مفاد مستد تأمین حداقل نیروی انسانی سالم را تشکیل می‌دهند (پیوست ۱) و رهنمودهای اجرای اصول تأمین نیروی انسانی سالم (پیوست ۲)؛

پ - مفاد مقررات بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی؛
ت - کتابچه سازمان بین‌المللی کار درباره «بازرسی شرایط کار در کشتی» رهنمودهایی در مورد شیوه‌های کار؛

ث - دستورالعمل‌های مقرر در پیوست یادداشت تفاهم.

۲-۱ - اصول حاکم بر اصلاح معایب یا توقیف کشتی:

افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، در تصمیم‌گیری درباره اصلاح معایب یا توقیف کشتی، نتایج حاصل از بازرسی دقیقی را که طبق بخش (۳) انجام شده است، در نظر خواهد گرفت. افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در تعیین این که آیا کشتی باید تا هنگام رفع معایب توقیف شود یا به آن اجازه داده شود به رغم داشتن برخی معایب که با در نظر گرفتن شرایط خاص سفر دریایی مورد نظر، خطرهایی نامعقول برای ایمنی، سلامت یا محیط زیست نخواهد داشت، به دریا برود، نظر کارشناسی خود را ارائه خواهد داد. در ارتباط با استانداردهای تأمین حداقل نیروی انسانی و مفاد کنوانسیون شماره (۱۴۷) سازمان بین‌المللی کار، روشهای خاصی که در بخشهای (۳) و (۴) این پیوست تعیین شده است، باید رعایت گردد.

۳-۱ - اجرای شرط «رفتار یکسان با کشتی‌ها»:

در اجرای بخش ۴-۲ این یادداشت تفاهم، موارد زیر می‌بایستی رعایت شود؛
کشتی‌هایی که مجاز به برافراشتن پرچم کشوری هستند که عضو اسناد مربوط فهرست شده در بخش (۲) نمی‌باشد و به این لحاظ فاقد گواهینامه‌هایی هستند که نشانگر اسنادی قابل قبول در خصوص شرایط مناسب روی کشتی باشند، به طور دقیق بازرسی خواهند شد. افسر

کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در چنین بازرسی‌هایی، می‌بایست همان دستورالعمل‌هایی را اجراء کند که برای کشتی‌هایی که در مورد آنها اسناد مربوط قابل اجراء است، پیش‌بینی شده است.

شرایط موجود در عرشه این نوع کشتی و وضعیت تجهیزات، گواهینامه خدمه، تعداد و ترکیب آن می‌بایستی با اهداف مفاد سند مربوط مطابقت داشته باشد، در غیر این صورت، کشتی، مشمول محدودیت‌هایی خواهد شد که برای حصول سطحی مشابه از ایمنی الزامی است.

بخش ۲- ایمنی کشتی‌ها در ارتباط با کنوانسیون‌های ایمنی جان اشخاص در دریا ۷۴/۷۸، خطوط شاهین ۱۹۶۶ میلادی (۱۳۴۵ هجری شمسی)، کنوانسیون تجدید نظر در مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی) و جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها ۷۳/۷۸
۱- ۲- بازرسی دقیق‌تر

تا آنجا که دلایل روشنی برای بازرسی دقیق‌تر مربوط به مفاد کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، پروتکل مربوط به آن، کنوانسیون خطوط شاهین، کنوانسیون تجدید نظر در مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی) و کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها ۷۳/۷۸ وجود دارد، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر به هنگام انجام بازرسی، ملاحظاتی را که در روشهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر (نظنامه ۱۹) ۷۸۷-الف سازمان بین‌المللی دریانوردی)، مفاد مقررات بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی و مفاد بخش (۴) در ارتباط با شرایط زندگی و کار روی کشتی مقرر شده، مدنظر قرار خواهد داد.

بخش ۳- گواهینامه و استانداردهای حداقل نیروی انسانی
۱- ۳- مقدمه

اصل عمده برای بازرسی تأمین نیروی انسانی کشتی‌های خارجی توسط کشور صاحب بندر باید تشخیص مطابقت با الزامات تأمین نیروی انسانی سالم کشور صاحب پرچم باشد. در صورت تردید در این موضوع، می‌بایستی با کشور صاحب پرچم مشورت شود. الزامات تأمین نیروی انسانی سالم مزبور برگرفته از مقررات زیر است:

الف - کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا - ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)؛

ب - کنوانسیون کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها) ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی)؛ (کنوانسیون ۱۴۷ سازمان بین‌المللی کار) که از جمله به مواد (۳) و (۴) کنوانسیون شماره (۵۳) سازمان بین‌المللی کار اشاره می‌کند؛

پ - کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان - ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) (اصلاح شده)

ت - مفاد سند تأمین حداقل نیروی انسانی سالم (بیوست ۱۱) قطعنامه «۱۲» ۴۸۱ - الف سازمان بین‌المللی دریانوردی).

ث - دستورالعمل‌های اجرایی اصول تأمین نیروی انسانی سالم (قطعنامه «۱۲» ۴۸۱ - الف سازمان بین‌المللی دریانوردی).

توقیف کشتی توسط کشور صاحب بندر، تنها به موجب دلایل تعیین شده در اسناد مربوط صورت خواهد گرفت.

۲ - ۳ - نظارت بر تأمین نیروی انسانی

۱ - ۲ - ۳ - در صورتی که نیروی انسانی کشتی طبق سند تأمین نیروی انسانی سالم یا سند مشابهی که توسط کشور صاحب پرچم صادر شده است تأمین شده باشد، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر باید بپذیرد که نیروی انسانی کشتی به طور صحیح تأمین شده است مگر این که این سند به طوری مشخص بدون در نظر گرفتن اصول مندرج در اسناد مربوط و دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص اجرای اصول تأمین نیروی انسانی سالم صادر شده باشد. در مورد اخیر، افسر کنترل و بازرسی کشورهای صاحب بندر طبق روشهای تعریف شده در بند ۲ - ۳ - ۳ عمل خواهد کرد.

۲ - ۲ - ۳ - چنانچه تعداد یا ترکیب واقعی خدمه کشتی مطابق با سند تأمین نیروی انسانی نباشد، کشور صاحب بندر باید در این خصوص که آیا کشتی می‌تواند با تعداد و ترکیب واقعی خدمه عازم دریا شود یا خیر، از کشور صاحب پرچم درخواست مشورت کند. این درخواست باید در اسرع وقت صورت گیرد.

پاسخ کشور صاحب پرچم (در صورتی که پاسخی وجود داشته باشد) باید از طریق

تلكس یا دورنگار تأیید شود. اگر تعداد واقعی و ترکیب خدمه کشتی طبق سند تأمین نیروی انسانی، سالم نباشد یا کشور صاحب پرچم نیز حرکت کشتی را توصیه نکند، پس از رعایت دقیق معیارهای تعیین شده در بند ۴-۳ این پیوست، توقیف کشتی را می‌توان در دستور کار قرار داد.

۳-۲-۳. اگر کشتی، سند تأمین نیروی انسانی سالم یا سندی مشابه آن به همراه نداشته باشد، کشور صاحب بندر می‌بایستی از کشور صاحب پرچم درخواست کند که ضمن تعیین تعداد خدمه مورد نیاز و ترکیب آن، در اسرع وقت مدرکی دال بر آن صادر کند. در صورتی که تعداد و ترکیب واقعی خدمه با مشخصات دریافتی از کشور صاحب پرچم مطابقت نداشته باشد، روش مندرج در بند ۲-۲-۳ اعمال خواهد شد. چنانچه کشور صاحب پرچم به این درخواست پاسخ ندهد، این امر دلیلی روشن برای بازرسی‌های دقیق‌تر به شمار خواهد آمد تا اطمینان حاصل شود که تعداد و ترکیب خدمه طبق اصول مندرج در بند ۱-۳ می‌باشد. تنها در صورتی به کشتی اجازه عزیمت داده خواهد شد که با در نظر گرفتن معیارهای توقیف کشتی به موجب بند ۴-۳، این کار ایمن باشد. در چنین مواردی، حداقل معیارهایی که باید رعایت شود، شدیدتر از معیارهایی که برای کشتی‌های حامل پرچم کشور صاحب بندر به اجراء گذاشته شود، نخواهد بود. نبود سند تأمین نیروی انسانی سالم می‌بایستی به عنوان یک نقص گزارش شود.

۳-۳- نظارت بر گراهینامه

۳-۳-۱. نظارت عمومی بر گراهینامه در مورد کشتی باید طبق روشهای مقرر در ماده (۱۰) و ماده (۱/۴) کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گراهینامه و نگرهبانی دریانوردان انجام شود.

۳-۳-۲. نظارت بر گراهینامه کشتی‌هایی که به حمل محصولات مایع خطرناک به صورت فله اشتغال دارند، باید شدیدتر صورت بگیرد. افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر باید شخصاً مجاب شود که افسران مسؤل جابجایی کالاها و عملیات، دارای مدارک مستند مبنی بر گذراندن دوره آموزشی و تجربه مناسب در این زمینه هستند. هیچ‌گونه معافیتی از به همراه داشتن این مدارک مستند، پذیرفتنی نیست. کشف هرگونه نقص باید به فرمانده اطلاع داده شود و عیب مذکور نیز اصلاح گردد. در

ارتباط با آموزشهای مناسب، به فصل (۵) کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، قطعنامه‌های (۱۰) و (۱۱) و (۱۲) که توسط کنوانسیون بین‌المللی آموزش، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان مورخ ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) تصویب شده، بخش‌های مربوط مقررات بین‌المللی ساخت و تجهیزات کشتی‌های حامل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله و مقررات بین‌المللی ساخت و تجهیزات کشتی‌های حامل گاز مایع فله، ارجاع داده شده است.

۴-۳- توقیف

قبل از توقیف کشتی به موجب بندهای ۲-۳ یا ۳-۳ این پیوست، شرایط زیر باید در نظر گرفته شود:

الف - زمان و نوع سفر یا خدمات مورد نظر؛

ب - این که عیب و نقص مورد نظر خطری برای کشتی، افراد روی کشتی یا محیط زیست به وجود می‌آورد یا خیر؛

پ - این که مدت زمان استراحت لازم خدمه کشتی می‌تواند رعایت شود یا خیر؛

ت - اندازه و نوع کشتی و نوع تجهیزات کشتی؛

ث - نوع کالا،

غیبت افسران هر شه یا مهندس که صدور گواهینامه برای آنان الزامی است، نباید دلیل توقیف کشتی باشد، خواه این غیبت طبق هر گونه مفاد استثنایی مورد تأیید کشور صاحب پرچم باشد یا خیر.

بخش ۴ - کنوانسیون شماره ۱۴۷ کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها) ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی)

۱- ۴ - بازرسی‌های روی کشتی به موجب کنوانسیون کشتیرانی تجاری (حداقل

استانداردها) ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی) (کنوانسیون ۱۴۷ سازمان بین‌المللی کار) مربوط به موارد زیر خواهد بود.

الف - کنوانسیون حداقل سن ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) (شماره ۱۳۸) یا

کنوانسیون (دریایی) حداقل سن (اصلاحی، ۱۹۳۸ میلادی - ۱۳۱۷ هجری شمسی) (شماره

۵۸ یا کنوانسیون (دریایی) حداقل سن، ۱۹۲۰ میلادی (۱۲۹۹ هجری شمسی) (شماره ۷)؛

ب - کنوانسیون آزمایش‌های پزشکی (دریانوردان) ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هجری شمسی) (شماره ۷۳)؛

پ - کنوانسیون پیشگیری از سوانح (دریایی)، ۱۹۷۰ میلادی (۱۳۴۹ هجری شمسی) (مواد ۴ و ۷)؛

ت - کنوانسیون محل اقامت خدمه (اصلاحی)، ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هجری شمسی) (شماره ۹۲)؛

ث - کنوانسیون غذا و تأمین غذا (خدمه کشتی)، ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هجری شمسی) (شماره ۶۸) (ماده ۵)؛

ج - کنوانسیون گواهی‌نامه شایستگی افسران، ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هجری شمسی) (شماره ۵۳) (مواد ۳ و ۴)؛

بازرسی در مورد گواهی‌نامه‌های شایستگی، در بخش (۳) این پیوست مطرح شده است. افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در اجرای وظایف کنترل و بازرسی، با توجه به برداشت کلی خود در مورد کشتی، برای تصمیم‌گیری در این خصوص که کشتی باید مورد بازرسی دقیق‌تری قرار بگیرد یا خیر، مجبور خواهد بود از نظر کارشناسی خود استفاده کند. به تمام شکایات‌های مربوط به شرایط روی عرشه باید به طور کامل رسیدگی شود و بر اساس شرایط، اقدامات لازم صورت پذیرد. افسر کنترل و بازرسی باید در تعیین این نکته که آیا وضعیت کشتی باعث به وجود آمدن خطراتی برای ایمنی یا سلامت خدمه که اصلاح شرایط را ضروری می‌سازد، می‌شود یا خیر، از نظر کارشناسی خود استفاده نماید و در صورت لزوم می‌تواند کشتی را تا انجام اقدامات اصلاحی مناسب توقیف کند.

۲-۴ - وقتی دلایل روشنی برای بازرسی دقیق‌تر مربوط به مفاد کنوانسیون (۱۴۷) سازمان بین‌المللی کار وجود داشته باشد، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر به هنگام انجام بازرسی باید مفاد بند قبلی این بخش و ملاحظات ارائه شده در کتابچه سازمان بین‌المللی کار تحت عنوان «بازرسی شرایط کار در کشتی: رهنمودهایی در مورد شیوه‌های کار» را مد نظر قرار دهد.

۳-۴ - کنوانسیون‌های مربوط در چارچوب مفاد بند ۴ - ۴ عبارتند از:

الف - کنوانسیون اساسنامه دریانوردان، ۱۹۲۶ میلادی (۱۳۰۵ هجری شمسی) (شماره ۲۲)؛

ب - کنوانسیون مراجعت دریانوردان به کشور خود؛ ۱۹۲۶ میلادی (۱۳۰۵ هجری شمسی) (شماره ۲۳)؛

پ - کنوانسیون مسؤلیت صاحبان کشتی (در برابر دریانوردان بیمار و مصدوم)، ۱۹۳۶ میلادی، (۱۳۱۵ هجری شمسی) (شماره ۵۵) یا کنوانسیون (دریایی) بیمه بیماری، ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هجری شمسی) یا کنوانسیون مراتبهای پزشکی و مزایای دوره بیماری، ۱۹۶۹ میلادی (۱۳۴۸ هجری شمسی) (شماره ۱۳۰)؛

ت - کنوانسیون آزادی مجامع و حمایت از حق تشکلهای صنفی، ۱۹۴۸ میلادی (۱۳۲۷ هجری شمسی) (شماره ۸۷)؛

ث - کنوانسیون حق تشکلهای صنفی و مذاکرات جمعی، ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هجری شمسی) (شماره ۹۸)؛

۴-۴ - در صورتی که افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، شکایتی مبنی بر عدم رعایت معیارهای مقرر در کنوانسیونهای مندرج در بند ۳-۴ دریافت کند، موضوع باید برای اقدامات بعدی به نزدیکترین نماینده دریایی، کنسولی یا دیپلماتیک کشور صاحب پرچم گزارش شود. در صورت ضرورت، سازمان ذی ربط می تواند گزارشی را (در صورت امکان) همراه با شواهد، برای کشور صاحب پرچم ارسال داشته و نسخه ای از آن را برای سازمان بین المللی کار بفرستد.

۵-۴ - بخشهایی از کتابچه سازمان بین المللی کار تحت عنوان «بازرسی شرایط کار در کشتی» رهنمودهایی در مورد شیوه های کار» که به موارد زیر مربوط می شوند:

الف - شیوه های کنترل و بازرسی کشتی های حامل پرچم خودی؛

ب - آموزش حرفه ای؛

پ - گواهینامه شایستگی افسر کشتی؛

ت - ساعات کاری و تأمین نیروی انسانی؛

نه به عنوان مفاد مربوط به بازرسی کشتی ها بلکه صرفاً باید به عنوان اطلاعاتی برای افسر

کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر تلقی شوند.

بخش ۵ - رهنمودهایی برای بازرسان که باید در بازرسی کشتی‌های با اندازه غیر معمول و کشتی‌های دارای ساخت سستی مورد ملاحظه قرار گیرد

۱ - کشتی‌های با اندازه غیر معمول

۱-۱ - موارد زیر راهنمای اجرای بخش ۵-۲ در ارتباط با کشتی‌های باری اندازه غیر معمول است؛

۲-۱ - افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر تا جایی که سند مربوط در مورد کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن قابل اعمال نباشد باید مفاد مندرج در مقررات ایمنی کشتی‌های با اندازه غیر معمول^۱ را اساس کار خود قرار دهد.

۲ - کشتی‌های دارای ساخت سستی

۱-۲ - موارد زیر راهنمای اجرای بخش ۵-۲ در ارتباط با کشتی‌های دارای ساخت سستی است:

۲-۲ - وظیفه افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر تا جایی که سند مربوط در مورد کشتی دارای ساخت سستی قابل اعمال نباشد، ارزیابی این مسأله است که کشتی دارای استاندارد قابل قبولی در ارتباط با ایمنی، بهداشت یا محیط زیست است یا خیر. در این ارزیابی، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر باید توجه لازم را به عواملی مانند طول مدت و نوع سفر یا خدمات مورد نظر اندازه و نوع کشتی، تجهیزات و نوع کالاهای کشتی می‌دول دارد.

۲-۳ - افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در اجرای وظایف خود به موجب بند ۲-۲، باید از گواهینامه‌ها و سایر اسنادی که توسط کشور صاحب پرچم صادر شده است، به عنوان راهنما استفاده کند و در پرتو گواهینامه‌ها و اسناد مزبور و در برداشت کلی خود از کشتی مورد نظر و نیز با در نظر گرفتن عوامل مذکور در بند ۲-۲ در اتخاذ تصمیم در این خصوص که آیا کشتی نیاز به بازرسی دقیق‌تر دارد یا نه و این که بازرسی مزبور در چه زمینه‌هایی باید انجام شود، نظر کارشناسی خود را بکار ببرد، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در صورت ضرورت باید مواد مندرج در بند ۴-۲ را مورد توجه قرار دهد.

۱ - این مقررات در اولین جلسه توسط کمیته تدوین و تصویب شده است.

نهرست یادشده جامع نیست و فقط نمونه موارد مربوط در آن ارائه شده است.

۴-۲- موارد کلی مهم

۴-۲-۱- موارد مربوط به شرایط تعیین خطوط بارگیری:

- نفوذناپذیری (یا حسب مورد ضد آب بودن) یکپارچگی عرشه‌های باز؛
- انبارها و وسایل مسدودکننده؛

- نفوذناپذیری درجه‌های حفره‌های بناهای فوقانی؛

- وسایل تخلیه آب عرشه؛

- خروجی‌های کناری؛

- هواکش‌ها و لوله‌های هوا؛

- اطلاعات مربوط به پایداری کشتی.

۴-۲-۲- سایر موارد مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا:

- وسایل نجات؛

- وسایل اطفاء حریق؛

- وضعیت کلی ساختار کشتی (بدنه، عرشه، درهای انبارها و غیره)؛

- ماشین آلات اصلی و تأسیسات برقی؛

- تجهیزات ناوبری از جمله تأسیسات رادیویی.

۴-۲-۳- موارد مربوط به جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها:

- وسایل کنترل تخلیه نفت و ترکیبات نفتی، مانند وسایل جداسازی آبهای آغشته به مراد

نفتی یا دیگر وسایل مشابه (مخزن یا مخازن) برای نگهداری نفت، ترکیبات نفتی و پسمانهای نفتی؛

- وجود نفت در خنهای موتورخانه.

۴-۲-۵- در صورت وجود نقائص خطرناک برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست، افسر

کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر با توجه به عوامل مندرج در بند ۲-۲ برای اطمینان از

برطرف شدن نقص یا این که اگر به کشتی اجازه حرکت به بندر دیگری داده شود، خطر

مشهودی برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست به وجود نمی‌آید، باید اقداماتی انجام دهد که

ممکن است در صورت لزوم، شامل توقیف کشتی نیز بشود.

پیوست (۳)

واقعیهایی که به عنوان «دلایل روشن» تلقی می‌شوند

سازمانها از جمله موارد زیر را به عنوان «دلایل روشن» تلقی خواهند کرد:

۱- گزارش یا ابلاغیه سازمان دیگر؛

۲- گزارش یا شکوائیه ناخدا، یکی از خدمه کشتی یا هر شخص یا سازمانی که منافع مشروع در عملیات ایمن کشتی، شرایط کار و زندگی در کشتی یا جلوگیری از آلودگی داشته باشد، مگر آن که سازمان ذی‌ربط، گزارش یا شکوائیه را به طور وضوح بی‌پایه و اساس تشخیص دهد. هويت فرد گزارش دهنده یا شاکی نباید برای ناخدا یا مالک کشتی مربوط فاش شود؛

۳- سایر قرائنی که ممکن است نیاز به بازرسی دقیق‌تر یا گسترده‌تری را به ویژه با توجه به پیوست (۲) ایجاب کند.

به منظور کنترل رعایت الزامات عملیاتی روی کشتی، «دلایل روشن» خاص عبارتند از:

۱- شواهد دال بر نقائص عملیاتی که در مراحل کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر طبق کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا-۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)، کنوانسیون جلوگیری از تصادم در دریا (۷۳/۷۸) و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان-۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مشخص شده است؛

۲- شواهدی دال بر این که کار یا کالا و سایر عملیات به صورت ایمن یا طبق رهنمودهای سازمان بین‌المللی دریانوردی صورت نمی‌گیرد؛

۳- درگیر شدن کشتی در تصادفات دریایی به علت عدم پیروی از الزامات عملیاتی؛

۴- مدارکی مبتنی بر مشاهده تمرین عملیات اطفاء حریق و این که ترک کشتی حاکی از ناآشنایی خدمه با روش‌های اساسی است؛

۵- نبود فهرست اسامی به روز شده؛

۶- قرائنی مبنی بر این که خدمه مربوط نمی‌توانند ارتباطی مناسب با یکدیگر یا دیگر

افراد روی عرشه ایجاد کنند یا قرائتی مبنی بر این که کشتی نمی تواند به زبان مشترک یا زبان مقامات ساحلی با آنها ارتباط برقرار کند.

پیوست (۴)

معیارهای صلاحیت افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر

۱- به موجب مفاد بخش ۳-۵ یادداشت تفاهم، افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، باید از مهارت لازم برخوردار بوده و اختیار لازم را از سازمان برای انجام بازرسی های کنترلی کشور صاحب بندر کسب کرده باشند.

۲- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که دارای صلاحیت لازم است، باید حداقل یک سال به عنوان بازرسی کشور صاحب پرچم در امور بازرسی و صدور گواهینامه، طبق اسناد مربوط خدمت کرده و دارای مدرک زیر باشد:

۱- گواهینامه شایستگی به عنوان فرمانده که شخص مزبور را قادر می سازد فرماندهی کشتی را به گونه ای که در کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (اصلاحی) مشخص شده است برعهده بگیرد؛ یا

۲- گواهینامه شایستگی افسر ارشد مهندسی که شخص مزبور را قادر می سازد وظیفه یاد شده را در کشتی به گونه ای که در کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (اصلاحی) مشخص شده برعهده بگیرد؛ یا

۳- گذراندن امتحان معماری دریایی، مهندسی مکانیک یا مهندسی مرتبط با رشته های دریایی و سابقه حداقل (۵) سال کار در رشته مربوط؛ یا

۴- دارا بودن تخصص مشابهی که توسط دستگاه اجرایی تعیین شده باشد.

افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که در بند (۱) و (۲) به آنها اشاره شده است، باید حداقل (۵) سال به عنوان افسر عرشه یا موتور در دریا خدمت کرده باشند.

راه دیگری که افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر واجد شرایط لازم تلقی شود

این است که:

۱- دارای مدرک دانشگاهی مربوط یا دوره آموزشی مشابه باشد؛ و

- ۲- در مؤسسه‌ای به عنوان افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در زمینه ایمنی کشتی‌ها آموزش دیده و صاحب صلاحیت شده باشد؛ و
 - ۳- حداقل (۲) سال طبق اسناد مربوط به عنوان بازرسی کشور صاحب پرچم در امور بازرسی و صدور گواهینامه خدمت کرده باشد؛
 - ۴- از توانایی ایجاد ارتباط شفاهی و کتبی با دریانوردان به زبان متداول در دریا برخوردار باشد.
 - ۵- از مفاد اسناد مربوط و دستورالعمل‌های مربوط به کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر آگاهی کافی داشته باشد.
- افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که واجد شرایط فوق نیستند، در صورتی پذیرفته می‌شوند که پیش از لازم‌الاجراء شدن این یادداشت تفاهم برای سازمان، به منظور کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر به استخدام آن سازمان در آمده باشند.

پیوست (۵)

الزامات کارت شناسایی افسران کنترل و بازرسی

- کارت شناسایی باید حداقل دارای اطلاعات زیر باشد:
- الف - نام سازمان صادرکننده؛
 - ب - نام و نام خانوادگی دارنده کارت شناسایی؛
 - پ - عکس جدید دارنده کارت شناسایی؛
 - ت - امضاء دارنده کارت شناسایی؛
 - ث - عبارتی مبنی بر اینکه دارنده کارت شناسایی طبق قوانین ملی مجاز به انجام بازرسی است.
- در صورتی که زبان اصلی بکاررفته در کارت شناسایی انگلیسی نباشد، باید دربردارنده ترجمه آن زبان نیز باشد.
- شکل کارت شناسایی به تشخیص سازمان‌های ذی‌صلاح تعیین می‌شود.

پیوست (۴)

گزارش بازرسی طبق یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور
صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند

فرم (الف)

۱ - جمهوری اسلامی ایران

۲ - نام کشتی ۳ - پرچم کشتی

۴ - نوع کشتی

۵ - علامت خطاب ۶ - شماره سازمان دریانوردی بین‌المللی

..... ۷ - ظرفیت ناخالص

۸ - سال ساخت ۹ - تاریخ بازرسی

۱۰ - مکان بازرسی

۱۱ - گواهینامه (های) مربوط

الف: عنوان ب: مرجع صادرکننده پ: تاریخ صدور و انقضاء

..... ۱

..... ۲

..... ۳

..... ۴

..... ۵

الف: عنوان ب: مرجع صادرکننده پ: تاریخ صدور و انقضاء

..... ۶

..... ۷

..... ۸

..... ۹

..... ۱۰

..... ۱۱

ت: چنانچه موعد بازرسی بعدی رسیده یا سپری شده باشد، اطلاعات زیر در خصوص آخرین بازدید میان دوره‌ای ارائه خواهد شد:

تاریخ	مرجع بازرسی کننده	مکان
..... ۱
..... ۲
..... ۳
..... ۴
..... ۵
..... ۶
..... ۷
..... ۸
..... ۹
..... ۱۰
..... ۱۱

۱۲ - نواقص خیر بلی (فرم (ب) پیوست ملاحظه شود) سولاس مارپل

۱۳ - کشتی توقیف شده است خیر بلی (فرم (ب) پیوست ملاحظه شود)

۱۴ - مدارک مؤید ادعا خیر بلی (پیوست ملاحظه شود)

دفتر ناحیه نام

بازرس (مرجع صادرکننده) که به طور مقتضی مجاز شده است.

تلفن

دورنگار / تلکس / تلگرام امضاء

پیوست (۷)

مبادله پیامها توسط سازمانهای منطقه‌ای طبق مفاد بخش ۳-۸ یادداشت تفاهم

۱ - در مواردی که نقائص کاملاً رفع نشده یا به طور موقت اصلاح شده‌اند، لازم است

پیامی به سازمان ذی صلاح کشور واقع در منطقه که بندر بعدی توقف کشتی در آن قرار دارد، ارسال شود.

۲- مبادله پیامها، مطابق بند (۱) بالا باید از طریق استفاده از وسایل ارتباطی در سیستم اطلاعاتی، به شرح مندرج در پیوست (۸) و یا از طریق دورنگار بر روی فرمی که در ضمیمه این پیوست آمده است، صورت گیرد.

۳- هر پیامی که مطابق بند (۱) فرستاده می شود، باید حاوی اطلاعات زیر باشد:

- تاریخ:

- از (کشور):

- بندر:

- گزارش نقائص موجود:

- نام کشتی:

- شماره شناسایی سازمان بین المللی دریانوردی (در صورت موجود بودن):

- شماره رسمی:

- نوع کشتی:

- پرچم کشتی:

- علامت خطاب:

- ظرفیت ناخالص:

- مال ساخت:

- سازمان (سازمانهای) صادرکننده گواهینامه (های) مربوط:

- تاریخ عزیمت:

- زمان و مکان تخمینی ورود:

- نوع نقائص:

- اقدامات انجام شده:

- اقدامات پیشنهادی در بندر بعدی:

- نام و شماره دورنگار فرستنده

گزارش نقائصی که کاملاً رفع نشده یا فقط به طور موقت اصلاح شده‌اند طبق یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه در اقیانوس هند

پیوست (۸)

سیستم اطلاعات بازرسی‌ها

۱- برای کمک به سازمانها در انتخاب کشتی‌هایی با پرچم خارجی به منظور بازرسی در بنادر آنها، لازم است سازمانها اطلاعات به روز بازرسی کشتی دارای پرچم خارجی در یکی از بنادر منطقه‌ای دیگر را در شش ماهه گذشته در اختیار داشته باشند.

۲- بدین منظور سازمانها متعهد می‌شوند مرکز اطلاع‌رسانی را ترجیحاً با استفاده از انتقال داده‌های پردازش شده همراه با اطلاعات مربوط به بازرسی کشتی‌ها در بنادر ملی بر اساس اطلاعات مندرج در پیوست (۶) یادداشت تفاهم ایجاد کنند. درج اطلاعات در پرونده‌های بازرسی، ترجیحاً باید به طور روزانه و از طریق داده‌های مستقیم یارانه‌ای صورت گیرد. ۳- به منظور مبادله سریع اطلاعات، سیستم اطلاعاتی باید مجهز به وسایل ارتباطی باشد که امکان مبادله مستقیم و رایانه‌ای پیامها را بین هر یک از سازمانها، از جمله ابلاغیه‌های موضوع بخش ۳-۸ این یادداشت تفاهم و مبادله اطلاعات درباره موارد نقض مقررات عملیاتی موضوع بخش (۵) یادداشت تفاهم میسر سازد.

۴- اطلاعات مندرج در بندهای (۲) و (۳) بالا، می‌بایستی در فرمهای استاندارد و طبق معیارهای مندرج در راهنمای کاربران سیستم اطلاعاتی که توسط مرکز اطلاع‌رسانی فراهم شده، ارائه شود.

۵- مرکز اطلاع‌رسانی، پردازش اطلاعات را مطابق بند (۲) بالا سازماندهی می‌کند تا اطمینان حاصل شود داده‌های مربوط به بازرسی برای مشاوره و روزآمد شدن طبق دستورالعملهای مندرج در راهنمای کاربران سیستم اطلاعاتی که توسط مرکز اطلاع‌رسانی فراهم شده، به سهولت قابل دسترسی خواهد بود.

- ۶- تجهیزات تلکس یا دورنگار می بایستی همچنان سیستم جایگزین مبادله اطلاعاتی باشد که برای آن فرم استاندارد مندرج در ضمیمه این پیوست، اعمال می شود.
- ۷- اطلاعات اجرایی مانند اطلاعات آماری توسط دبیرخانه تحت نظارت کارگروه فراهم خواهد شد. مبنای این اطلاعات، داده های ارائه شده توسط مرکز اطلاع رسانی خواهد بود.
- ۸- سیستم اطلاعاتی یاد شده در بندهای قبل تا زمان نافذ بودن این یادداشت تفاهم مورد استفاده قرار خواهد گرفت. برای کنترل و در صورت لزوم بهبود کیفیت سیستم، مطالعاتی مستمر صورت خواهد گرفت.
- ۹- در صورت مشاهده نقائصی که منجر به توقیف کشتی می شود، سازمان کشور صاحب بندر، نسخه ای از گزارش موضوع پیوست (۳) یادداشت تفاهم را به دستگاه اجرایی ذی ربط کشور صاحب پرچم ارسال خواهد کرد.

ضمیمه پیوست (۸)

فرم تلکس یا دورنگار برای کشتی های بازرسی شده

- گزارش بازرسی
- ۱- نام کشور صادرکننده؛
 - ۲- نام کشتی؛
 - ۳- پرچم کشتی؛
 - ۴- نوع کشتی؛
 - ۵- علامت خطاب؛
 - ۶- شماره سازمان بین المللی دریانوردی؛
 - ۷- ظرفیت ناخالص؛
 - ۸- سال ساخت کشتی؛
 - ۹- تاریخ بازرسی (به صورت روز/ماه/سال)؛
 - ۱۰- محل بازرسی؛

۱۱- گواهینامه‌های مربوط^۱؛

الف - عنوان گواهینامه؛

ب - مقام صادرکننده؛

پ - تاریخ صدور و انقضاء (به صورت روز/ماه/سال - روز/ماه/سال)؛

ت - آخرین بازرسی میان دوره‌ای (به صورت مقام مسؤول/مکان/روز/ماه/سال).

۱ - نقائص (بله/خیر)؛

۲ - تأخیر/توقیف کشتی (بله/خیر)؛

۳ - نوع نقائص^۲ (به صورت نقص: نقص: نقص)

۴ - اقدامات انجام شده^۳ (به صورت نقص: نقص: نقص)

پیوست (۹)

معیارهای کیفی برای الحاق به یادداشت تفاهم، طبق اولویت‌های اجرایی یادداشت تفاهم

معیارهای کیفی

سازمان دریایی یک کشور می‌تواند در صورت رعایت کلیه معیارهای کیفی زیر به عضویت کامل این یادداشت تفاهم درآید:

۱ - سازمان دریایی مزبور باید از نظر سهیم شدن در تلاشهای مشترک به منظور از بین بردن عملیات کشتی‌های غیراستاندارد تمهیدات مندرج در یادداشت تفاهم را با صراحت بپذیرد؛

۱ - برای هر گواهینامه مربوط تکرار شود.

۲ - از جمله ارجاع به کنوانسیون‌های مربوط در صورتی که در اسناد موجود بر عرشه نشان داده شده باشد.
۳ - دیگر این که می‌توان این اقدامات را به جزئیات مندرج در بند (۱۵) (نوع نقائص) اضافه کرد، در صورتی که اقدامات انجام شده رابطه‌ای مستقیم با نقائص مربوط داشته باشد. نقائص و اقدامات انجام شده را باید با یک خط مورب (/) از یکدیگر جدا کرد. (به صورت ۱۵- نقص / اقدام/ اقدام، نقص / اقدام: اقدام/ اقدام، ۱۶. به بند (۱۵) رجوع کنید).

۲- سازمان دریایی مزبور باید تمام اقدامات لازم به منظور تشریح تصویب تمام اسندهای مربوط جاری را به کار برند؛

۳- سازمانهای دریایی مزبور باید قابلیت تدارکاتی و بنیادین کافی را در به اجرا گذاشتن مناسب عملیات، مطابق با معیارهای بین‌المللی دریاوردی از لحاظ ایمنی دریایی، جلوگیری از آلودگی و شرایط و زندگی در کشتی که حامل پرچم آن کشور است را داشته باشند که باید شامل استفاده از افسران واجد شرایط کافی کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که تحت مسؤولیت دستگاه اجرایی آن فعالیت می‌کند، باشد و این قابلیت‌ها باید در جهت رضایت کار گروه موضوع بخش ۱- ۷ یادداشت تفاهم نشان داده شود.

۴- سازمان دریایی مزبور باید از قابلیت تدارکاتی و بنیادین کافی در رعایت کامل مفاد و فعالیت‌های تعیین شده در یادداشت تفاهم برخوردار باشد تا تعهدات خود را که شامل استفاده از افسران واجد شرایط کافی کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر می‌شود که تحت مسؤولیت دستگاه اجرایی آن فعالیت می‌کند، ارتقاء بخشد. این قابلیت‌ها باید در جهت کسب رضایت کار گروه موضوع بخش ۱- ۷ یادداشت تفاهم نشان داده شوند.

۵- سازمان دریایی مزبور باید از تاریخ موثر عضویت خود، ارتباط پیوسته‌ای با سیستم اطلاعات موضوع پیوست (۸) برقرار سازد.

۶- سازمان دریایی مزبور باید موافقتنامه مالی برای پرداخت سهم خود از هزینه عملیاتی یادداشت تفاهم را امضاء کند و از تاریخ موثر عضویت خود، کمک مالی خود را به بودجه مصوب کار گروه موضوع بخش ۱- ۷ یادداشت تفاهم پرداخت کند.

ارزیابی رعایت شرایط بالاتنها برای هر کدام از موارد به طور جداگانه معتبر خواهد بود و برای موارد آینده هیچ سابقه‌ای نه برای سازمان کنونی به موجب یادداشت تفاهم و نه برای امضاءکننده جدید، به وجود نخواهد آورد.

پیوست (۱۰)

وظایف دبیرخانه یادداشت تفاهم کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر

بر اساس وظایف تعیین شده در بند ۶- ۷ متن یادداشت تفاهم، خدماتی که توسط

دبیرخانه ارائه می‌شود، در زیر آمده است. موارد فهرست شده فقط به منظور روشن شدن مطلب به کار رفته‌اند. تصمیمات مربوط به وظایف دبیرخانه باید توسط کارگروه و به نحو مقرر در بخش (۷) یادداشت تفاهم اتخاذ شود.

دبیرخانه باید:

- به کارگروه در سازماندهی گردهمایی‌های کارگروه کمک کند،
- مقالات گردهمایی‌های کارگروه را طبق دستورالعمل کارگروه یا بر اساس پیشنهاد گردهمایی‌های خاص تهیه کند؛
- مقالات را میان اعضاء کارگروه، سازمان بین‌المللی دریانوردی، سازمان بین‌المللی کار یا هر نهاد یا هیأت دیگری که توسط کارگروه لازم تشخیص داده می‌شود توزیع کند؛
- پیش‌نویس خلاصه سوابق گردهمایی کارگروه و هر مقاله دیگری را که حاصل گردهمایی‌هاست برای تصویب کارگروه آماده کند؛
- اطلاعات مربوط به توسعه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در نهادهای بین‌المللی مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار را بر اساس درخواست و از طرف کارگروه ارائه کند؛
- اطلاعات مربوط به یادداشت تفاهم را به درخواست و از طرف کارگروه در اختیار دیگر سازمانها، نهادها و تشکیلات ذی‌نفع قرار دهد؛
- به درخواستهای سازمانها برای الحاق طبق دستورالعمل رسمی در خصوص الحاق بنا به درخواست کارگروه از لحاظ اداری رسیدگی کند؛
- بودجه پیشنهادی عملکرد دبیرخانه را پیش از (۳۱) اوت (نهم آبان ماه) هر سال فراهم کند؛
- گزارش سال قبل را که شامل پیشنهادهایی برای پرداخت یا پرداخت اضافی می‌شود تا پیش از (۳۱) مارس (۱۱ فروردین) هر سال ارائه کند؛
- کارگروه را از سایر جنبه‌های مالی یادداشت تفاهم آقیانوس هند مطلع سازد.

شماره اقدامات به عمل آمده

- ۰۰ اقدامی به عمل نیامده است.
- ۱۰ نواقص برطرف شده است.
- ۱۲ کلیه نواقص برطرف شده است.
- ۱۵ نواقص در بندر بعدی برطرف می‌شود.
- ۱۶ نواقص ظرف مدت (۱۴) روز برطرف می‌شود.
- ۱۷ به فرمانده دستور داده شد قبل از خروج، نواقص را برطرف نماید.
- ۲۰ کشتی برای برطرف نمودن نواقص معطل شده است.
- ۲۵ به کشتی اجازه داده شده است تا پس از معطلی، دریاوردی کند.
- ۳۰ کشتی توقیف شده است.
- ۳۵ از کشتی رفع توقیف شده است (تاریخ مشخص شود).
- ۴۰ به بندر بعدی اطلاع داده شده است.
- ۵۰ به کنسول یا کشور صاحب پرچم اطلاع داده شده است.
- ۵۵ با کشور صاحب پرچم مشورت شده است.
- ۷۰ مؤسسه طبقه بندی.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸

مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا

فاشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ (مارچ ۱۹۷۳/۷۸) ۱

مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۲۶

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به پروتکل ۱۹۷۸

مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ (ماریل ۱۹۷۳/۷۸) و ضمانت شماره‌های (۱)، (۲) و (۵) پروتکل مزبور به شرح پیوست ملحق شود و اسناد آن را مبادله نماید.

تبصره ۱ - اجازه الحاق مزبور شامل ضمانت سرم و چهارم پروتکل نمی‌باشد و این امر هنگام ابلاغ الحاق توسط دولت به طور صریح اعلام خواهد شد.

تبصره ۲ - ارجاع اختلاف‌های ناشی از اجرای این پروتکل به مصالحه یا داوری یا تصویب مراجع ذی‌صلاح قانونی خواهد بود.