



## قانون تصویب اصلاحات مقررات بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا

ماده واحده - اصلاحات مقررات بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات یاد شده مصوب ۲۷/ ۲/ ۱۳۷۳)، موضوع قطعنامه شماره (۸۴) ۲۵۷ کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی و آیین نامه استاندارد های بین المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی در سانحه یا حادثه دریایی موضوع قطعنامه شماره (۸۴) ۲۵۵ کارگروه یاد شده، به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

تبصره - پذیرش و مبادله اسناد اصلاحات بعدی مقررات یاد شده منوط به رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

قطعنامه ام اس سی (۸۴) ۲۵۵ (مصوب ۱۶ می ۲۰۰۸ برابر ۲۷/ ۲/ ۱۳۸۷) تصویب آیین نامه استاندارد های بین المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی در سانحه یا حادثه دریایی (آیین نامه بررسی سانحه)

کارگروه ایمنی دریانوردی؛ با یادآوری بند (ب) ماده (۲۸) کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی در خصوص وظایف کارگروه؛ با توجه همراه با نگرانی به اینکه علی رغم حداکثر تلاش سازمان، سوانح و حوادث منجر به از دست دادن جان، از بین رفتن کشتیها و آلودگی محیط زیست دریایی همچنان رخ می دهد؛ همچنین با توجه به اینکه ایمنی دریا نوردان و مسافران و حفاظت از محیط زیست دریایی، از طریق گزارش های منظم و دقیق که تعیین کننده شرایط و علل سوانح و حوادث دریایی هستند می تواند ارتقاء یابد؛ نیز با توجه به اهمیت کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریا ها که در مونتهگویی در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ (۱۹/ ۹/ ۱۳۶۱) به تصویب رسید و اهمیت حقوق بین المللی عرفی دریا ها؛ با توجه مضاعف به مسؤولیت های کشور های صاحب پرچم به موجب مفاد کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (مقرره ۲۱/ ۱) (که از این پس به عنوان «کنوانسیون» از آن یاد می شود)، کنوانسیون بین المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ برابر با ۱۳۴۵ (ماده ۲۳) و کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی کشتیها مورخ ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (ماده ۱۲)، جهت انجام بررسی سوانح و اطلاع رسانی به سازمان در خصوص یافته های مرتبط؛ با در نظر داشتن نیاز به حصول اطمینان از این که کلیه سوانح بسیار جدی دریایی مورد بررسی قرار گرفته اند؛ همچنین با در نظر داشتن دستور العمل رفتار عادلانه با دریانوردان در صورت وقوع حادثه دریایی (قطعنامه (۲۴) ۹۸۷ الف)؛ با تصدیق اینکه بررسی و تجزیه و تحلیل مناسب سوانح و حوادث دریایی می تواند منجر به آگاهی بیشتر از سبب سانحه و منتهی به انجام اقدامات اصلاحی، از جمله آموزش بهتر به منظور ارتقای ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی شود؛ با تصدیق نیاز به یک آیین نامه که شیوه ای استاندارد جهت بررسی سانحه و حادثه دریایی با هدف جلوگیری از سوانح و حوادث در آینده تا حدی که قوانین ملی اجازه می دهد را ایجاد کند؛ همچنین با تصدیق ماهیت بین المللی کشتیرانی و نیاز به همکاری میان دولتهایی که منافع قابل توجهی در سانحه یا حادثه ای دریایی به منظور تعیین شرایط و علل آنها دارند؛ با توجه به قطعنامه ام اس سی (۸۴) ۲۵۷ که توسط آن، اصلاحات به فصل ۱ - ۱۱ کنوانسیون برای اجباری ساختن بخشهای ۱ و ۲ آیین نامه استاندارد های بین المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی سانحه یا حادثه دریایی به موجب کنوانسیون به تصویب

رسید؛

با بررسی متن پیشنهادی آیین نامه بررسی سانحه در هشتاد و چهارمین اجلاس کارگروه:

۱ - آیین نامه استاندارد های بین المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی سانحه یا حادثه دریایی (آیین نامه بررسی سانحه) را به شرح پیوست این قطعنامه تصویب می نماید.  
۲ - از دولتهای متعاقد کنوانسیون دعوت می کند توجه داشته باشند که آیین نامه در ۱ ژانویه ۲۰۱۰ (۱۱ دی ۱۳۸۸)، با لازم الاجراء شدن اصلاحات مقرر ۶ / ۱ - ۱۱ کنوانسیون، نافذ خواهد شد.

۳ - از دبیر کل سازمان درخواست می نماید نسخه های مورد تأیید این قطعنامه و متن آیین نامه مندرج در پیوست را به کلیه دولتهای متعاقد کنوانسیون ارسال نماید.

۴ - به علاوه، از دبیر کل سازمان درخواست می نماید نسخه های این قطعنامه و متن آیین نامه مندرج در پیوست را به کلیه اعضای سازمان که دولتهای متعاقد کنوانسیون نمی باشند، ارسال نماید.

پیوست

آیین نامه استاندارد های بین المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی در سانحه یا حادثه دریایی (آیین نامه بررسی سانحه)

مقدمه

۱ - این آیین نامه دربرگیرنده بهترین روشهای بررسی سانحه و حادثه دریایی است که بر اساس آیین نامه بررسی سوانح و حوادث دریایی مصوب نوامبر ۱۹۹۷ (برابر با آبان ۱۳۷۶) توسط سازمان بین المللی دریانوردی (سازمان) به موجب قطعنامه (۲۰) ۸۴۹.الف تدوین شده است. آیین نامه بررسی سوانح و حوادث دریایی، در پی ارتقای همکاری و رویکردی مشترک برای بررسی های سانحه و حادثه دریایی میان دولتها است.

پیشینه:

۲ - سازمان از طریق قطعنامه های مختلف، دولتها را تشویق به همکاری و شناخت منافع مشترک نموده است. اولین قطعنامه (۴. ای اس) ۱۷۳.الف (مشارکت در تحقیق رسمی در مورد سوانح دریایی) بود که در نوامبر ۱۹۶۸ تصویب شد. سایر قطعنامه ها شامل قطعنامه ۲۲۲ الف (اقدام به بررسی در سوانح) مصوب نوامبر ۱۹۷۵، قطعنامه (۱۱) ۴۴۰ الف (تبادل اطلاعات برای بررسی سوانح دریایی) و (۱۱) ۴۴۲.الف (نیاز های مرتبط با منابع انسانی و مادی در بخشهای اداری برای بررسی سوانح و نقض کنوانسیون ها) هر دو مصوب نوامبر ۱۹۷۹ (برابر با آبان ۱۳۵۸)، قطعنامه (۱۶) ۶۳۷ الف (همکاری در بررسی های سانحه دریایی) مصوب ۱۹۸۹ (برابر با آبان ۱۳۶۸) هستند.

۳ - این قطعنامه های اختصاصی، با تصویب آیین نامه بررسی سوانح و حوادث دریایی توسط سازمان ترکیب و توسعه یافتند. قطعنامه (۲۱) ۸۸۴ الف (اصلاحات قطعنامه (۲۰) الف در مورد آیین نامه بررسی سوانح و حوادث دریایی) مصوب نوامبر ۱۹۹۹ (برابر با آبان ۱۳۷۸) آیین نامه مزبور را از طریق تدوین دستور العمل بررسی عوامل انسانی ارتقاء بخشید.

۴ - کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) مصوب ۱۹۴۸ (برابر با ۱۳۲۷)، حاوی مقرره ای است که مراجع دریایی کشور صاحب پرچم را ملزم به انجام بررسی های مربوط به سوانح کشتی با پرچم خود آن کشور می کند چنانچه بررسی بتواند به تشخیص مسائل قانونی به عنوان عامل سهیم کمک نماید. مقرره مزبور در کنوانسیون های سولاس ۱۹۶۰ و ۱۹۷۴ حفظ شد. این مقرره در کنوانسیون بین المللی خط شاهین مصوب ۱۹۶۶ (برابر با ۱۳۴۵) نیز آمده است. به علاوه، کشور های صاحب پرچم ملزم هستند درباره سوانح و حوادث دریایی خاصی که در آبهای آزاد اتفاق می افتند تحقیق نمایند. ۱

۱ - اشاره به بند (۷) ماده (۹۴) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریا ها یا الزامات حقوق

و عرف بین المللی است.

۵ - حاکمیت کشور های ساحلی فراتر از سرزمین و آبهای درون سرزمینی آن تا محدوده دریای سرزمینی کشور پیش می رود. این صلاحیت به کشور ساحلی حقی ذاتی برای بررسی سوانح و حوادث دریایی در ارتباط با سرزمین خود را می دهد. بسیاری از مراجع دریایی ملی دارای مقررات قانونی هستند که بررسی یک سانحه کشتیرانی در محدوده آبهای درون سرزمینی و دریای سرزمینی را، صرف نظر از پرچم، مقرر داشته است.

۱ - اشاره به ماده (۲) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریا ها یا الزامات حقوق و عرف بین المللی است.

رفتار با دریانوردان

۶ - اخیراً مقابله نامه کار دریایی (۲۰۰۶ برابر با ۱۳۸۵) سازمان بین المللی کار (که هنوز لازم الاجراء نشده است)، مقرر ای را برای بررسی برخی از سوانح شدید دریایی و نیز تنظیم شرایط کار دریا نوردان مقرر نموده است. با تصدیق نیاز به حمایت ویژه از دریا نوردان در طول بررسی، سازمان دستور العمل «رفتار منصفانه با دریا نوردان در صورت وقوع یک حادثه دریایی» را در دسامبر سال ۲۰۰۵ (آذر ۱۳۸۴) از طریق قطعنامه (۲۴) ۹۸۷ الف تصویب نمود. دستور العمل توسط سازمان بین المللی کار و سازمان بین المللی دریا نوردی در ۱ جولای ۲۰۰۶ (۱۰ تیر ۱۳۸۵) منتشر شد.

تصویب آیین نامه

۷ - از زمان تصویب اولین کنوانسیون سولاس، تغییرات گسترده ای در ساختار صنعت دریا نوردی بین المللی و حقوق بین الملل به وجود آمده است. این تغییرات به طور بالقوه تعداد کشور های ذی نفع در فرآیند و پیامد های حاصل از بررسی های ایمنی دریایی در هنگام وقوع سانحه یا حادثه دریایی را افزایش داده و احتمال اختلافات حاکمیتی و سایر اختلافات رویه ای میان کشور های تحت تأثیر را بیشتر کرده است.

۸ - این آیین نامه در حالی که برخی الزامات اجباری را تعیین می نماید، تنوع موجود در قوانین بین المللی و ملی در ارتباط با بررسی سوانح و حوادث دریایی را نیز مد نظر دارد. این آیین نامه در جهت تسهیل در بررسی های ایمنی دریایی بیطرف برای منافع کشور های صاحب پرچم، کشور های ساحلی، سازمان و صنعت کشتیرانی به طور کلی، طراحی شده است.

## بخش ۱ - مقررات عمومی

### فصل ۱- هدف

۱ - ۱ - هدف این آیین نامه ایجاد یک رویکرد مشترک برای کشور ها جهت تصویب در خصوص انجام بررسی ایمن سوانح و حوادث دریایی است. بررسی های ایمنی دریایی در صدد تشخیص سهم قابلیت سرزنش یا تعیین مسؤولیت نمی باشند. بلکه بررسی ایمنی دریایی همانطور که در این آیین نامه تعریف شده، بررسی با هدف پیشگیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده صورت می گیرد. این آیین نامه پیش بینی می نماید که این هدف از طریق کشور ها به نحو زیر تحقق می یابد:

۱ - با اعمال روش و رویکردی منسجم که بررسی سانحه را در حیطه ای وسیع و در صورت لزوم در جهت یافتن عوامل مسبب و سایر مخاطرات ایمنی که واضح نیستند، ممکن و میسر سازد.

۲ - با ارائه گزارش به سازمان که انتشار وسیع اطلاعات برای کمک به صنعت دریایی بین المللی را امکان پذیر ساخته و از این طریق موجب پایش موضوعات ایمنی شود.

۲ - ۱ - بررسی ایمنی دریایی باید به صورت مجزا و مستقل از سایر انواع بررسی ها انجام شود. با این حال هدف این آیین نامه جلوگیری از سایر انواع بررسی ها از جمله بررسی های مربوط به دادرسی های مدنی، کیفری و اداری نیست. به علاوه قصد این آیین نامه آن است که کشور یا کشور هایی که بررسی ایمنی دریایی انجام می دهند از گزارش دهی کامل در خصوص عوامل ایجاد کننده سوانح و حوادث دریایی خودداری کنند زیرا سرزنش یا مسؤولیت می تواند ناشی از

یافته ها باشد.

۳ - ۱ - این آیین نامه تصدیق می کند که بر اساس اسناد سازمان هر کشور صاحب پرچم وظیفه ای جهت انجام بررسی در خصوص هر نوع سانحه ای که برای هر یک از کشتیهای آن اتفاق می افتد بر عهده دارد و این هنگامی است که این کشور تشخیص می دهد چنین بررسی هایی در تعیین چه تغییراتی در مقررات حاضر می تواند مطلوبیت داشته باشد یا این که چنین سانحه ای تأثیر زیان آور مهمی برای محیط زیست به همراه داشته است. این آیین نامه همچنین این امر را در نظر می گیرد که کشور صاحب پرچم باید تحقیقاتی را - که می تواند توسط یا با حضور شخص یا اشخاص ذی صلاح واجد شرایطی انجام شود - در مورد برخی سوانح یا حوادث دریا نوردی در دریا های آزاد انجام دهد یا موجبات انجام آن را فراهم کند. در عین حال این آیین نامه همچنین مشخص می کند که در هر زمان که سانحه یا حادثه دریایی در محدوده سرزمین از جمله دریای سرزمینی یک کشور به وقوع می پیوندد، آن کشور حق دارد به بررسی پیرامون دلایل وقوع چنین سانحه یا حادثه ای بپردازد که ممکن است برای جان اشخاص یا محیط زیست خطر آفرین باشد، یا مراجع جستجو و نجات کشور ساحلی را درگیر نماید یا به صورت دیگری کشور ساحلی را تحت تأثیر قرار دهد.

۱ - اشاره به ماده (۹۴) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریا ها یا الزامات حقوق و عرف بین المللی است.

۲ - اشاره به سخن، ماده (۲) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریا ها یا الزامات حقوق و عرف بین المللی است.

## فصل ۲ - تعاریف

هنگامی که اصطلاحات زیر در متن استاندارد های اجباری و روشهای پیشنهادی برای بررسی های ایمنی دریایی به کار می روند دارای معانی زیر هستند:

۱ - ۱ - کارگزار به هر شخص حقیقی یا حقوقی اطلاق می شود که از طرف مالک، مستأجر یا بهره بردار کشتی یا صاحب کالا برای ارائه خدمات کشتیرانی از جمله تمهیدات مدیریتی برای کشتی ای که موضوع بررسی ایمنی دریایی قرار گرفته، به کار گماشته شده است.

۲ - ۲ - عامل مسبب شامل هر نوع فعل، ترك فعل، حادثه یا شرایطی که بدون آن:

۱ - سانحه یا حادثه دریایی اتفاق نمی افتاد؛ یا

۲ - پیامد های مضر مربوط به سانحه یا حادثه دریایی احتمالاً اتفاق نمی افتادند یا به آن شدت روی نمی دادند.

۳ - فعل، ترك فعل، حادثه یا شرایط دیگر مرتبط با نتایج حاصل از موارد (۱) یا (۲) احتمالاً اتفاق نمی افتادند.

۳ - ۲ - کشور ساحلی به دولتی اطلاق می شود که در سرزمین آن از جمله دریای سرزمینی آن یک سانحه یا حادثه دریایی اتفاق می افتد.

۴ - ۲ - منطقه انحصاری اقتصادی به معنای منطقه انحصاری اقتصادی تعریف شده در ماده (۵۵) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها است.

۵ - ۲ - کشور صاحب پرچم به معنای کشوری است که کشتی حق برافراشتن پرچم آن دولت را دارد.

۶ - ۲ - دریای آزاد به معنای دریای آزاد به نحو تعریف شده در ماده (۸۶) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها است.

۷ - ۲ - طرف ذی نفع، به معنای سازمان یا فردی است که به نحوی که توسط کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی مشخص می شود دارای منافع عمده، حقوق یا انتظارات مشروع در ارتباط با نتایج بررسی ایمنی دریایی است.

۸ - ۲ - آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی (آی اس ام) به معنای آیین نامه بین المللی مدیریت عملیات ایمن کشتیها و جلوگیری از آلودگی به شکل مصوب توسط سازمان بین المللی دریا نوردی، طی قطعنامه (۱۸) ۷۴۱.الف آن طور که اصلاح شده، می باشد.

۹ - ۲ - سانحه دریایی به معنی رخداد یا مجموعه ای از رخداد ها است که منجر به هر یک از موارد زیر می شود که مستقیماً در ارتباط با عملیات کشتی اتفاق می افتند:

۱ - مرگ یا جراحت شدید یک شخص

۲ - مفقود شدن شخصی از کشتی

۳ - تلف، تلف حکمی یا اعراض از کشتی

۴ - خسارت مادی به کشتی

۵ - به گل نشستن یا از کار افتادن کشتی یا درگیر شدن کشتی در تصادف

۶ - خسارت مادی به زیرساخت خارجی کشتی که می تواند به طور جدی ایمنی همان کشتی یا کشتی دیگر یا شخصی را به خطر بیندازد.

۷ - آسیب جدی به محیط زیست یا قابلیت آسیب جدی به محیط زیست که در اثر آسیب به کشتی یا کشتیها ایجاد شده است. با این حال، سانحه دریایی شامل فعل یا ترك فعل عامدانه با قصد ایجاد صدمه به ایمنی کشتی، فرد یا محیط زیست نمی باشد.

۱۰ - ۲ - حادثه دریایی به معنی یک رخداد یا مجموعه ای از رخداد ها به غیر از سانحه دریایی است که مستقیماً در ارتباط با عملیات (راهبری) کشتی اتفاق افتاده که در معرض خطر است و اگر تعمیر نشود می تواند به ایمنی کشتی، سرنشینان آن یا سایر افراد یا محیط زیست آسیب وارد نماید.

با این حال، یک حادثه دریایی شامل فعل یا ترك فعل عامدانه با قصد صدمه به ایمنی کشتی، فرد یا محیط زیست نمی باشد.

۱۱ - ۲ - بررسی ایمنی دریایی به معنای بررسی یا تحقیق (به هر شکل که توسط کشوری صورت گیرد) درباره سانحه یا حادثه دریایی است که با هدف پیشگیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده صورت می گیرد. این بررسی شامل جمع آوری و تجزیه و تحلیل شواهد، شناسایی عوامل مسبب و ارائه پیشنهاد های ایمنی در صورت لزوم می باشد.

۱۲ - ۲ - گزارش بررسی ایمنی دریایی به معنی گزارشی است که شامل موارد زیر است:

۱ - خلاصه ای که دربرگیرنده عوامل اصلی سانحه یا حادثه دریایی است و بیان کننده این است که آیا در نتیجه سانحه دریایی، تلفات، جراحت یا آلودگی صورت گرفته است.

۲ - هویت کشور صاحب پرچم، مالکان، بهره برداران و شرکت به شکل مشخص شده در گواهینامه مدیریت ایمنی و مؤسسه رده بندی (با رعایت قوانین ملی راجع به حریم خصوصی)

۳ - در صورت مرتبط بودن، جزئیات مربوط به ابعاد و موتور های هر کشتی درگیر به همراه معرفی خدمه، کار روزانه و سایر موضوعات نظیر زمان خدمت در کشتی

۴ - شرحی از جزئیات مربوط به شرایط سانحه یا حادثه دریایی

۵ - تجزیه و تحلیل و پیشنهاد در خصوص عوامل مسبب از جمله عوامل مکانیکی، انسانی و سازمانی

۶ - بحث در خصوص یافته های بررسی ایمنی دریایی شامل توضیحات مربوط به مسائل ایمنی و نتایج حاصل از بررسی ایمنی دریایی و

۷ - در صورت اقتضاء، پیشنهاد هایی با دیدگاه پیشگیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده

۱۳ - ۲ - مرجع بررسی ایمنی دریایی به معنی مرجع یک کشور است که مسئولیت انجام بررسی ها را مطابق این آیین نامه بر عهده دارد.

۱۴ - ۲ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی به معنای کشور صاحب پرچم یا در صورت

مرتبط بودن، کشور یا کشور هایی هستند که مسؤولیت انجام بررسی ایمنی دریایی را طبق توافق مشترک مطابق این آیین نامه بر عهده می گیرند.

۱۵ - ۲ - سابقه ایمنی دریایی به معنی انواع سوابق زیر است که به منظور بررسی ایمنی دریایی جمع آوری می شوند:

۱ - کلیه اظهاراتی که به منظور بررسی ایمنی دریایی به دست می آید.

۲ - کلیه مکاتباتی که میان اشخاص مرتبط با عملیات (راهبری) کشتی صورت می گیرد.

۳ - کلیه اطلاعات پزشکی یا خصوصی در مورد اشخاصی که درگیر سانحه یا حادثه دریایی بوده اند.

۴ - کلیه سوابق مربوط به تجزیه و تحلیل اطلاعات یا شواهد مهم که در جریان بررسی ایمنی دریایی به دست آمده است.

۵ - اطلاعات به دست آمده از ثبت کننده اطلاعات سفر

۱۶ - ۲ - آسیب فیزیکی در ارتباط با سانحه دریایی به معنای زیر است:

۱ - آسیبی است که:

۱ - ۱ - تأثیر شدید بر روی استحکام ساختاری، عملکرد یا ویژگی های عملیاتی زیرساخت دریایی یا یک کشتی وارد نماید، و

۱ - ۲ - تعمیرات اساسی یا جایگزینی جزء یا اجزائی اساسی را ایجاب نماید، یا

۲ - از بین رفتن زیرساخت دریایی یا کشتی

۱۷ - ۲ - دریانورد به معنای فردی است که بر روی کشتی در هر پستی استخدام شده یا درگیر کار است یا کار می کند.

۱۸ - ۲ - جراحت شدید به معنای جراحی است که شخص متحمل شده و منجر به ناتوانی می شود به نحوی که شخص هفت روز از تاریخی که مجروح شده، برای بیش از هفتاد و دو ساعت قادر به انجام وظایف معمول خود نباشد.

۱۹ - ۲ - آسیب شدید به محیط زیست به معنای آسیب به محیط زیست است به طوری که مطابق ارزیابی کشور (های) آسیب دیده یا کشور صاحب پرچم، حسب مورد، تأثیر بسیار زیان آوری بر روی محیط زیست بگذارد.

۲۰ - ۲ - کشور ذی نفع اصلی یعنی کشوری که:

۱ - صاحب پرچم کشتی ای است که درگیر سانحه یا حادثه دریایی شده است، یا

۲ - کشور ساحلی است که درگیر سانحه یا حادثه دریایی شده است، یا

۳ - محیط زیست آن به طور جدی یا مهم در اثر سانحه یا حادثه دریایی (از جمله محیط زیست آبها و سرزمین های آن که مطابق حقوق بین الملل به رسمیت شناخته شده اند) آسیب دیده است، یا

۴ - عواقب ناشی از سانحه یا حادثه دریایی، مسبب یا تهدید کننده زیان جدی به آن کشور یا جزایر مصنوعی، تأسیسات یا ساختار هایی باشد که حق اعمال حاکمیت بر آنها را دارد،

۵ - در نتیجه یک سانحه دریایی، اتباع آن کشور جان خود را از دست داده یا دچار جراحات شدید شده باشند؛ یا

۶ - اطلاعات مهمی در اختیار داشته باشد که کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی جهت انجام تحقیقات، آنها را مفید تشخیص می دهند، یا

۷ - به دلایل دیگر، نفعی داشته باشد، که توسط کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی مهم به نظر برسد.

۲۱ - ۲ - دریای سرزمینی به معنای دریای سرزمینی تعریف شده در بخش (۲) فصل (۲) کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریا ها است.

۲۲ - ۲ - سانحه دریایی بسیار شدید به معنای سانحه دریایی است که شامل از بین رفتن کامل

کشتی یا مرگ افراد یا آسیب شدید به محیط زیست شود.

## **فصل ۳ - اعمال فصول در بخشهای ۲ و ۳**

۱ - ۳ - بخش (۲) این آیین نامه شامل استاندارد های اجباری برای بررسی های ایمنی دریایی است. برخی از بند ها تنها در مورد مجموعه ای از سوانح دریایی خاص اعمال می شود و تنها برای بررسی های ایمنی دریایی در آن موارد اجباری هستند.

۲ - ۳ - بند های بخش (۳) این آیین نامه ممکن است به بند هایی از این بخش اشاره نماید که تنها در سوانح دریایی خاصی اعمال می شوند. بند های بخش (۳) می توانند حاوی این پیشنهاد باشند که چنین بند هایی در مورد بررسی های ایمنی دریایی در سایر سوانح یا حوادث دریایی اعمال گردند.

## **بخش ۲ - استاندارد های اجباری**

### **فصل ۴ - مرجع بررسی ایمنی دریایی**

۱ - ۴ - دولت هر کشوری باید اطلاعات کامل تماس با مرجع /مراجع بررسی کننده ایمنی دریایی را که بررسی ایمنی دریایی را در کشور خود انجام می دهند، در اختیار سازمان قرار دهد.

### **فصل ۵ - اطلاع رسانی**

۱ - ۵ - هنگامی که یک سانحه دریایی در دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی رخ می دهد، کشور صاحب پرچم کشتی یا کشتی هایی که درگیر شده اند، باید سایر کشور های اصلی ذی نفع را تا حدی که منطقاً عملی است مطلع نمایند.

۲ - ۵ - هنگامی که یک سانحه دریایی در یک سرزمین از جمله دریای سرزمینی یک کشور ساحلی، اتفاق می افتد کشور صاحب پرچم و کشور ساحلی باید یکدیگر را مطلع نموده و بین خود سایر کشور های اصلی ذی نفع را تا حدی که منطقاً عملی باشد مطلع نمایند.

۳ - ۵ - اطلاع رسانی نباید به دلیل نبود اطلاعات کامل به تأخیر بیافتد.

۴ - ۵ - شکل و محتوی: اطلاع رسانی باید تا حدی که اطلاعات زیر به راحتی در دسترس باشد حاوی حداکثر اطلاعات زیر باشد:

۱ - نام کشتی و کشور صاحب پرچم آن

۲ - شماره شناسایی کشتی سازمان

۳ - ماهیت سانحه دریایی

۴ - مکان سانحه دریایی

۵ - زمان و تاریخ سانحه دریایی

۶ - تعداد اشخاص دارای جراحت شدید یا فوت شده

۷ - عواقب سوانح دریایی برای افراد، اموال و محیط زیست؛ و

۸ - مشخص نمودن هر کشتی ذی ربط دیگر

### **فصل ۶ - الزام به بررسی سوانح دریایی بسیار شدید**

۱ - ۶ - بررسی ایمنی دریایی باید در مورد هر سانحه دریایی بسیار شدید انجام شود.

۲ - ۶ - کشور صاحب پرچم یک کشتی که دچار سانحه دریایی بسیار شدید شده است، با رعایت وجود توافق طبق فصل (۷)، مسئولیت اطمینان از انجام و تکمیل بررسی ایمنی دریایی را مطابق این آیین نامه بر عهده دارد.

### **فصل ۷ - توافق کشور صاحب پرچم با کشور ذی نفع اصلی دیگر برای انجام بررسی ایمنی دریایی**

۱ - ۷ - بدون محدود کردن حقوق کشور ها برای انجام بررسی ایمنی دریایی مستقل خود، در صورت وقوع یک سانحه دریایی در محدوده سرزمین از جمله آبهای سرزمینی یک کشور، کشور

(هاي) صاحب پرچم درگير در سانحه دريايي و كشور ساحلي بايد مشورت كنند تا به توافق بررسند كه بر اساس آن كدام كشور يا كشور ها، كشور (هاي) انجام دهنده بررسي كننده ايمني دريايي طبق اين مقرر خواهد بود يا پيشنهادي دهند كه بر آن اساس، بررسي طبق اين آيين نامه انجام شود.

۲ - ۷ - بدون محدود كردن حقوق كشور ها براي انجام بررسي ايمني دريايي مستقل خود، چنانچه سانحه دريايي در درياي آزاد يا در منطقه انحصاري اقتصادي يك كشور اتفاق بيافتد و بيش از يك كشور صاحب پرچم را در بر بگيرد، در اين صورت كشور ها بايد مشورت كنند تا به توافق بررسند كه بر اساس آن كدام كشور يا كشور ها، كشور (هاي) بررسي كننده ايمني دريايي طبق اين مقرر خواهد بود يا پيشنهادي دهند كه بر آن اساس، بررسي طبق اين آيين نامه انجام شود.

۳ - ۷ - براي سانحه دريايي موضوع بند هاي (۱ - ۷) و (۲ - ۷)، توافق ممكن است بين كشور هاي مرتبط و كشور ذي نفع اصلي ديگر در خصوص تعيين آن كشور يا كشور ها به عنوان كشور (هاي) بررسي كننده ايمني دريايي حاصل شود.

۴ - ۷ - پيش از حصول توافق يا چنانچه توافق مطابق بند هاي (۱ - ۷)، (۲ - ۷) يا (۳ - ۷) حاصل نشده باشد، تعهدات و حقوق موجود كشور ها مطابق اين آيين نامه، و ساير قوانين بين المللي براي انجام بررسي ايمني دريايي، براي طرفهاي مربوط باقي مي ماند كه بررسي مستقل خود را انجام دهند.

۵ - ۷ - كشور صاحب پرچم، از طريق مشاركت كامل در بررسي ايمني دريايي كه توسط كشور ذي نفع اصلي ديگر انجام مي شود، بايد بتواند مطابق اين آيين نامه و مقرر (۲۱ / ۱) سولاس و بخش (۷) ماده (۹۴) كنوانسيون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دريا ها به تعهدات خود عمل نمايد.

## **فصل ۸ - اختيارات براي انجام بررسي**

۱ - ۸ - كليه كشور ها بايد اطمينان حاصل نمايند كه قوانين ملي آنها اين امكان را براي بازرس (ها) كه به انجام بازرسي ايمني دريايي مي پردازد فراهم مي نمايد كه وارد كشتي شود، با فرمانده و خدمه و هر شخص درگير ديگر مصاحبه نمايد و ادله اثباتي را به منظور بررسي ايمني دريايي، به دست آورد.

## **فصل ۹ - بررسي هاي موازي**

۱ - ۹ - چنانچه كشور (هاي) بررسي كننده ايمني دريايي به موجب اين آيين نامه به انجام بررسي ايمني دريايي مي پردازد هيچ چيزي به حق كشور ذي نفع اصلي ديگر، براي انجام بررسي ايمني دريايي جداگانه آن لطمه اي نمي زند.

۲ - ۹ - با تصديق اين كه كشور (هاي) بررسي كننده ايمني دريايي بايد به موجب اين آيين نامه قادر به انجام تعهدات خود باشد، كشور (هاي) بررسي كننده ايمني دريايي و هر كشور ذي نفع اصلي ديگر كه بررسي ايمني دريايي را انجام مي دهد بايد در پي هماهنگي جهت تعيين وقت بررسي هاي خود باشد تا از تقاضا هاي معارض از شهود و دسترسي به ادله، حتي الامكان پرهيز شود.

## **فصل ۱۰ - همكاري**

۱ - ۱۰ - كليه كشور هاي ذي نفع اصلي بايد با كشور (هاي) بررسي كننده ايمني دريايي تا حد امكان همكاري نمايند. كشور (هاي) بررسي كننده ايمني دريايي بايد امكان مشاركت كشور هاي ذي نفع اصلي را تا حد ممكن فراهم نمايد.

۱ - اشاره به «تا حد امكان» مي تواند به اين معني باشد كه به عنوان مثال، همكاري يا مشاركت محدود مي شود زيرا مقررات ملي همكاري يا مشاركت كامل را عملا غير ممكن مي سازند.

## **فصل ۱۱ - بازرسي كه نبايد مشمول نفوذ خارجي شود**

۱ - ۱۱ - كشور (هاي) بررسي كننده ايمني دريايي بايد اطمينان حاصل نمايند كه بازرس (ها) كه به انجام بازرسي ايمني دريايي مي پردازند بي طرف و واقع بين هستند. بررسي ايمني دريايي



باید قابلیت گزارش دهی درباره نتایج یک بررسی ایمنی دریایی را بدون دخالت یا نفوذ هر شخص یا سازمان دیگری که می تواند تحت تأثیر نتایج آن قرار گیرد، داشته باشد.

## **فصل ۱۲ - تحصیل ادله از دریا نوردان**

۱ - ۱۲ - چنانچه بررسی ایمنی دریایی نیازمند ارائه ادله از سوی دریا نورد باشد، این ادله باید در اولین فرصت ممکن جمع آوری شود. به دریا نورد باید اجازه داده شود که به کشتی خود بازگردد یا در اولین فرصت ممکن به کشور خود بازگردد. حقوق انسانی دریا نوردان در تمامی اوقات باید رعایت شود.

۲ - ۱۲ - کلیه دریانوردان که از آنان درخواست ادله می شود باید از ماهیت و مبنای بررسی ایمنی دریایی مطلع شوند. علاوه بر آن، دریانوردی که از وی درخواست ادله می شود، باید در خصوص موارد زیر مطلع شده و اجازه دسترسی به مشاوره حقوقی در موارد زیر داشته باشد:

۱ - هر نوع خطر بالقوه مبنی بر این که دریانوردان در هر رسیدگی متعاقب بررسی ایمنی دریایی خود را در معرض اتهام قرار دهند.

۲ - حق در معرض اتهام قرار ندادن خود یا ساکت ماندن

۳ - هر نوع حمایتی که از دریانورد برای جلوگیری از استفاده از ادله علیه آنها صورت گیرد، چنانچه ادله ای در خصوص بررسی ایمنی دریایی ارائه دهند.

## **فصل ۱۳ - پیش نویس گزارش های بررسی ایمنی دریایی**

۱ - ۱۳ - با رعایت بند های (۲ - ۱۳) و (۳ - ۱۳) در صورت درخواست، کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید نسخه ای از پیش نویس گزارش را برای کشور ذی نفع اصلی ارسال نماید تا به کشور ذی نفع اصلی این اجازه را بدهد که در پیش نویس گزارش اظهار نظر کند.

۲ - ۱۳ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی تنها در صورتی ملزم به رعایت بند (۱ - ۱۳) هستند که کشور ذی نفع اصلی دریافت کننده گزارش، تضمین نماید پیش نویس گزارش یا بخشهایی از آن را بدون رضایت صریح کشور (های) بررسی کننده توزیع نمی کند یا موجبات توزیع آن را فراهم نمی آورد، پیش نویس گزارش را منتشر نمی کند یا امکان دسترسی به آن را فراهم نمی آورد مگر اینکه چنین گزارش ها یا اسنادی قبلاً توسط کشور (های) بررسی کننده ایمنی منتشر شده باشد.

۳ - ۱۳ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی ملزم به رعایت بند (۱ - ۱۳) نیستند، اگر:

۱ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی از کشور ذی نفع اصلی دریافت کننده گزارش درخواست نماید تا تأیید نماید که ادله مذکور در پیش نویس گزارش در دادرسی های حقوقی یا کیفری علیه شخص ارائه دهنده ادله استفاده نخواهد شد، و

۲ - کشور ذی نفع اصلی از چنین تأییدی خودداری نماید.

۴ - ۱۳ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید از کشور های ذی نفع اصلی دعوت نماید پیشنهاد های خود را در زمینه پیش نویس گزارش در طول سی روز یا هر زمان دیگر مورد توافق دو طرف ارائه نماید. کشور (های) بررسی کننده ایمنی باید پیشنهاد ها را پیش از آماده کردن گزارش نهائی بررسی و چنانچه قبول یا رد پیشنهاد ها اثر مستقیم بر منافع کشور ارائه کننده پیشنهاد ها داشته باشد، کشور ذی نفع اصلی را از چگونگی بررسی پیشنهاد ها مطلع نماید. چنانچه کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی هیچ پیشنهادی را پس از پایان سی روز یا زمان دیگر مورد توافق دو طرف دریافت ننماید، می تواند گزارش را نهائی نماید.

۵ - ۱۳ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید در پی تأیید کامل صحت و کامل بودن پیش نویس گزارش تا حداکثر امکان باشد.

## **فصل ۱۴ - گزارش های بررسی ایمنی دریایی**

۱ - ۱۴ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید نسخه نهائی گزارش بررسی ایمنی

دریایی را که برای هر بررسی از سانحه بسیار شدید دریایی انجام شده، برای سازمان ارسال نماید.

۲ - ۱۴ - چنانچه بررسی ایمنی دریایی از سانحه یا حادثه دریایی غیر از سانحه بسیار شدید دریایی صورت گرفته باشد، و گزارش بررسی ایمنی دریایی تهیه شده شامل اطلاعاتی باشد که می تواند در آینده از سوانح و حوادث دریایی پیشگیری یا شدت آنها را کاهش دهد، نسخه نهایی آن باید به سازمان ارسال شود.

۳ - ۱۴ - گزارش بررسی ایمنی دریایی موضوع بند های (۱ - ۱۴) و (۲ - ۱۴) باید با در نظر داشتن حیطه آن، از تمامی اطلاعات به دست آمده در طول بررسی ایمنی دریایی استفاده نماید و لازم است اطمینان حاصل شود کلیه مسائل مربوط به ایمنی در آن ذکر و درک شده است تا اقدامات ایمنی در صورت لزوم قابل اتخاذ باشد.

۴ - ۱۴ - گزارش نهایی بررسی ایمنی دریایی باید توسط کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی در دسترس عموم و صنعت کشتیرانی قرار گیرد یا چنانچه گزارش توسط کشوری دیگر یا سازمان منتشر شده باشد، کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی متعهد است جزئیاتی را که برای دسترسی به گزارش مورد نیاز است، در دسترس عموم و صنعت کشتیرانی قرار دهد.

### **بخش ۳ - روشهای پیشنهادی**

#### **فصل ۱۵ - مسؤولیت های اداری**

۱ - ۱۵ - کشور ها باید اطمینان حاصل نمایند که مراجع بررسی ایمنی دریایی دارای منابع مادی و مالی کافی و کارکنان واجد شرایط شایسته ای هستند که آن مراجع را قادر می سازد انجام وظایف دولتها را جهت بر عهده گرفتن بررسی های ایمنی دریایی در سوانح و حوادث دریایی طبق این آیین نامه، تسهیل نماید.

۲ - ۱۵ - هر شخص بازرس - که بخشی از بازرسی ایمنی دریایی را تشکیل می دهد - باید بر اساس مهارت هایی که در قطعنامه (۲۵) ۹۹۶ الف برای بازرسان، مشخص شده، انتخاب شود.

۳ - ۱۵ - با این حال، بند (۲ - ۱۵) انتصاب شایسته بازرسان با مهارت های تخصصی لازم که بخشی از بازرسی ایمنی دریایی را به طور موقت تشکیل دهد، منع نمی نماید، و نیز استفاده از مشاوران را برای ارائه راهنمایی های کارشناسانه در هر بُعد از بازرسی ایمنی دریایی منع نمی کند.

۴ - ۱۵ - هر شخصی که در بررسی ایمنی دریایی به عنوان بازرس حضور دارد یا در بررسی ایمنی دریایی، همکاری می کند، ملزم به اقدام مطابق این آیین نامه است.

#### **فصل ۱۶ - اصول بازرسی**

۱ - ۱۶ - استقلال: بررسی ایمنی دریایی باید به منظور تضمین انتقال آسان اطلاعات، به صورت بی طرفانه انجام شود.

۱ - ۱ - ۱۶ - به منظور دستیابی به نتایج بند (۱ - ۱۶)، بازرس (ها) که به بررسی ایمنی دریایی می پردازد باید از موارد زیر استقلال عملکردی داشته باشد:

۱ - طرفهای درگیر سانحه یا حادثه دریایی

۲ - هر شخص که امکان دارد تصمیم به اتخاذ اقدام اداری یا انضباطی علیه هر فرد یا سازمان درگیر در سانحه یا حادثه دریایی بگیرد؛ و

۳ - دادرسی های قضائی

۲ - ۱ - ۱۶ - بازرس (های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی باید از دخالت از ناحیه طرفهای مذکور در زیر بند های (۱)، (۲) و (۳) بند (۱ - ۱ - ۱۶) در ارتباط با موارد زیر مصون باشد:

۱ - جمع آوری کلیه اطلاعات قابل دسترس مرتبط با سانحه یا حادثه دریایی، از جمله اطلاعات ثبت شده سفر و اطلاعات ثبت شده خدمات تردد کشتیها

۲ - تجزیه و تحلیل ادله و تعیین عوامل مسبب؛

۳ - نتیجه گیری مرتبط با عوامل مسبب؛

۴ - توزیع پیش نویس گزارش برای ارائه پیشنهاد و آماده کردن گزارش نهائی؛ و

۵ - در صورت اقتضاء، ارائه پیشنهاد های ایمنی

۲ - ۱۶ - متمرکز بر روی ایمنی: هدف از بازرسی ایمنی دریایی تعیین مسؤولیت یا میزان سرزنش نیست. با این حال، بازرس (های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی نباید از ارائه گزارش کامل در خصوص عوامل مسبب خودداری نماید زیرا هر گونه تقصیر یا مسؤولیت می تواند مستنبط از یافته ها باشد.

۳ - ۱۶ - همکاری: در صورت امکان و طبق الزامات و پیشنهاد های این آیین نامه به ویژه فصل ۱۰ در خصوص همکاری، کشور (های) بازرسی کننده ایمنی باید در پی تسهیل حداکثر همکاری میان کشور های ذی نفع اصلی و سایر اشخاص یا سازمان های انجام دهنده بررسی سانحه یا حادثه دریایی باشد.

۴ - ۱۶ - اولویت: بررسی ایمنی دریایی باید تا حد امکان از اولیتهای مشابه سایر بازرسی ها - از جمله بازرسی های که توسط یک کشور با اهداف کیفی در مورد یک سانحه یا حادثه دریایی صورت می گیرد - برخوردار باشد.

۱ - ۴ - ۱۶ - مطابق بند (۴ - ۱۶)، بازرس (های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی نباید از دسترسی به ادله در شرایطی که فرد یا سازمان دیگری، در حال انجام بازرسی مستقل در مورد سانحه یا حادثه دریایی است، منع شود.

۲ - ۴ - ۱۶ - ادله ای که باید دسترسی آسان در مورد آنها وجود داشته باشد، شامل موارد زیر است:

۱ - تحقیق و سایر سوابقی که توسط کشور صاحب پرچم، مالکان و مؤسسات رده بندی نگهداری می شود.

۲ - کلیه اطلاعات ثبت شده از جمله ثبت کننده های اطلاعات سفر و

۳ - ادله ای که ممکن است توسط بازرسان دولتی، مأموران پاسگان (گارد) ساحلی، بهره برداران خدمات تردد کشتیها، راهنما ها یا سایر کارکنان دریایی ارائه شود.

۵ - ۱۶ - محدوده بررسی ایمنی دریایی: تشخیص صحیح عوامل مسبب مستلزم بررسی به موقع و روشمند است که بسیار فراتر از بررسی ادله نزدیک و به دنبال علل اصلی ای است که ممکن است دور از صحنه سانحه یا حادثه دریایی باشد و ممکن است سبب ایجاد سوانح یا حوادث دریایی دیگری در آینده نیز بشود. بنابراین، بررسی های ایمنی دریایی باید نه تنها به عنوان ابزاری برای تشخیص عوامل مسبب فوری بلکه جهت تشخیص نقایصی که در کل زنجیره مسؤولیت ممکن است وجود داشته باشند، مورد توجه قرار گیرند.

## **فصل ۱۷ - بررسی سوانح و حوادث دریایی (به استثنای سوانح بسیار شدید)**

۱ - ۱۷ - چنانچه محتمل به نظر برسد که در بازرسی ایمنی دریایی اطلاعاتی به دست آید که بتواند در پیشگیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده مورد استفاده قرار گیرد، بررسی ایمنی دریایی از سوانح و حوادث دریایی (در موارد غیر از سوانح بسیار شدید که در فصل (۶) این آیین نامه ذکر شده اند)، نیز باید توسط کشور صاحب پرچم کشتی مورد نظر انجام شود.

۲ - ۱۷ - فصل (۷) حاوی الزامات اجباری برای تعیین کشور (های) بررسی کننده ایمنی از سوانح دریایی است. چنانچه رویداد بررسی شده مطابق این فصل، یک سانحه دریایی باشد، فصل (۷) باید به عنوان یک روش پیشنهادی (با اشاره به) برای بررسی حوادث دریایی، رعایت شود.

**فصل ۱۸ - عواملی که باید جهت نیل به توافق به موجب بخش (۲) فصل (۷) در نظر گرفته شوند**

۱ - ۱۸ - هنگامی که کشور (های) صاحب پرچم، کشور ساحلی (در صورتی که درگیر موضوع شود)، یا سایر کشور های ذی نفع اصلی به دنبال رسیدن به توافق مطابق بخش (۲) فصل (۷) در خصوص تعیین کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی به موجب این آیین نامه باشند، عوامل زیر باید مد نظر قرار گیرند:

- ۱ - آیا سانحه یا حادثه دریایی در سرزمین، از جمله دریای سرزمینی یک کشور اتفاق افتاده است،
- ۲ - آیا کشتی یا کشتیهای درگیر در سانحه یا حادثه دریایی، که در آبهای آزاد، یا در منطقه انحصاری اقتصادی اتفاق می افتد - متعاقباً وارد دریای سرزمینی یک کشور می شوند،
- ۳ - منابع و تعهدات مورد نیاز از جانب کشور صاحب پرچم و سایر کشور های ذی نفع اصلی،
- ۴ - محدوده بالقوه بررسی ایمنی دریایی و توانایی کشور صاحب پرچم یا کشور ذی نفع اصلی دیگر جهت استقرار در آن محدوده،
- ۵ - نیاز بازرسی (های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی برای دسترسی به ادله و بررسی کشور یا کشورهای با بهترین موقعیت که دسترسی به ادله را تسهیل کند.
- ۶ - هر تأثیر سوء واقعی یا متصور ناشی از سانحه یا حادثه دریایی بر سایر کشور ها،
- ۷ - تابعیت خدمه، مسافران و سایر اشخاص که تحت تأثیر سانحه یا حادثه دریایی قرار گرفته اند.

### فصل ۱۹ - اقدامات مربوط به دخالت غیر قانونی

۱ - ۱۹ - چنانچه در جریان بررسی ایمنی دریایی معلوم شود یا این ظن ایجاد شود که جرمی از جرائم مذکور در مواد (۳)، (۳) مکرر، (۳) مکرر دوم و (۳) مکرر سوم کنوانسیون مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریا نوردی مورخ ۱۹۸۸ (برابر با ۱۳۶۷) رخ داده، مرجع بررسی کننده ایمنی دریایی باید فوری در پی حصول اطمینان از این امر باشد که مراجع امنیتی دریایی کشور (های) مورد نظر از این امر مطلع شده اند.

### فصل ۲۰ - اطلاع رسانی به طرفهای درگیر سانحه و آغاز بررسی

۱ - ۲۰ - هنگامی که بررسی ایمنی دریایی به موجب این آیین نامه آغاز شود، فرمانده، مالک، و کارگزار کشتی درگیر در سانحه یا حادثه دریایی در حال بررسی، باید از موارد زیر تا حد امکان مطلع شوند:

- ۱ - سانحه یا حادثه دریایی مورد بازرسی؛
  - ۲ - زمان و مکانی که بازرسی ایمنی دریایی در آن آغاز خواهد شد؛
  - ۳ - نام و جزئیات تماس با مرجع (مراجع) بررسی کننده ایمنی دریایی؛
  - ۴ - جزئیات مرتبط با مقرراتی که به موجب آن، بازرسی ایمنی دریایی انجام می شود؛
  - ۵ - حقوق و تعهدات طرفهای مشمول بررسی ایمنی دریایی، و
  - ۶ - حقوق و تعهدات کشور یا کشورهای انجام دهنده بازرسی ایمنی دریایی
- ۲ - ۲۰ - هر کشوری باید سندی استاندارد تهیه کند که جزئیات اطلاعات مذکور در بند (۱ - ۲۰) را در برداشته و به صورت الکترونیکی قابل ارسال به فرمانده، کارگزار و مالک کشتی باشد.
- ۳ - ۲۰ - با تصدیق این که هر کشتی درگیر سانحه یا حادثه دریایی می تواند به انجام خدمات ادامه دهد و این که یک کشتی نباید بیش از زمان کاملاً ضروری تأخیر داشته باشد، کشور (های) بازرسی کننده ایمنی دریایی باید تا جایی که منطقاً عملی باشد، بررسی ایمنی دریایی را بدون تأخیر غیر ضروری برای کشتی شروع کند.

### فصل ۲۱ - هماهنگی در انجام بررسی

- ۱ - ۲۱ - پیشنهاد های این فصل باید مطابق اصول مذکور در فصلهای (۱۰) و (۱۱) این آیین نامه اعمال شوند.
- ۲ - ۲۱ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی باید اطمینان حاصل نماید که چهارچوب صحیحی در کشور برای موارد زیر وجود دارد:

- ۱ - تعیین بازرسان برای بررسی ایمنی دریایی از جمله بازرس جهت هدایت بررسی ایمنی دریایی؛
- ۲ - فراهم کردن سطح معقول حمایت از اعضای بررسی ایمنی دریایی؛
- ۳ - تهیه راهبردی برای بررسی ایمنی دریایی هماهنگ با سایر کشور های ذی نفع اصلی؛
- ۴ - اطمینان از این که روش کار اجرائی در طول بررسی ایمنی دریایی مطابق روش اجرائی پیشنهادی در قطعنامه (۲۱) ۸۸۴ الف آن طور که اصلاح شده، می باشد؛
- ۵ - اطمینان از اینکه بررسی ایمنی دریایی هر گونه پیشنهاد ها یا اسناد منتشر شده توسط سازمان یا سازمان بین المللی کار را که مرتبط با انجام بررسی ایمنی دریایی است مد نظر قرار می دهد؛
- ۶ - اطمینان از اینکه بررسی ایمنی دریایی رویه های مدیریت ایمنی و سیاست گذاری های ایمنی بهره بردار کشتی را به موجب آیین نامه آی اس ام مد نظر قرار می دهد.
- ۳ - ۲۱ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید به کشور ذی نفع اصلی اجازه مشارکت در ابعاد بررسی ایمنی دریایی مرتبط با آن را تا حد امکان بدهد.
- ۱ - ۳ - ۲۱ - مشارکت باید شامل اجازه نمایندگان کشور ذی نفع اصلی جهت موارد زیر باشد:
  - ۱ - مصاحبه با شهود؛
  - ۲ - مشاهده و آزمایش ادله و تهیه نسخه ای از مدارک؛
  - ۳ - ارائه لویحی در رابطه با ادله، ارائه پیشنهاد و انعکاس صحیح نظرات در گزارش نهائی، و
  - ۴ - دریافت پیش نویس و متن نهائی گزارش مربوط به بررسی ایمنی دریایی.
- ۱ - اشاره به «تا حد امکان» می تواند به عنوان مثال به معنای این باشد که همکاری یا مشارکت محدود می شود زیرا قوانین ملی همکاری یا مشارکت کامل را غیر عملی می سازند.
- ۴ - ۲۱ - تا حد امکان، کشور های ذی نفع اصلی باید کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی را در دسترسی به اطلاعات مرتبط با بررسی ایمنی دریایی مساعدت نمایند. تا جایی که امکان دارد بازرس (ها) که به بررسی ایمنی دریایی می پردازند، باید به بازرسان دولتی، مأموران پاسگان (گارد) ساحلی، بهره برداران خدمات تردد کشتیها، راهنما ها و سایر کارکنان دریایی کشور ذی نفع اصلی، دسترسی داشته باشد.
- ۵ - ۲۱ - کشور صاحب پرچم يك کشتی درگیر در سانحه یا حادثه دریایی باید کمک کند که دسترسی خدمه به بازرسی (بازرسی های) که بررسی ایمنی دریایی را انجام می دهد، تسهیل شود.

## فصل ۲۲ - جمع آوری ادله

- ۱ - ۲۲ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی نباید به جهت غیر ضروری کشتی را برای جمع آوری ادله از آن، متوقف نماید یا این که اصل اسناد یا تجهیزات آن را از کشتی خارج کند، مگر آنکه این عمل به منظور بازرسی ایمنی دریایی ضروری باشد. بازرسان باید در صورت امکان نسخه هایی از اسناد تهیه نمایند.
- ۲ - ۲۲ - بازرس (ها) که به انجام بررسی ایمنی دریایی می پردازند، باید سوابق مصاحبه ها و سایر ادله جمع آوری شده در طول بازرسی ایمنی دریایی را به نحوی حفظ کنند که مانع از دسترسی اشخاصی که برای بازرسی به آن نیاز ندارند، بشود.
- ۳ - ۲۲ - بازرسی (بازرسی های) که به انجام بررسی ایمنی دریایی می پردازد باید از کلیه اطلاعات ثبت شده از جمله ثبت کننده های اطلاعات سفر در صورت وجود، استفاده مؤثر نماید. ثبت کننده های اطلاعات سفر باید برای پیاده کردن اطلاعات، در دسترس بازرس (های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی یا نماینده ای منتخب قرار گیرد.
- ۱ - ۳ - ۲۲ - چنانچه کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی تسهیلات کافی برای خواندن اطلاعات ثبت کننده اطلاعات سفر در اختیار نداشته باشد، کشور هایی که چنین قابلیت دارند،

باید خدمات خود را با توجه مقتضی به موارد زیر ارائه دهند:

- ۱ - منابع در دسترس؛
- ۲ - قابلیت دستگاه خوانش اطلاعات؛
- ۳ - زمان بندی خواندن اطلاعات؛ و
- ۴ - موقعیت دستگاه

### فصل ۲۳ - محرمانه بودن اطلاعات

۱ - ۲۳ - کشور ها باید اطمینان حاصل نمایند که بازرس (های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی تنها در صورتی اطلاعات مربوط به سوابق ایمنی دریایی را افشا خواهد کرد که:

- ۱ - به منظور ایمنی حمل و نقل و هر گونه تأثیری که در آینده بتواند بر دسترسی به اطلاعات ایمنی در بررسی های دریایی بگذارد، ضروری یا مطلوب باشد.
- ۲ - در صورتی که به شکل دیگری مطابق این آیین نامه مجاز شمرده شده باشد.

۱ - کشور ها تصدیق می کنند که محرمانه نگاه داشتن اطلاعات حاصل از سوابق ایمنی دریایی در جایی که نیاز به اشتراک گذاشتن آن با مردم در خارج از حیطه بررسی ایمنی دریایی بخ منظور انجام بررسی ایمنی دریایی احساس می شود، یا ارزش است. مثلاً اطلاعاتی از سوابق ایمنی دریایی بدست آمده و باید در اختیار یک کارشناس خارجی به منظور تجزیه و تحلیل یا اظهار نظرات بعدی قرار گیرد. محرمانه بودن به دنبال حصول اطمینان از این مسئله است که اطلاعات حساس به طور نا درست برای مقاصد غیر از بررسی ایمنی دریایی و در زمانی که مشخص نشده است این اطلاعات چگونه در تشخیص عوامل تعیین کننده در حادثه یا سانحه دریایی کمک کننده خواهند بود، علنی نشوند. علنی کردن نا درست اطلاعات ممکن است سبب ایجاد سرزنش یا مسؤولیت در طرفهای درگیر در سانحه یا حادثه دریایی شود.

۲ - ۲۳ - کشور های درگیر بررسی ایمنی دریایی به موجب این آیین نامه باید اطمینان حاصل نمایند هر نوع سابقه ایمنی دریایی که در اختیار دارند در دادرسی های کیفری، مدنی، انضباطی یا اداری افشا نخواهند شد مگر آنکه:

۱ - مرجع اجرای عدالت در کشور به این قطعیت برسد که هر نوع تأثیر شدید داخلی یا بین المللی که افشای اطلاعات بر بررسی های ایمنی و دریایی در حال یا آینده می تواند داشته باشد کم اهمیت تر از منافع عمومی در جهت اجرای عدالت است و

۱ - مثالهای مربوط به مواردی که علنی کردن اطلاعات حاصل از سوابق بررسی ایمنی دریایی در دادرسی های کیفری، مدنی، انضباطی یا اداری مناسب می باشند، می تواند شامل موارد زیر باشد:

۱ - اگر شخص مشمول این دادرسی ها با قصد ایجاد نتیجه مخرب، در ارتکاب عمل مشارکت کرده باشد.

۲ - در صورتی که شخص مشمول این دادرسی ها از خطر ماهوی که یک نتیجه مخرب رخ خواهد داد، آگاه بوده باشد و با در نظر گرفتن شرایط آشکار برای او، پذیرش خطر غیر قابل توجیه باشد.

۲ - در صورت اقتضاء، با توجه به شرایط، کشوری که فراهم کننده سوابق ایمنی دریایی در بررسی ایمنی دریایی است اجازه افشای آن را بدهد.

۳ - ۲۳ - سوابق ایمنی دریایی باید تنها چنانچه مربوط به تجزیه و تحلیل سانحه یا حادثه دریایی باشند در گزارش نهائی یا ضمیمه آن درج شود. بخشهایی از سوابق که مرتبط نباشند و در گزارش نهائی ذکر نشده باشند نباید افشا شوند.

۴ - ۲۳ - کشور ها تنها زمانی نیاز به ارائه اطلاعات حاصل از سوابق ایمنی دریایی به کشور ذی نفع اصلی دارند که با ارائه اطلاعات، یکپارچگی و اعتبار بررسی ایمنی دریایی که توسط کشور یا کشور های فراهم کننده این اطلاعات انجام می شود، تقلیل نیابد.

۱ - ۴ - ۲۳ - کشور تهیه کننده اطلاعات حاصل از سوابق ایمنی دریایی ممکن است از کشور دریافت کننده اطلاعات درخواست کند تعهد نماید که این اطلاعات را به صورت محرمانه نگهداری کند.

### **فصل ۲۴ - حمایت از شهود و طرفهای درگیر**

۱ - ۲۴ - چنانچه شخصی قانوناً ملزم به ارائه ادله ای باشد که ممکن است آنها را متهم نماید، به منظور انجام بررسی ایمنی دریایی، باید تا جایی که قوانین ملی اجازه می دهد، از پذیرش ادله در دادرسی های مدنی یا کیفری علیه افراد جلوگیری به عمل آید.

۲ - ۲۴ - شخصی که از وی درخواست ادله می شود، باید در خصوص ماهیت و مبنای بررسی مطلع شود. به شخصی که ادله از وی درخواست می شود باید اطلاعات و اجازه دسترسی به مشاوره حقوقی در موارد زیر داده شود:

۱ - هر گونه خطر بالقوه مبنی بر اینکه آنها در هر رسیدگی متعاقب بررسی ایمنی دریایی ممکن است خود را در معرض اتهام قرار دهند.

۲ - حق در معرض اتهام قرار ندادن خود یا ساکت ماندن

۳ - چنانچه آنها در بررسی ایمنی دریایی ادله ای ارائه کرده باشند هر حمایتی که از شخص برای خودداری از استفاده از ادله علیه آنها، وجود داشته باشد.

### **فصل ۲۵ - پیش نویس و گزارش نهایی**

۱ - ۲۵ - گزارش های بررسی ایمنی دریایی از بررسی ایمنی دریایی، باید تا حد امکان هر چه سریعتر تکمیل شود.

۲ - ۲۵ - در صورت درخواست و در صورت امکان، کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی، باید نسخه ای از پیش نویس گزارش بررسی ایمنی دریایی را برای ارائه اظهار نظر به طرفهای ذی نفع ارسال نماید. با این حال، اگر تضمینی مبنی بر این وجود نداشته باشد که طرف ذی نفع بدون اجازه صریح کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی، پیش نویس گزارش بررسی ایمنی دریایی یا بخشی از آن را توزیع نخواهد کرد یا موجبات توزیع آن را فراهم نخواهد کرد، آن را منتشر یا دسترسی برای آن ایجاد نخواهد کرد، این نظرات اعمال نخواهد شد.

۳ - ۲۵ - کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید به طرف ذی نفع اجازه دهد ظرف مدت سی روز یا زمان دیگری که به صورت متقابل توافق شده باشد، نظرات خود در مورد گزارش بررسی ایمنی دریایی را تسلیم نماید. کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید پیشنهاد ها را پیش از تهیه گزارش نهایی بررسی ایمنی دریایی مورد بررسی قرار دهد و چنانچه پذیرش یا رد این پیشنهاد ها اثر مستقیم بر منافع طرف ذی نفع ارائه کننده آنها داشته باشد، کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید طرف ذی نفع را در خصوص روش بررسی این پیشنهاد ها مطلع نماید. اگر کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی پس از گذشت سی روز یا هر زمان که به طور متقابل توافق شده باشد هیچ گونه پیشنهادی دریافت ننماید، می تواند اقدام به نهایی کردن گزارش بررسی ایمنی دریایی نماید.

۱ - فصل (۱۳) ملاحظه شود که در آنجا مقررات مربوط به ارائه گزارشها به طرفهای ذی نفع حسب درخواست، ممکن است به عنوان روشی جایگزین، به عنوان مقررات الزامی لحاظ شود.

۴ - ۲۵ - چنانچه قوانین ملی کشور تهیه کننده گزارش بررسی ایمنی دریایی اجازه دهد، باید از پذیرش پیش نویس و گزارش نهایی در ادله دادرسی های مربوط به سانحه یا حادثه دریایی که می تواند منجر به اقدامات انضباطی، محکومیت کیفری یا تعیین مسئولیت مدنی گردد، جلوگیری شود

۵ - ۲۵ - در هر مرحله ای در طول انجام بررسی ایمنی دریایی، اقدامات ایمنی موقت ممکن است پیشنهاد شوند.

۶ - ۲۵ - چنانچه يك کشور ذی نفع اصلی با تمام یا بخشی از گزارش نهایی بررسی ایمنی دریایی مخالف باشد، می تواند گزارش خود را به سازمان ارائه نماید.

## فصل ۲۶ - بررسی مجدد

۱ - ۲۶ - در صورت ارائه ادله جدیدی که ممکن است به شکل اساسی تجزیه و تحلیل و نتایج به دست آمده را تغییر دهد، کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی که بررسی ایمنی دریایی را به پایان رسانده است، باید یافته های خود را مورد بررسی مجدد قرار دهد و انجام مجدد بررسی را مورد توجه قرار دهد.

۲ - ۲۶ - هنگامی که ادله مهم جدیدی مربوط به سانحه یا حادثه دریایی به کشور (های) بررسی کننده ایمنی دریایی که بررسی ایمنی دریایی را به پایان رسانده است، ارائه شود، ادله مزبور باید کاملاً مورد ارزیابی قرار گیرد و جهت اقدام مناسب، به سایر کشور های ذی نفع اصلی ارجاع داده شود.

قطعنامه ام اس سی (۸۴) ۲۵۷ (مورخ ۱۶ می ۲۰۰۸ برابر با ۲۷/ ۲/ ۱۲۸۷) تصویب اصلاحات کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (برابر با ۱۲۵۳) به گونه اصلاح شده کارگروه ایمنی دریا نوردی؛ با یادآوری بند (ب) ماده (۲۸) کنوانسیون سازمان بین المللی دریا نوردی در خصوص وظایف کارگروه، و نیز یادآوری بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) مورخ ۱۹۷۴ (برابر با ۱۲۵۳)، (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می شود)، با توجه به رویه اصلاحی قابل اعمال در مورد پیوست کنوانسیون، به غیر از مفاد فصل (۱) مربوط به آن، با توجه به اینکه اصلاحات کنوانسیون در هشتاد و چهارمین اجلاس کارگروه، طبق جزء (۱) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون، پیشنهاد و منتشر شد،

۱ - طبق جزء (۴) بند (ب) ماده (۸)، اصلاحات کنوانسیون را که متن آن در پیوست این قطعنامه درج شده است، تصویب می نماید.

۲ - طبق قسمت (ب) ردیف (۲) جزء (۶) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون، تعیین می نماید که اصلاحات فوق در ۱ جولای ۲۰۰۹ (۱۰ تیر ۱۳۸۸) پذیرفته شده تلقی می شوند، مگر آنکه تا پیش از این تاریخ، بیش از یک سوم دولتهای متعاقد کنوانسیون یا دولتهای متعاقد دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳ - از دولتهای متعاقد سولاس می خواهد توجه نمایند طبق ردیف (۲) جزء (۷) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون، اصلاحات در ۱ جولای ۲۰۱۰ (۱۰ تیر ۱۳۸۹) در صورت پذیرش طبق بند (۲) فوق، لازم الاجراء خواهند شد.

۴ - از دبیرکل درخواست می کند، طبق جزء (۵) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون، نسخه های مورد تأیید این قطعنامه و متن اصلاحات مندرج در پیوست را برای کلیه دولتهای متعاقد کنوانسیون ارسال نماید.

۵ - همچنین از دبیرکل درخواست می کند نسخه هایی از این قطعنامه و پیوست آن را برای اعضای سازمان، که دولتهای متعاقد کنوانسیون نیستند، ارسال نماید.

پیوست

اصلاحات کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (برابر با ۱۲۵۳) به گونه اصلاح شده

فصل ۱ - ۱۱ - اقدامات ویژه برای ارتقای ایمنی دریا نوردی

۱ - مقرر (۶) جدید زیر بعد از مقرر (۵) موجود افزوده می شود: مقرر ۶ الزامات اضافی برای بررسی سوانح و حوادث دریایی با در نظر داشتن مقرر ۲۱/ ۱، هر مرجع دریایی باید بررسی سوانح و حوادث دریایی را طبق مفاد این کنوانسیون، به صورتی که به موجب مفاد آیین نامه استاندارد های بین المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی در مورد سوانح یا حوادث دریایی (آیین نامه بررسی سانحه) مصوب قطعنامه ام.اس.سی (۸۴) ۲۵۵ تکمیل شده است انجام



دهد، و ۱ - مفاد بخشهای (۱) و (۲) آیین نامه بررسی سانحه باید کاملاً رعایت شود.

۲ - راهنمای مرتبط و موارد توضیحی مندرج در بخش (۲) آیین نامه بررسی سانحه باید تا حد اکثر ممکن به منظور اجرای یکپارچه تر آیین نامه بررسی سانحه، مورد توجه قرار گیرد.

۳ - اصلاحات بخشهای (۱) و (۲) آیین نامه بررسی سانحه باید طبق مفاد ماده (۸) این کنوانسیون در خصوص رویه های اصلاحی قابل اعمال در مورد پیوست، به استثنای فصل (۱)، تصویب، لازم الاجراء و اجرائی شوند، و

۴ - بخش (۳) آیین نامه بررسی سانحه باید توسط کارگروه ایمنی دریا نوردی طبق آیین کار آن اصلاح شود.

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و يك تبصره منضم به متن دو قطعنامه و دو پیوست در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ دهم شهریور ماه یکهزار و سیصد و نود و پنج مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۲۴ / ۶ / ۱۳۹۵ به تأیید شورای نگهبان رسید.  
علی لاریجانی