

# قانون تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها ۱۹۷۳ (ماریل ۷۸/۱۹۷۳) - مصوب ۱۳۸۰ - و الحاقات و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه های شماره (۶۶) ۲۴۶، (۶۶) ۲۴۷، (۶۷) ۲۵۶، (۶۷) ۲۵۷، (۶۷) ۲۵۸، (۶۸) ۲۶۶، (۲۸) ۱۰۷۰ الف)

شماره ۱۳۱/۵۱۹۰۵

۱۳۹۵/۷/۱۷

حجت الاسلام والمسلمین جناب آقای دکتر حسن روحانی

ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

عطف به نامه شماره ۵۲۵۵۹/۴۳۱۱۷ مورخ ۱۳۹۵/۴/۱۴ در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران  
قانون تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها ۱۹۷۳ (ماریل ۷۸/۱۹۷۳) - مصوب ۱۳۸۰ -  
و الحاقات و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه های شماره (۶۶) ۲۴۶، (۶۶) ۲۴۷، (۶۷) ۲۵۶، (۶۷) ۲۵۷، (۶۷) ۲۵۸، (۶۸) ۲۶۶، (۲۸) ۱۰۷۰  
الف) که با عنوان لایحه به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود، با تصویب در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۵/۶/۱۰ و تأیید  
شورای محترم نگهبان، به پیوست ابلاغ می گردد.

رئیس مجلس شورای اسلامی - علی لاریجانی

شماره ۱۳۹۵/۷/۲۶ ۹۰۵۲۹

وزارت راه و شهرسازی

در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست «قانون تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون  
بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها ۱۹۷۳ (ماریل ۷۸/۱۹۷۳) - مصوب ۱۳۸۰ - و الحاقات و اصلاحات بعدی آن (موضوع  
قطعنامه های شماره (۶۶) ۲۴۶، (۶۶) ۲۴۷، (۶۷) ۲۵۶، (۶۷) ۲۵۷، (۶۷) ۲۵۸، (۶۸) ۲۶۶، (۲۸) ۱۰۷۰ الف)» که در جلسه علنی روز چهارشنبه  
مورخ دهم شهریورماه یکهزار و سیصد و نود و پنج مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۹۵/۶/۲۴ به تأیید شورای نگهبان رسیده  
و طی نامه شماره ۱۳۱/۵۱۹۰۵ مورخ ۱۳۹۵/۷/۱۷ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده، جهت اجرا ابلاغ می گردد.

رئیس جمهور - حسن روحانی

قانون تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها ۱۹۷۳ (ماریل ۷۸/۱۹۷۳) - مصوب ۱۳۸۰ - و  
الحاقات و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه های شماره (۶۶) ۲۴۶، (۶۶) ۲۴۷، (۶۷) ۲۵۶، (۶۷) ۲۵۷، (۶۷) ۲۵۸، (۶۸) ۲۶۶، (۲۸) ۱۰۷۰ الف)  
ماده واحده - اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها ۱۹۷۳ موضوع قانون الحاق دولت جمهوری  
اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها  
۱۹۷۳ (ماریل ۷۸/۱۹۷۳) مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۲۶ و الحاقات و اصلاحات بعدی آن، موضوع قطعنامه های شماره (۶۶) ۲۴۶، (۶۶) ۲۴۷، (۶۷) ۲۵۶،  
(۶۷) ۲۵۷، (۶۷) ۲۵۸ و (۶۸) ۲۶۶ کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی و آیین نامه اجرائی اسناد سازمان بین المللی دریانوردی موضوع  
قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف کارگروه یادشده به شرح پیوست تصویب می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

مصوب ۴ آوریل ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۱/۱۵)

اصلاحات ضمیمه تشریفات(پروتکل) ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)

(اصلاحات ضمایم ۱، ۲، ۳، ۴ و ۵ مارپل جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی درخصوص وظایف کارگروه حفاظت محیط‌زیست دریایی که به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، به آن محول شده است، با توجه به ماده(۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به‌عنوان کنوانسیون ۱۹۷۳ از آن یاد می‌شود) و ماده (۶) تشریفات(پروتکل) ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (که از این پس به‌عنوان تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ از آن یاد می‌شود) که با هم فرآیند اصلاح تشریفات(پروتکل) ۱۹۷۸ را مشخص می‌کنند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با تشریفات(پروتکل) ۱۹۷۸ (مارپل) اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان واگذار می‌کنند، با یادآوری این که مجمع در بیست و هشتمین اجلاس عادی خود، آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) را طی قطعهنامه (۲۸) ۱۰۷۰ . الف تصویب نمود، پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمایم (۱)، (۲)، (۳)، (۴) و (۵) مارپل جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اسناد،

۱- اصلاحات ضمایم (۱)، (۲)، (۳)، (۴) و (۵) مارپل، که متن آن در ضمیمه این قطعهنامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند(۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می‌نماید؛

۲- مقرر می‌دارد پیرو مقرر (۴۴) ضمیمه (۱)، مقرر (۱۹) ضمیمه (۲)، مقرر (۱۰) ضمیمه (۳)، مقرر (۱۵) ضمیمه (۴) و مقرر (۱۱) ضمیمه (۵)، هر جا که واژه «خواهد» در آیین‌نامه اسناد سازمان (ضمیمه قطعهنامه (۲۸) ۱۰۷۰. الف) استفاده شده، لازم است به جز در بندهای (۲۹)، (۳۰)، (۳۱) و (۳۲) به معنای «باید» در نظر گرفته شود.

۳- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می‌نماید که این اصلاحات در تاریخ ۱ جولای ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۴/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک‌سوم از طرفها، یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد(۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۴- از طرفها می‌خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند(۲) فوق، در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۰/۱۱) لازم‌الاجراء خواهد شد؛

۵- از دبیرکل می‌خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه‌های مورد تأیید این قطعهنامه و متن اصلاحات مندرج در ضمیمه را برای تمامی طرفهای مارپل ارسال نماید؛

۶- همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعهنامه و ضمیمه آن را برای اعضای سازمان که طرف مارپل نیستند ارسال نماید.

ضمیمه

اصلاحات ضمایم (۱)، (۲)، (۳)، (۴) و (۵) مارپل

اصلاحات ضمیمه (۱) مارپل

۱- بند زیر در انتهای مقرر (۱) افزوده می‌شود:

۴۴- ممیزی به معنای فرآیندی سازمان‌یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به‌منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.

۴۵- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریاوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان تهیه شده است\*.

۴۶- آیین‌نامه اجرائی به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریاوردی (آیین‌نامه اسناد) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.

۴۷- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرائی است.

۲- فصل (۱۰) جدیدی به‌صورت زیر افزوده می‌شود:

«فصل ۱۰ - تأیید انطباق با مفاد این کنوانسیون

مقرر ۴۴ - اجراء طرفها باید از مفاد آیین‌نامه اجرائی در زمینه اجرای تعهدات و مسؤولیت های خود که در این ضمیمه درج شده است، استفاده نمایند.

مقرر ۴۵ - تأیید انطباق

۱- به‌منظور تأیید انطباق با این ضمیمه و اجرای آن، هر طرف باید به‌صورت دوره‌ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.

۲- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسؤولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.

۳- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، هر طرف مسؤولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته‌ها را برعهده خواهد داشت.

۴- ممیزی تمامی طرفها باید:

۱- بر اساس برنامه زمانی کلی ارائه‌شده توسط دبیرکل سازمان، و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\* تنظیم شود؛ و

۲- به‌صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\* اجراء شود.

---

\* به «چهارچوب و فرآیند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریاوردی» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۶۷ الف مراجعه نمایید.

اصلاحات ضمیمه ۲ مارپل

۳- بندهای زیر در انتهای مقرر (۱) افزوده می‌شود:

۱۸- ممیزی به معنای فرآیندی سامان‌یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به‌منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.

۱۹- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان تهیه شده است.\*

۲۰- آیین‌نامه اجرائی به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.

۲۱- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرائی است.

۴- فصل (۹) جدیدی به صورت زیر افزوده می‌شود:

فصل ۹- تأیید انطباق با مفاد این کنوانسیون

مقرره ۱۹- اجراء طرفها باید از مفاد آیین‌نامه اجرائی در زمینه اجرای تعهدات و مسؤولیت‌های خود که در این ضمیمه درج شده، استفاده نمایند.

مقرره ۲۰ - تأیید انطباق

۱- به منظور تأیید انطباق با این ضمیمه و اجرای آن، هر طرف باید به صورت دوره‌ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.

۲- براساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسؤولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.

۳- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، هر طرف مسؤولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته‌ها را برعهده خواهد داشت.

۴- ممیزی تمامی طرفها باید:

۱- بر اساس برنامه زمانی کلی ارائه‌شده توسط دبیرکل سازمان، و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان\* تنظیم شود؛ و

۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\* اجراء شود.

اصلاحات ضمیمه ۳ مارپل

۵- عنوان جدید زیر، پیش از مقرره (۱) افزوده می‌شود:

«فصل ۱- کلیات»

۶- مقرره (۱) جدیدی به صورت زیر افزوده می‌شود:

مقرره ۱- تعاریف

از نظر این ضمیمه:

۱- مواد مضر به معنای موادی است که در آیین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی (آیین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی) به عنوان آلاینده دریا مشخص شده‌اند، یا با معیارهای مندرج در پیوست این ضمیمه انطباق دارند.

۲- به صورت بسته‌بندی به معنای انواع بسته‌بندی تعریف‌شده در آیین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی برای کالاهای خطرناک است.

۳- ممیزی به معنای فرآیندی سامان‌یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.

۴- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان تهیه شده است.

۵ - آیین‌نامه اجرائی به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.

۶ - استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرائی است.

۷ - از این رو شماره مقرره‌های بعدی تغییر می‌یابد.

۸ - در مقرره (۲) با عنوان «اجراء»، جزءهای (۱) و (۲) حذف می‌شوند.

۹ - فصل (۲) جدیدی به صورت زیر افزوده می‌شود:

فصل ۲- تأیید انطباق با مفاد این ضمیمه

مقرره ۱۰- اجراء

طرفها باید از مفاد آیین‌نامه اجرائی در زمینه اجرای تعهدات و مسؤولیت‌های خود که در این ضمیمه درج شده، استفاده نمایند.

---

\* به «چهارچوب و فرآیند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۶۷ الف مراجعه نمایید.

مقرره ۱۱- تأیید انطباق

۱- به منظور تأیید انطباق با این ضمیمه و اجرای آن، هر طرف باید به صورت دوره‌ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.

۲- براساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسؤولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.

۳- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، هر طرف مسؤولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته‌ها را برعهده خواهد داشت.

۴- ممیزی تمامی طرفها باید:

۱- براساس برنامه زمانی کلی ارائه‌شده توسط دبیرکل سازمان، و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان\* تنظیم شود؛ و

۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\* اجراء شود.

اصلاحات ضمیمه ۴ مارچل

۱۰ - بندهای زیر در انتهای مقرره (۱) افزوده می‌شود:

۱۲- ممیزی به معنای فرآیندی سامان‌یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.

۱۳- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است که توسط این سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط این سازمان تهیه شده است\*.

۱۴- آیین‌نامه اجراء به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.

۱۵- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرائی است.

۱۱- فصل (۶) جدیدی به صورت زیر افزوده می شود:

فصل ۶- تأیید انطباق با مفاد این ضمیمه

مقرره ۱۵- اجراء طرفها باید از مفاد آیین نامه اجرائی در زمینه اجراء تعهدات و مسؤولیت های خود که در این ضمیمه درج شده، استفاده نمایند.

مقرره ۱۶- تأیید انطباق

۱- به منظور تأیید انطباق با این ضمیمه و اجراء آن، هر طرف باید به صورت دوره ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.

۲- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسؤولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.

۳- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\*، هر طرف مسؤولیت تسهیل انجام ممیزی و اجراء برنامه اقدامات رسیدگی به یافته ها را برعهده خواهد داشت.

۴- ممیزی تمامی طرفها باید:

۱- بر اساس برنامه زمانی کلی ارائه شده توسط دبیرکل سازمان، و با توجه به دستورالعمل تدوین شده سازمان\* تنظیم شود؛ و

۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\* اجراء شود.

اصلاحات ضمیمه ۵ مارپل

۱۲- عنوان جدید زیر پیش از مقرره (۱) افزوده می شود:

«فصل ۱- کلیات»

۱۳- بندهای زیر در انتهای مقرره (۱) افزوده می شود:

«۱۵- ممیزی به معنای فرآیندی سامان یافته، مستقل و مستند است که برای جمع آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می شود.

۱۶- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان است که توسط این سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین شده سازمان تهیه شده است\*.

۱۷- آیین نامه اجرائی به معنای آیین نامه اجرائی اسناد سازمان بین المللی دریانوردی (آیین نامه آی آی آی) است که توسط این سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.

۱۸- استاندارد ممیزی به معنای آیین نامه اجرائی است.

---

\* به «چهارچوب و فرآیند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۶۷ الف مراجعه نمایید.

۱۴- فصل (۲) جدیدی به صورت زیر افزوده می شود:

فصل ۲- تأیید انطباق با مفاد این ضمیمه

مقرره ۱۱- اجراء

طرفها باید از مفاد آیین‌نامه اجرائی در زمینه اجرای تعهدات و مسؤولیت‌های خود که در این ضمیمه درج شده، استفاده نمایند.  
مقرره ۱۲- تأیید انطباق

۱- به منظور تأیید انطباق با این ضمیمه و اجرای آن، هر طرف باید به صورت دوره‌ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.

۲- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسؤولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.

۳- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، هر طرف مسؤولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته‌ها را برعهده خواهد داشت.

۴- ممیزی تمامی طرفها باید:

۱- بر اساس برنامه زمانی کلی ارائه‌شده توسط دبیرکل سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان\* تنظیم شود؛ و

۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\* اجراء شود.

قطعه‌نامه ام ای پی سی (۶۶) ۲۴۷

مصوب ۴ آوریل ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۱/۱۵)

اصلاحات ضمیمه تشریفات(پروتکل) ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)،

به گونه اصلاح‌شده به موجب تشریفات(پروتکل) ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مرتبط با آن (جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اجرائی اسناد بین‌المللی سازمان بین‌المللی دریانوردی)

کارگروه حفاظت محیط‌زیست دریایی با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی درخصوص وظایف کارگروه حفاظت محیط‌زیست دریایی (کارگروه) که به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، به آن محول شده است،

با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به‌عنوان کنوانسیون ۱۹۷۳ از آن یاد می‌شود)، ماده (۶) تشریفات(پروتکل) ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (که از این پس به‌عنوان تشریفات(پروتکل) ۱۹۷۸ از آن یاد می‌شود) و ماده (۴) تشریفات(پروتکل) ۱۹۹۷ برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها مصوب ۱۹۷۳ آن طور که توسط تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ مربوط به آن (که از این پس به‌عنوان تشریفات(پروتکل) ۱۹۹۷ از آن یاد می‌شود) اصلاح شده است، که با هم فرآیند اصلاح تشریفات(پروتکل) ۱۹۹۷ را مشخص می‌کنند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با تشریفات (پروتکل‌های) ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان واگذار می‌کنند، همچنین با توجه به اینکه به موجب تشریفات(پروتکل) ۱۹۹۷، ضمیمه (۶) با عنوان «مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها» (که از این پس به‌عنوان «ضمیمه ۶» از آن یاد می‌شود) به کنوانسیون ۱۹۷۳ افزوده شد، با یادآوری اینکه مجمع در بیست و هشتمین اجلاس خود، آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) را طی قطعه‌نامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب نمود، پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه (۶) مارپل جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اسناد،

۱- اصلاحات ضمیمه (۶) مارپل که متن آن در ضمیمه این قطعه‌نامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳

تصویب می‌نماید؛

۲- مقرر می‌دارد پیرو مقررہ (۲۴) ضمیمه (۶)، هر جا که واژه «خواهد» در آیین‌نامه اسناد (ضمیمه قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف) استفاده شده، لازم است به جز در بندهای ۲۹، ۳۰، ۳۱ و ۳۲ به معنای «باید» در نظر گرفته شود؛

۳- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می‌نماید که این اصلاحات در تاریخ ۱ جولای ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۴/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند،

---

\* به «چهارچوب و فرآیند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۶۷ الف مراجعه نمایید. اگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک‌سوم از طرفها، یا طرفهایی که مجموع ناوگان تجاری آنها، حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی را تشکیل می‌دهد، اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۴- از طرفها می‌خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند (۲) فوق، در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۰/۱۱) لازم‌الاجراء خواهد شد؛

۵- از دبیرکل می‌خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه‌های مورد تأیید این قطعنامه و متن اصلاحات مندرج در ضمیمه را برای تمامی طرفهای کنوانسیون ۱۹۷۳، آن طور که با تشریفات (پروتکل‌های) ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است، ارسال نماید؛

۶- همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعنامه و ضمیمه آن را برای اعضای سازمان که طرف کنوانسیون ۱۹۷۳، آن طور که با تشریفات (پروتکل‌های) ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است، نیستند ارسال نماید.

ضمیمه

اصلاحات ضمیمه (۶) مارچل

۱- بند زیر در انتهای مقررہ (۲) افزوده می‌شود:

از نظر این ضمیمه:

۴۴- ممیزی به معنای فرآیندی سامان‌یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.

۴۵- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده این سازمان تهیه شده است.\*

۴۶- آیین‌نامه اجرائی به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.

۴۷- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرائی است.

۲- فصل (۵) جدیدی به صورت زیر افزوده می‌شود:

فصل ۵ - تأیید انطباق با مفاد این ضمیمه

مقررہ ۲۴- اجراء

طرفها باید از مفاد آیین‌نامه اجرائی در زمینه اجرای تعهدات و مسؤولیت‌های خود که در این ضمیمه درج شده، استفاده نمایند.

مقررہ ۲۵- تأیید انطباق



۱- به منظور تأیید انطباق با این ضمیمه و اجرای آن، هر طرف باید به صورت دوره‌ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.

۲- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسؤلیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.

۳- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\*، هر طرف مسؤلیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته‌ها را برعهده خواهد داشت.

۴- ممیزی تمامی طرفها باید:

۱- بر اساس برنامه زمانی کلی ارائه شده توسط دبیرکل سازمان، و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\* تنظیم شود؛ و

۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\* اجراء شود.

قطعه نامه ام ای پی سی (۶۷) ۲۵۶

مصوب ۱۷ اکتبر ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۷/۲۵)

اصلاح ضمیمه تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)

مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا

ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)

اصلاحیه ضمیمه ۱ مارپل

(اصلاحیه مقرر ۴۳)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی درخصوص وظایف کارگروه

حفاظت محیط زیست دریایی (کارگروه) که به موجب

---

\* به «چهارچوب و فرآیند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قطعه نامه (۲۸) ۱۰۶۷ الف مراجعه نمایید. کنوانسیون‌های بین‌المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، به آن محول شده است، با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (کنوانسیون ۱۹۷۳) و ماده (۶) تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸) که با هم فرآیند اصلاح تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ را مشخص می‌کنند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ (مارپل) اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان واگذار می‌کنند، پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه (۱) مارپل، در خصوص حمل نفت سنگین به عنوان عامل توازن در کشتی‌های فعال در منطقه قطب جنوب،

۱- اصلاحات ضمیمه (۱) مارپل که متن آن در ضمیمه این قطعه نامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می‌نماید؛

۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می‌نماید که این اصلاحات در تاریخ ۱ سپتامبر ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۶/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر آنکه تا پیش از این تاریخ، حداقل یک سوم از طرفها، یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳- از طرفها می‌خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش مطابق با بند (۲) فوق، در تاریخ ۱ مارس ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۲/۱۱) لازم‌الاجراء خواهد شد؛

۴- از دبیرکل می‌خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه‌های مورد تأیید این قطعنامه و متن اصلاحات مندرج در ضمیمه را برای تمامی طرفهای مارپل ارسال نماید؛

۵ - همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعنامه و ضمیمه آن را برای اعضای سازمان که طرف مارپل نیستند ارسال نماید.  
ضمیمه

اصلاحیه ضمیمه ۱ مارپل

(اصلاحیه مقرر ۴۳)

ضمیمه ۱

مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت

فصل ۹ - الزامات ویژه استفاده یا حمل انواع نفت در منطقه قطب جنوب

مقرر ۴۳ - الزامات ویژه استفاده یا حمل انواع نفت در منطقه قطب جنوب در صدر بند (۱)، عبارت زیر بین عبارات «حمل به صورت بار فله» و «یا حمل» افزوده می‌شود: «برای استفاده به‌عنوان عامل توازن،» قطعنامه ام ای پی سی (۶۷) ۲۵۷ مصوب ۱۷ اکتبر ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۷/۲۵)

اصلاح ضمیمه تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)

اصلاحیه ضمیمه ۳ مارپل

(اصلاح پیوست در مورد معیارهای شناسایی مواد مضر بسته‌بندی شده) کارگروه حفاظت محیط‌زیست دریایی با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی درخصوص وظایف کارگروه حفاظت محیط‌زیست دریایی (کارگروه) که به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، به آن محول شده است، با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (کنوانسیون ۱۹۷۳) و ماده (۶) پروتکل ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (پروتکل ۱۹۷۸) که با هم فرآیند اصلاح تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ را مشخص می‌کنند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ (مارپل) اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان واگذار می‌کنند، پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه ۳ مارپل، که طی هجدهمین اجلاس کارگروه فرعی کالاهای خطرناک، بارهای جامد و بارگنج‌ها «کانتینرها» (دی‌اس‌سی) تدوین شده است،

۱- اصلاحات ضمیمه ۳ مارپل، که متن آن در ضمیمه این قطعنامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می‌نماید؛

۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می‌نماید که این اصلاحات در تاریخ ۱ سپتامبر ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۶/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر آنکه تا پیش از این تاریخ، حداقل یک‌سوم از طرفها، یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳- از طرفها می‌خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند (۲) فوق، در تاریخ ۱ مارس ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۱/۱۲) لازم‌الاجراء خواهد شد؛

۴- از دبیرکل می‌خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه‌های مورد تأیید این قطعنامه و متن اصلاحات مندرج در ضمیمه را برای تمامی طرفهای مارپل ارسال نماید؛

۵ - همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعنامه و ضمیمه آن را برای اعضای سازمان که طرف مارپل نیستند ارسال نماید. ضمیمه

اصلاحیه ضمیمه ۳ مارپل

(اصلاح پیوست در مورد معیارهای شناسایی مواد مضر بسته‌بندی شده)

ضمیمه ۳ مارپل

مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از مواد مضر حمل شده از طریق دریا به صورت بسته‌بندی شده

پیوست

معیارهای شناسایی مواد مضر بسته‌بندی شده

متن زیر جایگزین قسمت صدر پیوست می‌شود:

«از نظر این ضمیمه، مواد حائز یکی از معیارهای زیر، به غیر از مواد رادیواکتیو\*، مواد مضر قلمداد می‌شوند. \* \*»

قطعنامه ام ای پی سی (۶۷) ۲۵۸

مصوب ۱۷ اکتبر ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۷/۲۵)

اصلاحات ضمیمه تشریفات (پروتکل) ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)، اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مرتبط با آن اصلاحات ضمیمه ۶ مارپل (اصلاحات مقررهای ۲ و ۱۳، و مکمل گواهینامه آی‌پی‌پی) کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی مربوط به وظایف کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی، که به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، به آن محول شده است، با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (کنوانسیون ۱۹۷۳)، ماده (۶) تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸) و ماده (۴) تشریفات (پروتکل) ۱۹۹۷ برابر با ۱۳۷۶ برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، اصلاح شده توسط تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ مربوط به آن (تشریفات (پروتکل) ۱۹۹۷) که با هم فرآیند اصلاح تشریفات (پروتکل) ۱۹۹۷ را مشخص می‌کنند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات

---

\* به طبقه ۷، مطابق تعریف در فصل ۲،۷ «آیین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی» مراجعه نمایید.

\*\* این معیارها بر مبنای موارد تعیین شده توسط «نظام هماهنگ جهانی طبقه‌بندی و نامگذاری مواد شیمیایی (جی‌اچ‌اس)» (اصلاح شده) سازمان ملل متحد ارائه شده‌اند. برای تعاریف اختصارات یا اصطلاحات مندرج در این پیوست به بندهای مرتبط «آیین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی» مراجعه نمایید. کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با تشریفات (پروتکل‌های) ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان واگذار می‌کنند، همچنین با توجه به اینکه از طریق تشریفات (پروتکل) ۱۹۹۷، ضمیمه (۶) با عنوان «مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها» به کنوانسیون ۱۹۷۳ افزوده شد، به علاوه با توجه به این که ضمیمه (۶) بازنگری شده که به وسیله قطعنامه (۵۸) ۱۹۷۶. ام ای پی سی، تصویب شده در تاریخ ۱ جولای ۲۰۱۰ (۱۳۸۹/۴/۱۰) لازم‌الاجراء شده است، پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه (۶) بازنگری شده مارپل، در خصوص موتورهایی که صرفاً با سوخت‌های گازی کار می‌کنند،

۱- اصلاحات ضمیمه ۶ (۶) مارچ، که متن آن در ضمیمه این قطعنامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند(۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می‌نماید؛

۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می‌نماید که این اصلاحات در تاریخ ۱ سپتامبر ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۶/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر آنکه تا پیش از این تاریخ، حداقل یک‌سوم از طرفها، یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳- از طرفها می‌خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند(۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند(۲) فوق، در تاریخ ۱ مارس ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۲/۱۱) لازم‌الاجراء خواهد شد؛

۴- از دبیرکل می‌خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه‌های مورد تأیید این قطعنامه و متن اصلاحات مندرج در ضمیمه را برای تمامی طرفهای کنوانسیون ۱۹۷۳، به شکل اصلاح‌شده توسط تشریفات (پروتکل‌های) ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷، ارسال نماید؛ و  
۵- همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعنامه و ضمیمه آن را برای اعضای سازمان که طرف کنوانسیون ۱۹۷۳، به شکل اصلاح‌شده توسط تشریفات (پروتکل‌های) ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ نیستند، ارسال نماید.

ضمیمه

اصلاحات ضمیمه ۶ مارچ (اصلاحات مقررهای ۲ و ۱۳، و پیوست ۱)

ضمیمه ۶ مارچ مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها

فصل ۱- کلیات

مقرره ۲- تعاریف

۱- تعریف زیر جایگزین تعریف «نفت سوخت» در بند (۹) می‌شود: «نفت سوخت به معنای هر نوع سوخت، از جمله سوختهای گازی، تقطیری یا پالایشی است که برای مقاصد احتراق جهت رانش یا فعالیت کشتی‌ها در نظر گرفته و به آنها تحویل داده می‌شود.»  
۲- تعریف زیر جایگزین تعریف «موتور دیزل دریایی» در بند (۱۴) می‌شود: «موتور دیزل دریایی به معنای هر نوع موتور درون‌سوز دوزمانه، مشمول مقرره (۱۳) این ضمیمه و شامل سامانه‌های تقویت‌کننده/ترکیبی در صورت وجود است که از سوخت‌های مایع یا دوگانه استفاده می‌کند. به علاوه، موتورهای گازسوز نصب شده بر روی کشتی‌های ساخته‌شده در تاریخ ۱ مارس ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۲/۱۱) یا پس از آن، یا موتورهای اضافی یا موتورهای جایگزین غیرمشابه گازسوز نصب‌شده در تاریخ فوق یا پس از آن نیز به‌عنوان موتور دیزل دریایی قلمداد می‌شوند.»

فصل ۳- الزامات کنترل انتشار مواد از کشتی‌ها

مقرره ۱۳- اکسیدهای نیتروژن (ناکس)

۳- بند زیر جایگزین بند (۷،۳) می‌شود:

«(۷،۳) برای موتورهای دیزل دریایی دارای توان خروجی بیش از پنج‌هزار کیلووات و حجم محفظه احتراق حداقل نود لیتر به ازای هر سیلندر، که بر روی کشتیهای ساخته‌شده در تاریخ ۱ ژانویه ۱۹۹۰ (۱۳۶۸/۱۰/۱۱) یا پس از آن، اما پیش از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۰۰ (۱۳۷۸/۱۰/۱۱) نصب شده‌اند، گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا برای یک موتور دیزل دریایی مشمول بند (۷،۱) این مقرره باید یکی از موارد زیر را شامل شود:

۱- شیوه‌ای تأییدشده به موجب بند(۷،۱،۱) این مقرره به‌کار گرفته شده است؛

۲- گواهینامه موتور به موجب بند (۷،۱،۲) این مقرره صادر شده است؛

۳- شیوه‌ای تأییدشده هنوز به صورت تجاری و تعریف شده در بند (۷،۲) این مقرر موجود نیست؛ یا

۴- شیوه‌ای تأییدشده برای آن موتور قابل اجراء نیست.»

پیوست ۱

فرم گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا (آی‌ای‌پی‌پی) (مقرر ۸)

مکمل گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا (گواهینامه آی‌ای‌پی‌پی)

۴- پاورقی زیر جایگزین پاورقی بند (۱،۴) می‌شود: «تنها برای کشتی‌های ساخته شده در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۰/۱۱) یا پس از آن تاریخ، تکمیل شود که به صورت خاص برای مقاصد تفریحی طراحی شده و منحصرأً برای این اهداف مورد استفاده قرار می‌گیرند و براساس مقرر (۱۳،۵،۲،۱) یا (۱۳،۵،۲،۳)، حد انتشار اکسیدهای نیتروژن مندرج در مقرر (۱۳،۵،۱،۱) در مورد آنها اعمال نمی‌شود.»

۵- بند زیر جایگزین بند (۲،۲،۱) می‌شود: «(۲،۲،۱) موتورهای دیزل دریایی زیر، نصب شده بر روی این کشتی با الزامات مقرر (۱۳) به شکلی که ذکر شده، منطبق هستند: \* به «دستورالعمل فرآیند شیوه‌های تأییدشده، ۲۰۱۴ (۱۳۹۳)» (قطعنامه (۶۶) ۲۴۳ ام‌ای‌پی‌سی) مراجعه نمایند.»

۶- متن زیر جایگزین بند (۲،۵) می‌شود: «(۲،۵) سوزاندن در کشتی (مقرر ۱۶) کشتی دارای یک زباله‌سوز است:

۱- نصب شده در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۰۰ (۱۳۷۸/۱۰/۱۱) یا پس از آن، که با موارد زیر منطبق است:

۱- قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی (۴۰) ۷۶، اصلاح شده \* □

۲- قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی (۶۶) ۲۴۴ □

۲- نصب شده پیش از تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ (۱۳۷۸/۱۰/۱۱)، که با موارد زیر منطبق است:

۱- قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی (۳۳) ۵۹، اصلاح شده \* \* □

۲- قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی (۴۰) ۷۶، اصلاح شده \* □

قطعنامه . ام ای پی سی (۶۸) ۲۶۶

مصوب ۱۵ می ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۲/۲۵)

اصلاحات ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا

ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)، به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مرتبط با آن اصلاحات مقرر ۱۲ ضمیمه

۱ مارپل کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی درخصوص وظایف کارگروه حفاظت محیط‌زیست دریایی که به

موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، به آن محول شده است، با توجه به ماده (۱۶)

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)، به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸

(۱۳۵۷) مرتبط با آن (مارپل) که فرآیند اصلاح را مشخص می‌کند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات مرتبط را به نهاد مربوط سازمان

واگذار می‌کند، پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه ۱ مارپل، در خصوص الزامات محوطه ماشین‌آلات برای تمامی کشتی‌ها در

نشست شصت و هشتم خود، ۱- اصلاحات مقرر (۱۲) ضمیمه ۱ مارپل، که متن آن در ضمیمه این قطعنامه درج شده است را طبق جزء

(ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) تصویب می‌نماید؛

۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) مارپل تعیین می‌نماید که این اصلاحات در تاریخ ۱ جولای ۲۰۱۶ (۱۳۹۵/۴/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک‌سوم از طرفها یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳- از طرفها می‌خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) مارپل، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند (۲) فوق، در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۲) لازم‌الاجراء خواهد شد؛

۴- از دبیرکل می‌خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) مارپل، نسخه‌های مورد تأیید این قطعنامه و متن اصلاحات مندرج در ضمیمه را برای تمامی طرفهای مارپل ارسال نماید؛

۵ - همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعنامه و ضمیمه آن را برای اعضای سازمان که طرف مارپل نیستند ارسال نماید. ضمیمه

اصلاحات ضمیمه ۱ مارپل

فصل ۳- الزامات محوطه ماشین‌آلات برای تمامی کشتی‌ها

بخش الف: ساختمان

مقرره ۱۲- مخازن پسماند نفت (اسلاج)

بندهای زیر جایگزین بندهای (۱) تا (۴) مقرره (۱۲) می‌شود: «۱- به جز در مواردی که به گونه‌ای دیگر تصریح شده باشد، این مقرره هر کشتی دارای ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن یا بیشتر را شامل می‌شود، با این حال بند (۳،۵) این

\* اصلاح شده توسط قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی ۹۳(۴۵)

\*\* اصلاح شده توسط قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی ۹۲(۴۵) مقرره باید تا حد ممکن و موجه برای کشتی‌های تحویل داده شده در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۷۹ (۱۳۵۸/۱۰/۱۰) یا پیش از آن، به گونه تعریف شده در مقرره (۱،۲،۸،۱) اجراء شود.

- پسماندهای نفت (اسلاج) را می‌توان به صورت مستقیم از طریق اتصالات استاندارد تخلیه موضوع مقرره (۱۳) از مخزن(های) پسماند نفت(اسلاج) به تسهیلات دریافت یا به سایر وسایل تأیید شده دفع پسماندهای نفت(اسلاج) مانند زباله‌سوز، دیگ بخار کمکی مناسب برای سوزاندن پسماندهای نفت (اسلاج)، یا وسایل قابل قبول دیگر که در بند (۳،۲) فرم‌های (الف) یا (ب) مکمل گواهینامه آی‌آپی‌پی زیرنویسی خواهد شد، تخلیه نمود.

۳- مخزن(های) پسماند نفت (اسلاج) باید در کشتی وجود داشته باشد و:

(۱) باید با در نظر گرفتن نوع ماشین‌آلات و طول سفر، از ظرفیت کافی برای دریافت پسماندهای نفت (اسلاج) برخوردار باشد که دفع آن به گونه‌ای دیگر طبق الزامات این پیوست ممکن نیست؛

(۲) باید تلمبه‌ای(پمپی) مخصوص داشته باشد که قادر به مکش پسماند نفت (اسلاج) از مخزن(ها) به منظور دفع پسماند نفت (اسلاج) به روشهای مندرج در مقرره (۱۲.۲) است؛

(۳) نباید هیچ‌گونه خروجی تخلیه به سامانه (سیستم) خن، مخزن(های) نگهداری آب خن آلوده، مخازن فوقانی (تنک تاپ) یا تفکیک کننده‌های آب و نفت داشته باشد، به جز در مواردی که:

۱- این مخزن(ها) مجهز به سامانه تخلیه دارای دریچه‌های دستی با قابلیت بسته شدن خودکار و تمهیداتی برای پایش بصری بعدی آب ته‌نشین شده باشند که به مخزن نگهداری آب خن آلوده یا حوضچه خن مرتبط می‌شود، یا تمهیداتی جایگزین، مشروط بر این که ارتباط مستقیم به سامانه لوله‌کشی تخلیه خن به‌وجود نیاید؛ و

۲- لوله‌های تخلیه مخزن اسلاج و لوله‌های آب خن می‌توانند به لوله‌ای مشترک و از مجرای آن به اتصالات استاندارد تخلیه مندرج در مقرره (۱۳) متصل شوند. ارتباط هر دو سامانه به لوله مشترک، منتهی به اتصالات استاندارد تخلیه مندرج در مقرره (۱۳) نباید به ورود پسماند نفت (اسلاج) به سامانه خن منجر شود؛

(۴) نباید لوله‌ای با امکان ارتباط مستقیم به خارج از کشتی، به غیر از اتصالات استاندارد تخلیه مندرج در مقرره (۱۳) داشته باشد؛ و  
(۵) با هدف تسهیل پاکسازی و تخلیه پسماندها به تسهیلات دریافت طراحی و ساخته شده باشد.

۴- ترتیبیاتی باید اتخاذ شود که کشتی‌های ساخته شده پیش از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۲) بتوانند حداکثر تا زمان انجام اولین تمدید بازرسی انجام شده در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۲) یا پس از آن با بند (۳،۳) این مقرره منطبق شوند. قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف

مصوب ۴ دسامبر ۲۰۱۳ (۱۳۹۲/۹/۱۳)

(دستور جلسه شماره ۱۰)

آیین نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین نامه اسناد)

مجمع،

با یادآوری بند (د) ماده (۱۵) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی راجع به وظایف مجمع در ارتباط با مقررات و دستورالعمل‌های مربوط به ایمنی دریانوردی و جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، به‌علاوه با یادآوری اینکه مجمع از طریق قطعنامه (۲۶) ۱۰۱۸ الف چهارچوب زمانی و برنامه فعالیت‌ها را جهت بررسی و معرفی یک طرح نهادینه ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی تأیید نمود، همچنین با یادآوری اینکه در قطعنامه (۲۷) ۱۰۵۴ الف، مجمع، آیین‌نامه اجرائی اسناد الزام‌آور سازمان بین‌المللی دریانوردی ۲۰۱۱ (۱۳۹۰) را تصویب نمود که در واقع راهنمای اجراء و اعمال اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی است و اساس طرح داوطلبانه ممیزی کشورهای عضو سازمان به ویژه تعیین موارد قابل ممیزی را تشکیل می‌دهد، با آگاهی از درخواست اجلاس هفتم کمیسیون سازمان ملل متحد در خصوص توسعه پایدار (سی اس دی ۷) مبنی بر تدوین اقداماتی جهت حصول اطمینان از اینکه کشورهای صاحب پرچم، کنوانسیون‌های سازمان و کنوانسیون‌های مربوط دیگری که عضو آن شده‌اند، به‌صورت کامل و دقیق اجراء می‌نمایند به نحوی که کشتی‌های کلیه کشورهای صاحب پرچم، با قواعد و استانداردهای بین‌المللی مطابقت دارند، با تصدیق اینکه طرف‌های کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط، به‌عنوان بخشی از فرآیند تصویب، پذیرفته‌اند که از عهده کلیه مسؤولیت‌های خود به‌طور کامل برآیند و به تعهدات خود به موجب کنوانسیون‌ها و دیگر اسنادی که عضو آن هستند، عمل نمایند، با تأکید مجدد بر اینکه مهمترین مسؤولیت کشورها این است که نظام مناسب و مؤثری جهت اعمال کنترل بر کشتی‌های تحت پرچم خود داشته باشند و اطمینان حاصل نمایند که آن کشتی‌ها با قواعد و مقررات بین‌المللی مرتبط با ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی مطابقت دارند، همچنین با تأکید مجدد بر اینکه کشورها در موقعیت خود به‌عنوان کشور صاحب بندر و کشور ساحلی، تعهدات و مسؤولیت‌های دیگری به موجب حقوق بین‌الملل حاکم، در رابطه با ایمنی دریانوردی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی دارند، باتوجه به اینکه، کشورها ممکن است منافع خاصی را از طریق عضویت در اسناد با هدف ترغیب ایمنی و امنیت دریانوردی و جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها حاصل نمایند، اما این منافع تنها

در صورتی کاملاً تحقق می‌یابد که تمام طرفها به تعهدات خود، طبق الزامات اسناد مربوط عمل نمایند، همچنین باتوجه به اینکه اثربخشی نهائی هر سندی، از جمله، بستگی به این موضوع دارد که تمام کشورها:

(الف) طرف کلیه اسناد مربوط به ایمنی و امنیت دریانوردی و پیشگیری و کنترل آلودگی شوند؛

(ب) این اسناد را به صورت کامل و مؤثر اجراء و اعمال نمایند؛

(پ) حسب لزوم، به سازمان گزارش نمایند؛

با تمایل به کمک بیشتر به دولتهای عضو جهت بهبود توانایی و عملکرد کلی آنها به منظور قادر ساختن آنها برای انطباق با اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی که عضو آنها هستند،

با آگاهی از مشکلاتی که برخی کشورهای عضو ممکن است در مسیر انطباق تمام با مفاد اسناد مختلف سازمان بین‌المللی دریانوردی که عضو آنها هستند، داشته باشند، با علم به لزوم از بین بردن چنین مشکلاتی تا حد ممکن، با یادآوری این که سازمان، برنامه همکاری فنی یکپارچه را بدین منظور و با این هدف ایجاد نموده است، به علاوه باتوجه به اینکه، کارگروه ایمنی دریانوردی و کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی الزاماتی را برای تصویب دولتهای متعاقد کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴) (۱۳۵۳)، تشریفات (پروتکل) ۱۹۸۸ (۱۳۶۷) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ (۱۳۴۵)، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) اصلاح شده توسط تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن، تشریفات (پروتکل) ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)، تهیه نموده است که این الزامات استفاده از آیین‌نامه موضوع بند (۱) اصلی را الزامی می‌نماید، به علاوه با یادآوری بررسی مجمع در مورد الزامات مورد نیاز جهت تصویب توسط دولتهای متعاقد کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ (۱۳۴۵)، کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها ۱۹۶۹ (۱۳۴۸) و کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جهت جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ (۱۳۵۱) که استفاده از آیین‌نامه موضوع بند (۱) اصلی را نیز الزامی می‌سازد، پس از بررسی توصیه‌های اجلاس شصت و چهارم کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی و اجلاس نود و یکم کارگروه ایمنی دریانوردی،

۱- آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) که به پیوست این قطعنامه می‌باشد را تصویب می‌نماید؛  
۲- از کارگروه ایمنی دریانوردی و کارگروه حفاظت محیط‌زیست دریایی درخواست می‌کند تا این آیین‌نامه را تحت بازبینی نگاه دارند و با هماهنگی شورا، اصلاحات مربوط را به مجمع پیشنهاد نمایند؛ و

۳- قطعنامه (۲۷) ۱۰۵۴. الف را با عنوان «آیین‌نامه اجرائی اسناد الزام‌آور سازمان بین‌المللی دریانوردی ۲۰۱۱ (۱۳۹۰)» ملغی می‌سازد.

پیوست

آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه سازمان)

فهرست مندرجات

بخش ۱- موارد مشترک

هدف

راهبرد

کلیات

دامنه شمول



اقدامات اولیه

تبادل اطلاعات

سوابق

بهبود

بخش ۲- کشورهای صاحب پرچم

اجراء

تفویض اختیار

اعمال

بازرسان کشور صاحب پرچم

بررسی توسط کشور صاحب پرچم

ارزیابی و بازرنگری

بخش ۳- کشورهای ساحلی

اجراء

اعمال

ارزیابی و بازرنگری

بخش ۴- کشورهای صاحب بندر

اجراء

اعمال

ارزیابی و بازرنگری

بخش ۱- موارد مشترک

هدف

۱- هدف از این آیین نامه، ارتقاء جهانی ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست دریایی و کمک به کشورها در جهت اجرای اسناد سازمان است.

۲- کشورهای مختلف این آیین نامه را از منظر خود می‌بینند و تنها برای اجرای اسنادی متعهد خواهند بود که عضو یا دولتهای متعهد آنها هستند. به واسطه وضعیت جغرافیایی و شرایط، برخی کشورها ممکن است نقش مهمتری به‌عنوان کشور صاحب پرچم در مقایسه با کشور صاحب بندر یا کشور ساحلی داشته باشند، در حالی که دیگر کشورها ممکن است نقش بیشتری به‌عنوان کشور ساحلی یا کشور صاحب بندر نسبت به کشور صاحب پرچم داشته باشند.

راهبرد

۳- به‌منظور برآورده ساختن اهداف این آیین نامه، به هر کشور توصیه می‌شود:

۱، ۳ یک راهبرد (استراتژی) کلی تدوین نماید تا اطمینان حاصل نماید که تعهدات و مسؤولیت‌های بین‌المللی آن به‌عنوان کشور صاحب پرچم، صاحب بندر و ساحلی ایفاء می‌شوند؛

۳،۲ شیوه‌ای جهت پایش و ارزیابی راهبرد (استراتژی) ایجاد نماید تا از اجراء و اعمال مؤثر اسناد لازم‌الاجرای بین‌المللی مربوط اطمینان حاصل نماید؛ و

۳،۳ راهبرد را به طور مداوم و به‌منظور ایجاد، حفظ و بهبود عملکرد و ظرفیت کلی سازمانی به‌عنوان کشور صاحب پرچم، صاحب بندر و ساحلی مورد بازنگری قرار دهد.

کلیات

۴- طبق مفاد عمومی حقوق معاهدات و کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، کشورها مسؤول انتشار قوانین و مقررات و انجام تمام دیگر اقدامات لازم جهت اجرای کامل و مؤثر این اسناد هستند تا از ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی اطمینان حاصل نمایند.

۵- در اجرای اقدامات مربوط به جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی، کشورها باید به نحوی عمل کنند که به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم، خسارت یا خطرات را از ناحیه‌ای به ناحیه دیگر انتقال ندهند یا نوعی از آلودگی را به نوع دیگر مبدل نسازند. دامنه شمول

۶- این آیین‌نامه قصد دارد تا آن دسته از عواملی را که یک دولت متعاقد یا عضو برای اجرای مؤثر و کامل مفاد اسناد بین‌المللی حاکم که دولت متعاقد یا عضو آن است، نیاز دارد خصوصاً در زمینه‌های زیر مورد توجه قرار دهد:

(۱) ایمنی جان اشخاص در دریا؛

(۲) جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها؛

(۳) استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه‌ها و نگهبانی دریانوردان؛

(۴) خطوط بارگیری؛

(۵) اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها؛ و

(۶) مقررات جلوگیری از تصادم در دریا.

۷- موارد زیر نیز باید در تهیه و تدوین سیاست‌ها، قوانین، قواعد و مقررات مرتبط و رویه‌های اداری به‌منظور اجراء و اعمال تعهدات و مسؤولیت‌های کشورها مورد بررسی و رسیدگی قرار گیرند:

(۱) صلاحیت؛

(۲) سازماندهی و اختیارات؛

(۳) قوانین، قواعد و مقررات؛

(۴) انتشار اسناد، قواعد و مقررات الزام‌آور بین‌المللی حاکم؛

(۵) ترتیبات اعمال؛

(۶) شیوه‌های کنترل، بازرسی، بازدید، ممیزی، تصدیق، تأیید و صدور گواهینامه‌ها؛

(۷) انتخاب، به رسمیت‌شناسی، تفویض اختیارات قانونی، دادن مجوز و نحوه نظارت بر سازمان‌های شناخته شده، در صورت اقتضاء، و بازرسان منتخب؛

(۸) رسیدگی‌های مورد نیازی که باید به سازمان گزارش شود؛ و

(۹) گزارش‌دهی به سازمان و دیگر دستگاه‌های اجرائی.

اقدامات اولیه

۸ - هنگامی که سند جدید یا اصلاح شده سازمان برای کشوری لازم الاجراء می‌گردد، دولت آن کشور باید در موقعیتی باشد که مفاد آن را از طریق قانونگذاری ملی مناسب اعمال و اجراء نماید و زیرساخت‌های لازم اجرائی را فراهم نماید. این بدان معنی است که دولت آن کشور باید:

(۱) توانایی انتشار قوانینی که اجازه اعمال صلاحیت و نظارت مؤثر در رابطه با موضوعات اداری، فنی، اجتماعی کشتی‌های تحت پرچم آن را می‌دهد داشته باشد، به ویژه مبنای حقوقی را جهت الزامات کلی ثبت کشتیها، بازرسی کشتیها، قوانین ایمنی و جلوگیری از آلودگی قابل اعمال در چنین کشتیهایی تدارک ببیند و مقررات مربوط را وضع نماید؛

(۲) مبنای حقوقی را جهت اعمال قوانین و مقررات ملی خود از جمله انجام رسیدگی‌های مربوط و آیین‌دادرسی کیفری داشته باشد؛ و  
(۳) نیروی انسانی کافی با تخصص دریایی را جهت کمک به انتشار قوانین ملی لازم و نیز انجام کلیه مسؤولیت‌های کشور از جمله گزارش‌دهی که براساس کنوانسیون‌های مربوط خواسته شده است، داشته باشد.

#### تبادل اطلاعات

۹- هر کشور باید راهبرد خود موضوع بند (۳)، از جمله اطلاعات مربوط به قوانین ملی خود را به کلیه ذی‌نفعان اطلاع دهد. سوابق

۱۰- سوابق در صورت اقتضاء باید ایجاد و حفظ و نگهداری گردند تا دلیلی بر انطباق با الزامات و عملکرد مؤثر کشور باشند. سوابق باید خوانا، قابل شناسایی فوری و قابل بازیابی باشند. یک روش مستند اجرائی باید به‌منظور تعیین کنترل‌های مورد لزوم جهت شناسایی، نگهداری، حفاظت، بازیابی، زمان نگهداری و ترتیب سوابق ایجاد شود.

#### بهبود

۱۱- کشورها باید به‌طور مستمر کفایت تمهیدات اتخاذ شده جهت اجرای کنوانسیون‌ها و تشریفاتی(پروتکل‌هایی) که به آن‌ها ملحق شده‌اند را بهبود بخشند. این بهبود باید در صورت اقتضاء، از طریق به‌کارگیری و اجرای دقیق و مؤثر قوانین ملی و کنترل میزان تطابق با آنها صورت گیرد.

۱۲- کشور باید فرهنگی را ایجاد نماید که فرصتهایی را فراهم نماید تا عملکرد در رابطه با فعالیت‌های مربوط به ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست بهبود یابد که از جمله می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

(۱) برنامه‌های آموزشی مستمر مربوط به ایمنی و جلوگیری از آلودگی؛

(۲) تمرین‌های ملی و منطقه‌ای درخصوص ایمنی و جلوگیری از آلودگی که طیف وسیعی از سازمان‌های ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی مرتبط با امور دریایی، شرکت‌های کشتیرانی و دریانوردان را در بر بگیرد؛ و

(۳) استفاده از سازوکارهای تشویقی و انگیزشی برای شرکت‌های کشتیرانی و دریانوردان در جهت بهبود ایمنی و جلوگیری از آلودگی.

۱۳- به‌علاوه، کشور باید اقداماتی جهت شناسایی و حذف علت هرگونه عدم تطابق به‌عمل آورد تا از وقوع مجدد آن جلوگیری کند، از جمله:

(۱) بازبینی و تحلیل موارد عدم انطباق؛

(۲) اجرای اقدام اصلاحی مورد لزوم؛ و

(۳) بازنگری اقدام اصلاحی صورت گرفته.

۱۴- کشور باید اقدامات لازم را برای برطرف نمودن علل عدم انطباق‌های بالقوه مشخص نماید، تا از وقوع آنها جلوگیری نماید.  
بخش ۲- کشورهای صاحب پرچم

اجراء

۱۵- کشورهای صاحب پرچم به منظور ایفای مؤثر مسؤلیت‌ها و تعهدات خود باید:

(۱) خط‌مشی‌هایی را از طریق ارائه قوانین ملی و دستورالعمل‌هایی اجراء کنند که به اجراء و اعمال الزامات تمام کنوانسیون‌ها و تشریفات (پروتکل‌های) مربوط به ایمنی و جلوگیری از آلودگی که عضو آن هستند کمک می‌نماید؛ و  
(۲) مسؤلیت به‌روزرسانی و بازنگری هرگونه خط‌مشی‌های مربوط مصوب را، حسب لزوم، به دستگاه‌های اجرائی خود واگذار نمایند.  
۱۶- کشور صاحب پرچم باید منابع و فرآیندهایی که اداره برنامه‌های ایمنی و حفظ محیط‌زیست را ممکن سازد و حداقل شامل موارد زیر باشد ایجاد نماید:

۱- دستورهای اداری جهت اجراء قواعد و مقررات بین‌المللی حاکم، همچنین تهیه و اشاعه هرگونه مقررات تفسیری ملی که ممکن است موردنیاز باشد، از جمله گواهینامه‌های صادره توسط مؤسسات رده‌بندی که از طرف کشور صاحب پرچم طبق مفاد مقرر (۱/۱ - ۱۱) سولاس مجاز شناخته شده‌اند و گواهینامه موردنیاز کشور صاحب پرچم جهت نشان دادن مطابقت با الزامات سازه‌ای، مکانیکی، الکتریکی و یا سایر الزامات مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی که کشور صاحب پرچم عضو آن است یا مطابقت با الزامات مقررات ملی کشور صاحب پرچم؛

۲- مطابقت با الزامات اسناد بین‌المللی قابل اعمال، با استفاده از ممیزی و برنامه بازرسی، مستقل از هر مرجع اداری صادرکننده گواهینامه مورد لزوم، و هرگونه سند مرتبط و یا هرگونه شخصیت حقوقی که کشور صاحب پرچم به آن اجازه صدور اسناد مربوط و گواهینامه‌های مورد لزوم را داده است؛

۳- مطابقت با الزامات مرتبط با استانداردهای بین‌المللی آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان، که از جمله، شامل موارد زیر است:  
(۱) آموزش، ارزیابی صلاحیت و صدور گواهینامه‌های دریانوردان؛

(۲) گواهینامه‌ها و ظهنویسی‌هایی که به‌طور صحیح شایستگی دریانوردان را با استفاده از واژگان مناسب و نیز اصطلاحاتی که عیناً در هر سند حداقل خدمه ایمن صادره برای کشتی ذکر شده، منعکس می‌نماید؛

(۳) رسیدگی‌های بی‌طرفانه در مورد هرگونه نقص گزارش شده اعم از هرگونه فعل یا ترک فعل که ممکن است تهدید مستقیمی برای ایمنی جان افراد یا اموال در دریا یا محیط‌زیست ایجاد نماید و توسط دارندگان گواهینامه‌های صادره یا ظهنویسی شده توسط آن کشور می‌باشد، صورت می‌گیرد.

(۴) ترتیبات باز پس‌گیری، تعلیق یا ابطال گواهینامه‌ها یا ظهنویسی‌های صادره توسط کشور، هر زمان که ایجاب نماید و هنگامی که به‌منظور جلوگیری از هرگونه تقلب لازم باشد؛ و

(۵) ترتیبات اداری، از جمله موارد متضمن آموزش، ارزیابی و فعالیت‌های صدور گواهینامه که به موجب مفاد اصلی قانون کشور دیگری انجام می‌شود، به نحوی هستند که کشور صاحب پرچم، مسؤلیت حصول اطمینان از صلاحیت فرماندهان، افسران و دیگر دریانوردانی که روی کشتی‌های تحت پرچم آن کشور خدمت می‌کنند را می‌پذیرد.

۴- رسیدگی به سوانح دریایی و رفع به‌موقع و مناسب نقایص شناسایی شده کشتی‌ها؛ و

۵- تدوین، مستندسازی و ارائه رهنمودهای مربوط به آن دسته از الزامات که طبق اسناد بین‌المللی مربوط، باید «رضایت مرجع دریایی» را همراه داشته باشد.

۱۷- کشور صاحب پرچم باید اطمینان حاصل نماید کشتی‌هایی که محق به برافراشتن پرچم آن هستند، با مدنظر قراردادن اقدامات موجود و مربوط از قبیل اصول حداقل خدمه ایمن مصوب سازمان، دارای نیروی کافی و کارآمد هستند.

تفویض اختیار

۱۸- کشور صاحب پرچمی که یک مؤسسه به رسمیت شناخته شده را به نیابت از خود به منظور انجام بازرسی‌ها، بازدیدها، ممیزی‌ها، صدور گواهینامه‌ها و اسناد، علامت‌گذاری شناورها و سایر اقدامات قانونی لازم به موجب کنوانسیون‌های سازمان یا به موجب مقررات ملی خود مجاز می‌نماید، باید این تفویض اختیار(ها) را تنها در مورد شناورهای تحت پرچم خود طبق الزامات حاکم اسناد بین‌المللی لازم‌الاجراء انجام دهد تا:

(۱) معلوم نمایند که آن سازمان به رسمیت شناخته شده، منابع کافی را از جهت توانایی‌های فنی، مدیریتی و تحقیقاتی برای انجام وظایف محوله طبق استانداردهای موردنیاز سازمان‌های به رسمیت شناخته شده که به نیابت از مرجع دریایی مندرج در اسناد مربوط سازمان فعالیت می‌کنند، داراست. ۱.

---

[۱] - پیوست ۱ قطعنامه (۱۸) ۷۳۹.الف، دستورالعمل تفویض اختیار به سازمان‌هایی که به نیابت از مرجع دریایی عمل می‌کنند.

(۲) به‌عنوان مینا، یک موافقتنامه کتبی رسمی بین مرجع دریایی و سازمان شناخته شده وجود دارد که به صورت حداقلی شامل مؤلفه‌های مندرج در اسناد مربوط سازمان ۱ یا ترتیبات حقوقی معادل است و می‌تواند بر مبنای موافقتنامه نمونه، جهت تفویض اختیار به سازمان‌های به رسمیت شناخته شده که به نیابت از مرجع دریایی ۲ فعالیت می‌کنند، باشد.

(۳) به‌طور مشروح دستورهای خاصی را درخصوص اقداماتی که باید دنبال شوند در مواردی که تشخیص داده می‌شود کشتی برای رفتن به دریا بدون ایجاد خطر برای خود کشتی با دیگر افراد داخل کشتی مناسب نمی‌باشد، یا خطر تهدید بی‌دلیل برای محیط‌زیست ایجاد می‌نماید، صادر نماید.

(۴) کلیه اسناد مربوط به قوانین ملی و تفاسیر مربوط را که مفاد کنوانسیون‌ها را قابل اجراء می‌نماید و صرفاً برای استفاده کشتی‌هایی که محق برافراشتن پرچم آن کشور هستند، مشخص می‌سازد که آیا هرگونه استاندارد دیگر مرجع دریایی، در هر زمینه فراتر از الزامات کنوانسیون‌ها می‌باشد یا نمی‌باشد را در اختیار سازمان‌های به رسمیت شناخته شده قرار می‌دهد؛ و

(۵) ملزم می‌نماید که سازمان به رسمیت شناخته شده سوابقی را حفظ و نگهداری کند که اطلاعاتی در اختیار مرجع دریایی قرار می‌دهد که به تفسیر الزامات مندرج در اسناد بین‌المللی حاکم کمک می‌نماید.

۱۹- هیچ کشور صاحب پرچمی نباید به سازمان‌های به رسمیت شناخته شده خود اجازه دهد هرگونه الزامات مربوط به قواعد رده‌بندی، الزامات، تشریفات یا اجراء یا دیگر فرآیندهای صدور گواهینامه‌های قانونی فراتر از الزامات کنوانسیون‌ها و اسناد الزام‌آور سازمان، را در مورد کشتی‌هایی به غیر از کشتی‌هایی که مجاز به برافراشتن پرچم آن کشور هستند، اعمال نمایند.

۲۰- کشور صاحب پرچم باید یک برنامه نظارتی با داشتن منابع کافی جهت کنترل و ارتباط با سازمان(های) به رسمیت شناخته شده خود را ایجاد یا در آن شرکت نماید تا اطمینان حاصل کند که تعهدات بین‌المللی آن از طریق زیر کاملاً ایفا می‌شود:

(۱) اعمال اختیار خود جهت انجام بازرسی‌های تکمیلی جهت حصول اطمینان از اینکه کشتی‌هایی که محق به برافراشتن پرچم آن کشور هستند به‌طور مؤثر با الزامات اسناد بین‌المللی حاکم مطابقت دارند؛

(۲) انجام بازرسی‌های تکمیلی چنانچه ضروری به نظر برسد، به منظور حصول اطمینان از این که کشتی‌های تحت پرچم آن کشور با الزامات ملی که مکمل الزامات بین‌المللی الزام‌آور هستند مطابقت دارند؛ و

(۳) تأمین کارکنانی که دارای دانش خوب در مورد قواعد و مقررات کشور صاحب پرچم و سازمان‌های به رسمیت شناخته شده هستند و برای اعمال کنترل مؤثر بر سازمان‌های به رسمیت شناخته شده در دسترس قرار دارند.

۲۱- کشور صاحب پرچمی که بازرسانی را به منظور انجام بازرسی‌ها، ممیزی‌ها و بازدیدها به نیابت از خود تعیین می‌نماید، باید در صورت اقتضاء چنین تعیین‌هایی را طبق راهنمای مندرج در بند (۱۸) به خصوص جزءهای (۳) و (۴) تنظیم نماید.

#### اعمال

۲۲- کشور صاحب پرچم باید کلیه اقدامات لازم را به عمل آورد تا از رعایت قواعد و استانداردهای بین‌المللی توسط کشتیهایی که پرچم آنها را برافراشته‌اند و نهادها و افراد تحت حاکمیت خود و مطابقت آنها با تعهدات بین‌المللی اطمینان حاصل نماید. این اقدامات، از جمله شامل موارد زیر است:

(۱) ممانعت از حرکت کشتیهایی که محق به برافراشتن پرچم آن کشور هستند، تا زمانی که چنین کشتیهایی بتوانند منطبق با الزامات قواعد و استانداردهای بین‌المللی در دریا فعالیت نمایند؛

(۲) بازدید ادواری از کشتیهایی تحت پرچم خود به منظور تصدیق شرایط واقعی کشتی و تطابق خدمه با گواهینامه‌هایی که با خود دارند؛

(۳) در طی بازدید ادواری موضوع جزء (۲)، بازرس باید اطمینان حاصل کند که دریانوردانی که در کشتیها کار می‌کنند با موارد زیر آشنایی دارند:

۳،۱ با وظایف خاص خود؛ و

۳،۲ ترتیبات روی کشتی، تأسیسات، تجهیزات و روشهای اجرایی آن

---

۱- پیوست ۲ قطعنامه (۱۸) ۳۷۹. الف، دستورالعمل تفویض اختیار به سازمان‌هایی که به نیابت از مرجع دریایی عمل می‌کنند.

۲- ام اس سی/بخشنامه ۷۱۰- ام ای پی سی/بخشنامه ۳۰۷.

(۴) حصول اطمینان از این که خدمه کشتی به طور کلی در شرایط اضطراری و در انجام وظایف حیاتی جهت حفظ ایمنی و جلوگیری یا کاهش آلودگی به نحو مؤثری می‌توانند فعالیت‌های خود را هماهنگ سازند؛

(۵) وضع مجازات‌هایی با شدت مناسب در قوانین و مقررات ملی جهت ممانعت از نقض قواعد و استانداردهای بین‌المللی توسط کشتی‌های تحت پرچم خود

(۶) اقامه دعوی بعد از انجام رسیدگی‌ها علیه کشتی‌های محق به برافراشتن پرچم خود، که قواعد و استانداردهای بین‌المللی را نقض نموده‌اند، بدون در نظر گرفتن این که نقض مزبور در کجا صورت گرفته است.

(۷) وضع مجازات‌هایی با شدت مناسب در قوانین و مقررات ملی خود جهت ممانعت از نقض قواعد و استانداردهای بین‌المللی توسط افرادی که به موجب اختیارات آن برای آنها گواهینامه صادر شده یا گواهینامه آنها ظهرونیسی شده است؛ و

(۸) اقامه دعوی علیه افرادی که دارای گواهینامه یا گواهینامه ظهرونیسی شده هستند و قواعد و استانداردهای بین‌المللی را نقض نموده‌اند، پس از انجام رسیدگی، بدون در نظر گرفتن محل وقوع نقض

۲۳- کشور صاحب پرچم باید برنامه کنترل و پایش را تهیه و اجراء کند تا در صورت اقتضاء:

(۱) رسیدگی‌های سریع و کامل نسبت به سوانح دریایی و در صورت اقتضاء گزارشی را به سازمان پیش‌بینی کند؛  
(۲) جمع‌آوری اطلاعات آماری را به نحوی که انجام تجزیه و تحلیل‌ها میسر شده و موارد مشکل‌دار مشخص شود، پیش‌بینی کند؛ و  
(۳) واکنش به‌موقع به نواقص و سوانح آلودگی مورد ادعا، که توسط کشورهای صاحب بندر یا ساحلی گزارش می‌شود، را پیش‌بینی کند.  
۲۴- به علاوه، کشور صاحب پرچم باید:

(۱) از رعایت اسناد بین‌المللی حاکم از طریق قوانین ملی اطمینان حاصل کند؛  
(۲) تعداد کافی نیروی انسانی واجد شرایط جهت اجراء و اعمال قوانین ملی موضوع جزء (۱) بند (۱۵)، از جمله نیروی انسانی که کار رسیدگی‌ها و بازرسی را انجام می‌دهند، تأمین نماید؛  
(۳) تعداد کافی نیروی انسانی واجد شرایط از کشور صاحب پرچم جهت رسیدگی به سوانح در مواردی که کشتی‌های تحت پرچم آن توسط کشورهای صاحب بندر توقیف می‌شوند را تأمین نماید؛  
(۴) تعداد کافی نیروی انسانی واجد شرایط از کشور صاحب پرچم جهت رسیدگی به سوانح در مواردی که اعتبار گواهینامه یا پشت‌نویسی یا صلاحیت افرادی که دارای گواهینامه‌ها یا گواهینامه‌های پشت‌نویسی شده صادره به موجب اختیار آنها هستند و توسط کشورهای صاحب بندر مورد سؤال قرار می‌گیرند، داشته باشد؛

(۵) از آموزش و کنترل فعالیت‌های بازرسان کشور صاحب پرچم و رسیدگی‌کنندگان اطمینان حاصل نماید.  
۲۵- وقتی به کشور صاحب پرچمی اطلاع داده می‌شود که کشتی تحت پرچم آن توسط کشور صاحب بندری توقیف شده است، کشور صاحب پرچم باید نظارت نماید که اقدامات اصلاحی مربوط جهت تطابق فوری کشتی مورد نظر با اسناد بین‌المللی حاکم انجام شود.  
۲۶- کشور صاحب پرچم، یا سازمان به رسمیت شناخته شده‌ای که به نیابت از آن عمل می‌کند، تنها پس از این که مشخص نماید که کشتی با کلیه الزامات حاکم مطابقت دارد، باید گواهینامه‌های بین‌المللی را برای کشتی صادر یا ظهرنویسی نماید.  
۲۷- کشور صاحب پرچم تنها پس از این که مشخص نماید فرد تمام الزامات حاکم را برآورده می‌کند، باید گواهینامه بین‌المللی شایستگی را برای وی صادر یا آن را ظهرنویسی نماید.

بازرسان کشور صاحب پرچم

۲۸- کشور صاحب پرچم باید مسؤولیت‌ها، اختیارات و روابط داخلی کلیه نیروهای انسانی را که کار اداره، اجراء و تصدیق امور مربوط و تأثیرگذار بر ایمنی و جلوگیری از آلودگی را انجام می‌دهند، تعریف و مستند نماید.  
۲۹- نیروی انسانی مسؤول، یا انجام‌دهنده کار بازرسی، بازدید و ممیزی کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی، مشمول اسناد بین‌المللی الزام‌آور مربوط باید حداقل موارد زیر را داشته باشند:

(۱) مدارک شایستگی متضمن از یک مؤسسه دریایی یا کشتیرانی و تجربه دریایی به‌عنوان افسر ذی‌صلاح کشتی که دارای گواهینامه شایستگی معتبر در سطح مدیریتی می‌باشد و دانش فنی خود را نسبت به کشتی‌ها و فعالیت آنها از زمانی که گواهینامه شایستگی دریافت کرده است حفظ نموده است؛ یا

(۲) مدرک یا مدرک معادل از یک مؤسسه ثالث در زمینه‌های علوم یا مهندسی مربوط که کشور صاحب پرچم آن را به رسمیت شناخته باشد؛ یا

(۳) اعتبارنامه یا جواز به‌عنوان بازرس از طریق برنامه‌های رسمی آموزشی که منجر به کسب دانش و توانایی استاندارد مورد لزوم در جزء (۱) بند (۲۹)، جزء (۲) بند (۲۹) و بند (۳۲) می‌شود را داشته باشد.

۳۰- نیروی انسانی واجد شرایط به موجب جزء (۱) بند (۲۹)، باید حداقل (۳) سال به‌عنوان افسر عرشه یا موتورخانه در دریا خدمت کرده باشد.

۳۱- نیروی انسانی واجد شرایط به موجب جزء (۲) بند (۲۹)، باید در سمت مربوط حداقل (۳) سال کار کرده باشد.

۳۲- به‌علاوه، چنین نیروهای انسانی باید دانش عملی و نظری نسبت به کشتی‌ها، نوع فعالیت آنها و مفاد اسناد ملی و بین‌المللی مربوط که جهت انجام وظایف آنها به‌عنوان بازرسان کشور صاحب پرچم لازم است، از طریق برنامه‌های آموزشی مستند طی کرده باشند.

۳۳- سایر نیروهای انسانی که در انجام چنین کارهایی کمک می‌کنند باید تحصیلات، آموزش و مدیریت متناسب با وظایفی که مجاز به انجام آن هستند را داشته باشند.

۳۴- توصیه می‌گردد تجربه مرتبط قبلی در زمینه‌های تخصصی به‌عنوان امتیاز در نظر گرفته شود. در صورتی که تجربه قبلی وجود نداشته باشد، مرجع دریایی باید آموزش مناسب را پیش‌بینی نماید.

۳۵- کشور صاحب پرچم باید نظام مستندی را برای تعیین صلاحیت نیروی انسانی و به‌روزرسانی مستمر دانش آنها که مناسب با وظایفی است که مجاز به انجام آنها هستند، اجراء نماید.

۳۶- بسته به وظایفی که انجام می‌شود، صلاحیتها شامل موارد زیر خواهد بود:

(۱) آگاهی از قواعد و مقررات بین‌المللی حاکم در کشتیها، شرکتهای کشتیرانی، خدمه، کالا و نوع فعالیت کشتیها؛

(۲) آگاهی از روشهایی که قرار است در بازرسی، صدور گواهینامه، کنترل، و وظایف مربوط به رسیدگی و نظارت اعمال شوند؛

(۳) درک اهداف و آرمانهای اسناد ملی و بین‌المللی مرتبط با ایمنی و حفظ محیط‌زیست دریایی و دیگر برنامه‌های مربوط

(۴) درک فرآیندهای روی عرشه و خشکی، همچنین خارجی و داخلی؛

(۵) داشتن شایستگی‌های حرفه‌ای لازم جهت انجام وظایف محوله به‌صورت کارآمد و اثربخش؛

(۶) هوشیاری کامل نسبت به ایمنی در کلیه شرایط، همچنین ایمنی فردی؛ و

(۷) آموزش یا تجربه در مورد وظایف مختلفی که باید انجام شود، ترجیحاً در خصوص فعالیت‌هایی که مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت.

۳۷- کشور صاحب پرچم باید برای بازرسان اسناد شناسایی صادر نماید تا هنگام انجام وظیفه آن را با خود داشته باشند. بررسی توسط کشور صاحب پرچم

۳۸- بررسی ایمنی دریایی باید توسط بازرسان بی‌طرف و واقع بین که در امور مربوط به سوانح کفایت و دانش لازم را دارند، انجام شود. با رعایت هرگونه توافق که کدام کشور یا کشورها، کشور بررسی‌کننده ایمنی دریا خواهند بود، کشور صاحب پرچم باید بازرسان با کفایت را برای این منظور بدون در نظر گرفتن محل وقوع تصادم یا حادثه تأمین نماید.

۳۹- توصیه می‌شود کشور صاحب پرچم اطمینان حاصل نماید که بازرسان منفرد، معلومات کاری و تجربه عملی در خصوص مواردی که مربوط به وظایف معمول آنها می‌شود، را داشته باشند. به‌علاوه، به‌منظور کمک به بازرسان منفرد جهت انجام وظایفی خارج از وظایف معمول خود، توصیه می‌شود کشور صاحب پرچم اطمینان حاصل کند که به متخصصین در امور زیر حسب لزوم دسترسی آسان دارد:

(۱) مقررات ناوبری و تصادم در دریا؛

(۲) مقررات کشور صاحب پرچم در خصوص گواهینامه‌های شایستگی؛

(۳) دلایل وقوع آلودگی دریایی؛

(۴) روشهای مصاحبه؛

(۵) جمع‌آوری شواهد؛ و



## (۶) ارزیابی تأثیرات عامل انسانی

۴۰- توصیه می‌گردد که هرگونه سانحه‌ای که منجر به صدمه فردی شود و نیاز به غیبت از کار به مدت سه روز یا بیشتر را داشته باشد و هرگونه فوت ناشی از سوانح شغلی و تصادم کشتیه‌های تحت پرچم باید مورد رسیدگی قرار گیرد و نتایج این رسیدگی‌ها در اختیار عموم گذاشته شود.

۴۱- سوانح کشتیه‌ها باید مورد رسیدگی قرار گیرد و طبق اسناد بین‌المللی مربوط با در نظر گرفتن آیین‌نامه رسیدگی به سوانح آن‌طور که ممکن است اصلاح شود و دستورالعمل‌های تهیه شده توسط سازمان گزارش شود. ۱۰ گزارش چنین رسیدگی باید به همراه مشاهدات کشور صاحب پرچم طبق دستورالعمل‌های فوق به سازمان ارسال گردد.

## ارزیابی و بازنگری

۴۲- کشور صاحب پرچم در رابطه با اجرای فرآیندهای اداری، روشهای اجرائی و منابع لازم جهت ایفای تعهدات خود آن‌طور که به موجب اسناد بین‌المللی که عضو آن می‌باشد ملزم شمرده شده است، باید عملکرد خود را به صورت ادواری ارزیابی نماید.

۴۳- اقدامات ارزیابی عملکرد کشور صاحب پرچم می‌تواند از جمله شامل، بررسی میزان توقیف‌های کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، نتایج بازرسی کشور تحت پرچم، آمار سوانح، فرآیندهای تبادل اطلاعات و داده‌ها، آمار تلفات سالانه (به استثنای موارد در حکم تلف کلی) و دیگر شاخص‌های عملکردی را در صورت اقتضاء در برگیرد تا مشخص شود که آیا نیروهای کاری، منابع و رویه‌های اداری جهت برآورده ساختن تعهدات کشور صاحب پرچم مناسب هستند.

۴۴- موارد پیشنهادی برای بازنگری منظم می‌تواند، از جمله، شامل موارد زیر باشد:

(۱) خسارات ناوگان و میزان سوانح جهت تعیین روند طی دوره‌های زمانی منتخب؛

(۲) تعداد موارد تصدیق شده کشتیه‌های توقیفی با توجه به ساینز ناوگان؛

(۳) تعداد موارد تأییدشده عدم شایستگی یا تخلف توسط افرادی که دارای گواهینامه‌های صادره یا ظهرنویسی شده توسط مرجع کشور صاحب پرچم هستند؛

(۴) نحوه واکنش نسبت به گزارش‌ها یا اقدامات نواقص کشور صاحب بندر،

(۵) رسیدگی به سوانح بسیار جدی و جدی و درسه‌های آموختنی ناشی از آنها؛

(۶) منابع فنی و دیگر منابع اختصاص یافته؛

(۷) نتایج بازدیدها، بازرسی‌ها و کنترل کشتیه‌های ناوگان آن کشور؛

(۸) رسیدگی به سوانح شغلی؛

(۹) تعداد سوانح و موارد نقض صورت گرفته مشمول مقررات بین‌المللی حاکم در زمینه جلوگیری از آلودگی دریا؛ و

(۱۰) تعداد موارد تعلیق یا بازپس‌گیری گواهینامه‌ها، ظهرنویسی‌ها، تأییدیه‌ها و یا موارد مشابه.

بخش ۳- کشورهای ساحلی ۲

## اجراء

۴۵- کشورهای ساحلی به موجب اسناد بین‌المللی مختلف دارای حقوق و تعهدات خاصی هستند. به هنگام اعمال حقوق خود به موجب این اسناد بین‌المللی، کشورهای ساحلی تعهدات بیشتری را متقبل می‌شوند.

۴۶- به منظور انجام مؤثر وظایف خود، کشورهای ساحلی باید:

- (۱) خطمشی‌هایی را از طریق قوانین و دستورالعمل‌های ملی صادره اجراء کنند که به اجراء و اعمال الزامات کلیه کنوانسیون‌ها و تشریفات (پروتکل‌های) ایمنی و جلوگیری از آلودگی که عضو آن هستند کمک خواهد نمود؛ و
- (۲) مسؤولیت‌هایی را جهت به‌روزرسانی و بازنگری خطمشی‌های مصوب مربوط حسب لزوم، محول نماید.
- ۴۷- کشور ساحلی باید اطمینان حاصل کند که قوانین، راهنماها و رویه‌ها جهت اجراء هماهنگ و تصدیق حقوق، تعهدات و مسؤولیت‌های مندرج در اسناد بین‌المللی مرتبط که آن کشور عضو آن است، ایجاد شده‌اند.
- ۴۸- حقوق، تعهدات و مسؤولیت‌ها از جمله می‌تواند شامل موارد زیر باشد:
- (۱) خدمات ارتباطات رادیویی؛
- (۲) خدمات هواشناسی و هشدارها؛

- 
- [۱] - به آیین‌نامه الزامی استانداردها و توصیه‌های بین‌المللی بازرسی ایمن در صورت تصادم دریا یا سانحه دریایی (آیین‌نامه رسیدگی به سوانح و حوادث دریایی) مصوب سازمان توسط قطعنامه (۸۴) ۲۵۵. ام اس سی و دستورالعمل کمک به بازرسان در اجراء آیین‌نامه رسیدگی به سوانح دریایی مصوب سازمان مندرج در قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۵. الف، مراجعه شود.
- ۲ - الزامات مندرج در این بخش، با رعایت الزامات اجباری سازمان بین‌المللی دریانوردی تا حدی اعمال می‌گردد که کشتیها به بنادر آن دولت متعاقد دسترسی دارند.
- (۳) خدمات جستجو و نجات؛
- (۴) خدمات آب‌نگاری؛
- (۵) مسیر کشتیها؛
- (۶) سامانه‌های گزارش‌دهی کشتیها؛
- (۷) خدمات ترافیک کشتیها؛ و
- (۸) علائم کمک ناوبری.
- اعمال

- ۴۹- کشورهای ساحلی باید کلیه اقدامات لازم را به‌عمل آورند تا از رعایت قواعد بین‌المللی به هنگام اعمال حقوق و ایفای تعهدات خود اطمینان حاصل نمایند.
- ۵۰- کشور ساحلی باید تهیه و اجراء برنامه‌های کنترل و پایش را در صورت اقتضاء برای موارد زیر مدنظر قرار دهد:
- (۱) پیش‌بینی توزیع داده‌های آماری به گونه‌ای که تجزیه و تحلیل برای مشخص کردن موارد مشکل‌دار بتواند انجام شود.
- (۲) ایجاد سازوکارهایی جهت واکنش به‌موقع نسبت به سوانح آلودگی در آبهای خود، و
- (۳) همکاری با کشورهای صاحب پرچم و یا کشورهای صاحب بندر، در صورت اقتضاء، در ارتباط با رسیدگی به سوانح دریایی ارزیابی و بازنگری
- ۵۱- کشور ساحلی باید به طور ادواری عملکرد خود را در رابطه با اجراء حقوق و ایفای تعهدات خود به موجب اسناد بین‌المللی حاکم ارزیابی نماید.

بخش ۴- کشورهای صاحب بندر ۱

اجراء

۵۲ - کشورهای صاحب بندر به موجب اسناد بین‌المللی مختلف دارای حقوق و تعهدات خاصی هستند. به هنگام اعمال حقوق خود به موجب این اسناد بین‌المللی، کشورهای صاحب بندر تعهدات بیشتری را متقبل می‌شوند.

۵۳ - کشورهای صاحب بندر می‌توانند نقش سازنده‌ای در حصول به ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست از جمله جلوگیری از آلودگی ایفاء نمایند. نقش و مسؤولیت‌های کشور صاحب بندر در رابطه با ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی از ترکیبی از معاهدات بین‌المللی، کنوانسیون‌ها، قوانین ملی و نیز در برخی موارد، از موافقتنامه‌های دوجانبه و چندجانبه سرچشمه می‌گیرد.

۵۴ - کشور صاحب بندر به‌منظور ایفای مؤثر وظایف خود، باید:

(۱) از طریق صدور قوانین و دستورالعمل‌های ملی خط‌مشی‌هایی را اجراء کند که به اجراء و اعمال الزامات کلیه کنوانسیون‌ها و تشریفات (پروتکل‌های) ایمنی و جلوگیری از آلودگی که عضو آن است کمک خواهد نمود؛ و

(۲) مسؤولیت‌هایی را جهت به‌روزرسانی و بازنگری خط‌مشی‌های مصوب مربوط، حسب لزوم، محول نماید.

۵۵ - کشور صاحب بندر باید اطمینان حاصل کند که قوانین ملی، راهنماها و رویه‌ها جهت اجراء هماهنگ و تصدیق حقوق، تعهدات و مسؤولیت‌های مندرج در اسناد بین‌المللی مرتبط که آن کشور عضو آن است، ایجاد شده‌اند.

۵۶ - حقوق، وظایف و تعهدات مزبور از جمله می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

(۱) تأمین تسهیلات یا امکانات دریافت مناسب جهت پذیرش کلیه مواد زائد کنترل‌شده به موجب اسناد سازمان؛

(۲) کنترل کشور صاحب؛<sup>۲</sup> و

(۳) نگهداری فهرست تأمین‌کنندگان سوخت

اعمال

۵۷ - کشورهای صاحب بندر باید تمام اقدامات لازم را به عمل آورند تا رعایت قواعد بین‌المللی به هنگام اعمال حقوق و ایفای تعهدات خود اطمینان حاصل نمایند.

۵۸ - بسیاری از اسناد بین‌المللی دریایی در زمینه‌های ایمنی و جلوگیری از آلودگی دریایی حاوی مفاد خاصی هستند که اجازه کنترل کشور صاحب بندر را می‌دهد.

۵۹ - همچنین بسیاری از آن اسناد کشورهای صاحب بندر را ملزم می‌کنند تا با کشورهای غیرعضو کنوانسیون‌های مزبور نامساعدتر از کشورهای عضو رفتار نکنند. این

---

[۱] - الزامات مندرج در این بخش، با رعایت اسناد اجباری سازمان بین‌المللی دریانوردی تا حدی اعمال می‌گردد که کشتیها به بنادر آن دولت متعاقد دسترسی دارند.

۲ - رجوع شود به رویه‌های کنترل و بازرسی کشورهای صاحب بندر ۲۰۱۱ (قطعه‌نامه (۲۷) ۱۰۵۲. الف)

بدین معنی است که کشورهای صاحب بندر باید شرایط مندرج در آن اسناد را هم درخصوص طرفها و هم درخصوص غیرطرفها اعمال نمایند.

۶۰ - کشور صاحب بندر به هنگام اعمال حق خود در رابطه با کنترل کشور صاحب بندر، باید رویه‌هایی را ایجاد نماید تا برنامه کنترل کشور صاحب بندر را طبق قطعنامه مربوط مصوب سازمان اداره نماید. ۱.

۶۱ - کنترل کشور صاحب بندر تنها باید توسط افسران واجد شرایط و مجاز کشور صاحب بندر طبق روشهای مربوط که به تصویب سازمان رسیده انجام شود.

۶۲ - افسران کنترل کشور صاحب بندر و افرادی که به آنها کمک کنند باید از هرگونه فشارهای تجاری و مالی و فشارهای دیگر آزاد باشند و هیچ‌گونه منافع تجاری در بندر بازرسی یا کشتی مورد بازرسی، در تأسیسات تعمیر شناورها یا هرگونه خدمات پشتیبانی در بندر یا جای دیگر نداشته باشند و افسران کنترل کشور صاحب بندر نباید توسط مؤسسات به رسمیت شناخته شده یا مؤسسات رده‌بندی به کار گرفته شوند یا به نیابت از آنها کار کنند. رویه‌های بیشتری باید به کار گرفته شود که اطمینان حاصل گردد، افراد یا سازمان‌های خارج از کشور صاحب بندر، نتوانند در نتایج بازرسی کشور صاحب بندر و کنترل صورت گرفته، تأثیر بگذارند.

ارزیابی و بازرنگری

۶۳ - کشور صاحب بندر باید به صورت ادواری عملکرد خود در رابطه با اعمال حقوق و ایفای تعهدات خود به موجب اسناد حاکم سازمان را ارزیابی نماید.

قانون فوق مشتمل بر ماده واحد منضم به متن هفت قطعنامه و شش ضمیمه و دو پیوست در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ دهم شهریورماه یکهزار و سیصد و نود و پنج مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۳۹۵/۶/۲۴ به تأیید شورای نگهبان رسید.

رئیس مجلس شورای اسلامی - علی لاریجانی

