

شماره: ۱۳۴/۶۳۰۹۵

تاریخ: ۱۴۰۰/۰۸/۰۳

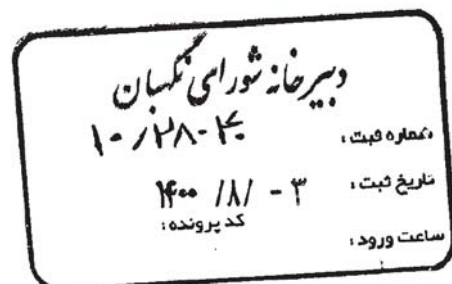
پست:

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

عطف به نامه شماره ۱۰۲/۲۶۷۱۵ مورخ ۱۴۰۰/۴/۱۴ و پیرو نامه شماره
۱۳۴/۲۱۶۲۸ مورخ ۱۴۰۰/۳/۱۸ در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری
اسلامی ایران لایحه تصویب اصلاحات موافقتنامه (کنوانسیون) بین المللی استانداردهای آموزش،
صدور گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (اس تی اس دبلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) که به منظور رفع
ایرادات آن شورا در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۰/۷/۲۷ مجلس شورای اسلامی
به تصویب رسیده است، به پیوست ارسال می شود.

محمد باقر قالیباف



**لایحه تصویب اصلاحات موافقتنامه (کنوانسیون) بین‌المللی
استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان
(اس‌تی‌اس دلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷))**

ماده واحد - اصلاحیه‌های موافقتنامه (کنوانسیون) بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان (اس‌تی‌اس دلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) به شرح زیر تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود:

۱- قطعنامه (ام اس سی ۳۷۳ (۹۳)) مصوب ۲۲ می ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۳/۱) اصلاحات موافقتنامه (کنوانسیون) بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان (اس‌تی‌اس دلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) (پیوست ۹)

۲- قطعنامه (ام اس سی ۳۷۴ (۹۳)) مصوب ۲۲ می ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۳/۱) اصلاحات آیین‌نامه آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان (اس‌تی‌اس دلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) (پیوست ۱۰)

۳- قطعنامه (ام اس سی ۳۹۷ (۹۵)) مصوب ۱۱ ژوئن ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۳/۲۱) اصلاحات بخش «الف» آیین‌نامه آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان (اس‌تی‌اس دلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) (پیوست ۷)

۴- قطعنامه (ام اس سی ۳۹۶ (۹۵)) مصوب ۱۱ ژوئن ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۳/۲۱) اصلاحات موافقتنامه (کنوانسیون) بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان (اس‌تی‌اس دلیو ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)) (پیوست ۶)

تبصره - در اجرای این موافقتنامه و اصلاحات بعدی آن رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران الزامی است.

۱- در عنوان، ماده واحده و بند (۳) مصوبه، عبارت «اس تی سی دبلیو» جایگزین عبارت «اس تی اس دبلیو» می شود.

۲- «آیین نامه اجرائی اسناد سازمان بین المللی دریانوردی (آیین نامه آی. آی. آی)» مذکور در پیوست (۹) و «آیین نامه بین المللی ایمنی برای کشتی های استفاده کننده از گازها یا سایر سوخت های دارای نقطه اشتعال پایین (آیین نامه آی. جی. اف)» مذکور در پیوست (۶)، به پیوست ارسال می گردد.

۳- در پیوست ۷ و جداول مربوطه عبارت «ایستابرق (الکترواستاتیک)» جایگزین عبارت «الکترواستاتیک»، عبارت «ضد ایستا/پویا (ضد استاتیک)» جایگزین عبارت «ضد استاتیک»، عبارت «آبدار (هیدرات)» جایگزین عبارت «هیدرات» و عبارت «دماپویا (ترمودینامیک)» جایگزین عبارت «ترمودینامیک» می شود.

پیوست ۹- ...

اصلاحات فوق در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ بیست و هفتم مهرماه یکهزار و چهارصد مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

محمد باقر فالیباف



ASSEMBLY
28th session
Agenda item 10

A 28/Res.107
10 December 2013
Original: ENGLISH

Resolution A.107(28)

**Adopted on 9 December 2013
(Agenda item 10)**

IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE)

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 14(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO that, through resolution A.108(26), it approved the time frame and schedule of activities for the consideration and introduction of an institutionalized IMO Member State Audit Scheme,

RECALLING ALSO that, by resolution A.105(27), it adopted the *Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2011*, which provides guidance for the implementation and enforcement of IMO instruments and forms the basis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, in particular concerning the identification of the auditable areas,

BEING AWARE of the request of the seventh session of the United Nations Commission on Sustainable Development (CSD 7) that measures be developed to ensure that flag States give full and complete effect to the IMO and other relevant conventions to which they are party, so that the ships of all flag States meet international rules and standards,

RECOGNIZING that parties to the relevant international conventions have, as part of the ratification process, accepted to fully meet their responsibilities and to discharge their obligations under the conventions and other instruments to which they are party,

REAFFIRMING that States have the primary responsibility to have in place an adequate and effective system to exercise control over ships entitled to fly their flag, and to ensure that they comply with relevant international rules and regulations in respect of maritime safety, security and protection of the marine environment,

REAFFIRMING ALSO that States, in their capacity as port and coastal States, have other obligations and responsibilities under applicable international law in respect of maritime safety, security and protection of the marine environment,

NOTING that, while States may realize certain benefits by becoming party to instruments aiming at promoting maritime safety, security and the prevention of pollution from ships, these benefits can only be fully realized when all parties carry out their obligations as required by the instruments concerned,



NOTING ALSO that the ultimate effectiveness of any instrument depends, inter alia, upon all States:

- (a) becoming party to all instruments related to maritime safety, security and pollution prevention and control;
- (b) implementing and enforcing such instruments fully and effectively; and
- (c) reporting to the Organization, as required,

BEING DESIROUS to further assist Member Governments to improve their capabilities and overall performance in order to be able to comply with the IMO instruments to which they are party,

CONSCIOUS of the difficulties some Member States may face in complying fully with all the provisions of the various IMO instruments to which they are party,

MINDFUL of the need for any such difficulties to be eliminated to the extent possible; and recalling that the Organization has established an Integrated Technical Cooperation Programme for that reason and purpose,

NOTING FURTHER that the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee have developed requirements for adoption by Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping, 1978, respectively, which will make the use of the Code referred to in operative paragraph 1 mandatory,

RECALLING FURTHER its consideration of requirements for adoption by Contracting Governments to the International Convention on Load Lines, 1966, the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 and the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, which will also make the use of the Code referred to in operative paragraph 1 mandatory,

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Marine Environment Protection Committee, at its sixty-fourth session, and the Maritime Safety Committee, at its ninety-first session,

1 ADOPTS the IMO Instruments Implementation Code (III Code), set out in the annex to the present resolution;

2 REQUESTS the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to keep the Code under review and, in coordination with the Council, to propose amendments thereto to the Assembly; and

3 REVOKES resolution A.1054(27) on the *Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments*, 2011.

Annex

IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE)

Table of Contents

PART 1 – COMMON AREAS

Objective
Strategy
General
Scope
Initial actions
Communication of information
Records
Improvement

PART 2 – FLAG STATES

Implementation
Delegation of authority
Enforcement
Flag State surveyors
Flag State investigations
Evaluation and review

PART 3 – COASTAL STATES

Implementation
Enforcement
Evaluation and review

PART 4 – PORT STATES

Implementation
Enforcement
Evaluation and review

PART 1 – COMMON AREAS

Objective

1 The objective of this Code is to enhance global maritime safety and protection of the marine environment and assist States in the implementation of instruments of the Organization.

2 Different States will view this Code according to their own circumstances and should be bound only for the implementation of those instruments to which they are Contracting Governments or Parties. By virtue of geography and circumstance, some States may have a greater role as a flag State than as a port State or as a coastal State, whilst others may have a greater role as a coastal State or a port State than as a flag State.

Strategy

3 In order to meet the objective of this Code, a State is recommended to:

- .1 develop an overall strategy to ensure that its international obligations and responsibilities as a flag, port and coastal State are met;
- .2 establish a methodology to monitor and assess that the strategy ensures effective implementation and enforcement of relevant international mandatory instruments; and
- .3 continuously review the strategy to achieve, maintain and improve the overall organizational performance and capability as a flag, port and coastal State.

General

4 Under the general provisions of treaty law and of IMO conventions, States should be responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give those instruments full and complete effect so as to ensure safety of life at sea and protection of the marine environment.

5 In taking measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment, States should act so as not to transfer, directly or indirectly, damage or hazards from one area to another or transform one type of pollution into another.

Scope

6 The Code seeks to address those aspects necessary for a Contracting Government or Party to give full and complete effect to the provisions of the applicable international instruments to which it is a Contracting Government or Party, pertaining to:

- .1 safety of life at sea;
- .2 prevention of pollution from ships;
- .3 standards of training, certification and watchkeeping for seafarers;
- .4 load lines;
- .5 tonnage measurement of ships; and
- .6 regulations for preventing collisions at sea.

7 The following areas should be considered and addressed in the development of policies, legislation, associated rules and regulations and administrative procedures for the implementation and enforcement of those obligations and responsibilities by the State:

- .1 jurisdiction;
- .2 organization and authority;
- .3 legislation, rules and regulations;
- .4 promulgation of the applicable international mandatory instruments, rules and regulations;
- .5 enforcement arrangements;
- .6 control, survey, inspection, audit, verification, approval and certification functions;
- .7 selection, recognition, authorization, empowerment and monitoring of recognized organizations, as appropriate, and of nominated surveyors;
- .8 investigations required to be reported to the Organization; and
- .9 reporting to the Organization and other Administrations.

Initial actions

8 When a new or amended instrument of the Organization enters into force for a State, the Government of that State should be in a position to implement and enforce its provisions through appropriate national legislation and to provide the necessary implementation and enforcement infrastructure. This means that the Government of the State should have:

- .1 the ability to promulgate laws, which permit effective jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag and, in particular, provide the legal basis for general requirements for registries, the inspection of ships, safety and pollution prevention laws applying to such ships and the making of associated regulations;
- .2 a legal basis for the enforcement of its national laws and regulations including the associated investigative and penal processes; and
- .3 the availability of sufficient personnel with maritime expertise to assist in the promulgation of the necessary national laws and to discharge all the responsibilities of the State, including reporting as required by the respective conventions.

Communication of information

9 The State should communicate its strategy, as referred to in paragraph 7, including information on its national legislation to all concerned.

Records

10. Records, as appropriate, should be established and maintained to provide evidence of conformity to requirements and of the effective operation of the State. Records should remain legible, readily identifiable and retrievable. A documented procedure should be established to define the controls needed for the identification, storage, protection, retrieval, retention time and disposition of records.

Improvement

11. States should continually improve the adequacy of the measures which are taken to give effect to those conventions and protocols which they have accepted. Improvement should be made through rigorous and effective application and enforcement of national legislation, as appropriate, and monitoring of compliance.

12. The State should stimulate a culture which provides opportunities for improvement of performance in maritime safety and environmental protection activities, which may include, inter alia:

- .1 continual training programmes relating to safety and pollution prevention;
- .2 regional and national drills on safety and pollution prevention, which engage a broad spectrum of maritime-related national, regional and international organizations, companies and seafarers; and
- .3 using reward and incentive mechanisms for shipping companies and seafarers regarding improving safety and pollution prevention.

13. Further, the State should take action to identify and eliminate the cause of any non-conformities in order to prevent recurrence, including:

- .1 review and analysis of non-conformities;
- .2 implementation of necessary corrective action; and
- .3 review of the corrective action taken.

14. The State should determine action needed to eliminate the causes of potential non-conformities in order to prevent their occurrence.

PART 2 – FLAG STATES

Implementation

15. In order to effectively discharge their responsibilities and obligations, flag States should:

- .1 implement policies through issuing national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which they are parties; and
- .2 assign responsibilities within their Administrations to update and revise any relevant policies adopted, as necessary.

16 A flag State should establish resources and processes capable of administering a safety and environmental protection programme, which, as a minimum, should consist of the following:

- .1 administrative instructions to implement applicable international rules and regulations as well as developing and disseminating any interpretative national regulations that may be needed including certificates issued by a classification society, which is recognized by the flag State in accordance with the provisions of SOLAS regulation XI-1/1, and which certificate is required by the flag State to demonstrate compliance with structural, mechanical, electrical, and/or other requirements of an international convention to which the flag State is a party or compliance with a requirement of the flag State's national regulations;
- .2 compliance with the requirements of the applicable international instruments, using an audit and inspection programme, independent of any administrative bodies issuing the required certificates and relevant documentation and/or of any entity which has been delegated authority by the State to issue the required certificates and relevant documentation;
- .3 compliance with the requirements related to international standards of training, certification and watchkeeping of seafarers. This includes, inter alia:
 - .1 training, assessment of competence and certification of seafarers;
 - .2 certificates and endorsements that accurately reflect the competencies of the seafarers, using the appropriate terminology as well as terms that are identical to those used in any safe manning document issued to the ship;
 - .3 impartial investigation to be held of any reported failure, whether by act or omission that may pose a direct threat to safety of life or property at sea or to the marine environment, by the holders of certificates or endorsements issued by the State;
 - .4 arrangements for the withdrawal, suspension or cancellation of certificates or endorsements issued by the State when warranted and when necessary to prevent fraud; and
 - .5 administrative arrangements, including those involving training, assessment and certification activities conducted under the purview of another State, which are such that the flag State accepts its responsibility for ensuring the competence of masters, officers and other seafarers serving on ships entitled to fly its flag;
- .4 the conduct of investigations into casualties and adequate and timely handling of cases involving ships with identified deficiencies; and
- .5 the development, documentation and provision of guidance concerning those requirements found in the relevant international instruments that are to the satisfaction of the Administration.

17 A flag State should ensure that ships entitled to fly its flag are sufficiently and efficiently manned, taking into account relevant and existing measures such as the Principles of Safe Manning adopted by the Organization.

Delegation of authority

18 With regard only to ships entitled to fly its flag a flag State authorizing a recognized organization to act on its behalf, in conducting the surveys, inspections and audits, issuing of certificates and documents, marking of ships and other statutory work required under the conventions of the Organization or under its national legislation, should regulate such authorization(s) in accordance with the applicable requirements of the international mandatory instruments to:

- 1 determine that the recognized organization has adequate resources in terms of technical, managerial and research capabilities to accomplish the tasks being assigned, in accordance with the required standards for recognized organizations acting on behalf of the Administration set out in the relevant instruments of the Organization¹;
- 2 have as its basis a formal written agreement between the Administration and the recognized organization which, as a minimum, includes the elements set out in the relevant instruments of the Organization¹, or equivalent legal arrangements, and which may be based on the model agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration²;
- 3 issue specific instructions detailing actions to be followed in the event that a ship is found unfit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board, or is found to present an unreasonable threat of harm to the marine environment;
- 4 provide the recognized organization with all appropriate instruments of national law and interpretations thereof giving effect to the provisions of the conventions and specify, only for application to ships entitled to fly its flag, whether any additional standards of the Administration go beyond convention requirements in any respect; and
- 5 require that the recognized organization maintain records, which will provide the Administration with data to assist in interpretation of requirements contained in the applicable international instruments.

19 No flag State should mandate its recognized organizations to apply to ships, other than those entitled to fly its flag, any requirement pertaining to their classification rules, requirements, procedures or performance of other statutory certification processes, beyond convention requirements and the mandatory instruments of the Organization.

¹ Appendix 1 of the *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* (resolution A.939(18)).

² Appendix 2 of the *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* (resolution A.939(18)).

³ MSC/Circ.910-MEPC/Circ.307.

20. The flag State should establish or participate in an oversight programme with adequate resources for monitoring of, and communication with, its recognized organization(s) in order to ensure that its international obligations are fully met, by:

- .1 exercising its authority to conduct supplementary surveys to ensure that ships entitled to fly its flag effectively comply with the requirements of the applicable international instruments;
- .2 conducting supplementary surveys as it deems necessary to ensure that ships entitled to fly its flag comply with national requirements, which supplement the international mandatory requirements; and
- .3 providing staff who have a good knowledge of the rules and regulations of the flag State and those of the recognized organizations and who are available to carry out effective oversight of the recognized organizations.

21. A flag State nominating surveyor(s) for the purpose of carrying out surveys, audits and inspections on its behalf should regulate such nominations, as appropriate, in accordance with the guidance provided in paragraph 18, in particular subparagraphs .2 and .4.

Enforcement

22. A flag State should take all necessary measures to secure observance of international rules and standards by ships entitled to fly its flag and by entities and persons under its jurisdiction so as to ensure compliance with its international obligations. Such measures should include, inter alia:

- .1 prohibiting ships entitled to fly its flag from sailing until such ships can proceed to sea in compliance with the requirements of international rules and standards;
- .2 the periodic inspection of ships entitled to fly its flag to verify that the actual condition of the ship and its crew is in conformity with the certificates it carries;
- .3 the surveyor to ensure, during the periodic inspection referred to in subparagraph .2, that seafarers assigned to the ships are familiar with:
 - .1 their specific duties; and
 - .2 ship arrangements, installations, equipment and procedures;
- .4 ensuring that the ship's complement, as a whole, can effectively coordinate activities in an emergency situation and in the performance of functions vital to safety or to the prevention or mitigation of pollution;
- .5 providing, in national laws and regulations, for penalties of adequate severity to discourage violation of international rules and standards by ships entitled to fly its flag;
- .6 instituting proceedings, after an investigation has been conducted, against ships entitled to fly its flag, which have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred;

- .Y providing, in national laws and regulations, for penalties of adequate severity to discourage violations of international rules and standards by individuals issued with certificates or endorsements under its authority; and
- .A instituting proceedings, after an investigation has been conducted, against individuals holding certificates or endorsements who have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred.

23 A flag State should develop and implement a control and monitoring programme, as appropriate, in order to:

- .1 provide for prompt and thorough casualty investigations, with reporting to the Organization as appropriate;
- .2 provide for the collection of statistical data, so that trend analyses can be conducted to identify problem areas; and
- .3 provide for a timely response to deficiencies and alleged pollution incidents reported by port or coastal States.

24 Furthermore, the flag State should:

- .1 ensure compliance with the applicable international instruments through national legislation;
- .2 provide an appropriate number of qualified personnel to implement and enforce the national legislation referred to in subparagraph 1A/1, including personnel for performing investigations and surveys;
- .3 provide a sufficient number of qualified flag State personnel to investigate incidents where ships entitled to fly its flag have been detained by port States;
- .4 provide a sufficient number of qualified flag State personnel to investigate incidents where the validity of a certificate or endorsement or of the competence of individuals holding certificates or endorsements issued under its authority are questioned by port States; and
- .5 ensure the training and oversight of the activities of flag State surveyors and investigators.

25 When a flag State is informed that a ship entitled to fly its flag has been detained by a port State, the flag State should oversee that appropriate corrective measures are taken to bring the ship in question into immediate compliance with the applicable international instruments.

26 A flag State, or a recognized organization acting on its behalf, should only issue or endorse an international certificate to a ship after it has determined that the ship meets all applicable requirements.

27 A flag State should only issue an international certificate of competency or endorsement to a person after it has determined that the person meets all applicable requirements.

Flag State surveyors

28 The flag State should define and document the responsibilities, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

29 Personnel responsible for, or performing surveys, inspections and audits on ships and companies covered by the relevant international mandatory instruments should have as a minimum the following:

- .1 appropriate qualifications from a marine or nautical institution and relevant seagoing experience as a certificated ship's officer holding or having held a valid management level certificate of competency and having maintained their technical knowledge of ships and their operation since gaining their certificate of competency; or
- .2 a degree or equivalent from a tertiary institution within a relevant field of engineering or science recognized by the flag State; or
- .3 accreditation as a surveyor through a formalized training programme that leads to the same standard of surveyor's experience and competency as that required in paragraphs 29/1, 29/2 and 32.

30 Personnel qualified under paragraph 29/1 should have served for a period of not less than three years at sea as an officer in the deck or engine department.

31 Personnel qualified under paragraph 29/2 should have worked in a relevant capacity for at least three years.

32 In addition, such personnel should have appropriate practical and theoretical knowledge of ships, their operation and the provisions of the relevant national and international instruments necessary to perform their duties as flag State surveyors obtained through documented training programmes.

33 Other personnel assisting in the performance of such work should have education, training and supervision commensurate with the tasks they are authorized to perform.

34 Previous relevant experience in the field of expertise is recommended to be considered an advantage; in case of no previous experience, the Administration should provide appropriate field training.

35 The flag State should implement a documented system for qualification of personnel and continuous updating of their knowledge as appropriate to the tasks they are authorized to undertake.

36 Depending on the function(s) to be performed, the qualifications should encompass:

- .1 knowledge of applicable, international and national, rules and regulations for ships, their companies, their crew, their cargo and their operation;
- .2 knowledge of the procedures to be applied in survey, certification, control, investigative and oversight functions;

- .3 understanding of the goals and objectives of the international and national instruments dealing with maritime safety and protection of the marine environment, and of related programmes;
- .4 understanding of the processes both on board and ashore, internal as well as external;
- .5 possession of professional competency necessary to perform the given tasks effectively and efficiently;
- .6 full safety awareness in all circumstances, also for one's own safety; and
- .7 training or experience in the various tasks to be performed and preferably also in the functions to be assessed.

37 The flag State should issue an identification document for the surveyor to carry when performing his/her tasks.

Flag State Investigations

38 Marine safety investigations should be conducted by impartial and objective investigators, who are suitably qualified and knowledgeable in matters relating to the casualty. Subject to any agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s), the flag State should provide qualified investigators for this purpose, irrespective of the location of the casualty or incident.

39 The flag State is recommended to ensure that individual investigators have working knowledge and practical experience in those subject areas pertaining to their normal duties. Additionally, in order to assist individual investigators in performing duties outside their normal assignments, the flag State is recommended to ensure ready access to expertise in the following areas, as necessary:

- .1 navigation and the Collision Regulations;
- .2 flag State regulations on certificates of competency;
- .3 causes of marine pollution;
- .4 interviewing techniques;
- .5 evidence gathering; and
- .6 evaluation of the effects of the human element.

40 It is recommended that any accident involving personal injury necessitating absence from duty of three days or more and any deaths resulting from occupational accidents and casualties to ships of the flag State should be investigated, and the results of such investigations made public.

41 Ship casualties should be investigated and reported in accordance with the relevant international instruments, taking into account the Casualty Investigation Code, as may be amended, and guidelines developed by the Organization⁴. The report on the investigation should be forwarded to the Organization together with the flag State's observations, in accordance with the guidelines referred to above.

Evaluation and review

42 A flag State should, on a periodic basis, evaluate its performance with respect to the implementation of administrative processes, procedures and resources necessary to meet its obligations as required by the international instruments to which it is a party.

43 Measures to evaluate the performance of flag States should include, inter alia, port State control detention rates, flag State inspection results, casualty statistics, communication and information processes, annual loss statistics (excluding constructive total losses (CTLs)) and other performance indicators as may be appropriate, in order to determine whether staffing, resources and administrative procedures are adequate to meet its flag State obligations.

44 Areas recommended for regular review may include, inter alia:

- .1 fleet loss and accident ratios to identify trends over selected time periods;
- .2 the number of verified cases of detained ships in relation to the size of the fleet;
- .3 the number of verified cases of incompetence or wrongdoing by individuals holding certificates or endorsements issued under the flag State's authority;
- .4 responses to port State deficiency reports or interventions;
- .5 investigations into very serious and serious casualties and lessons learned from them;
- .6 technical and other resources committed;
- .7 results of inspections, surveys and controls of the ships in the fleet;
- .8 investigation of occupational accidents;
- .9 the number of incidents and violations that occur under the applicable international maritime pollution prevention regulations; and
- .10 the number of suspensions or withdrawals of certificates, endorsements, approvals, or similar.

⁴ Refer to the mandatory *Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)*, adopted by the Organization by resolution MSC.255(84) and the *Guidelines to assist investigators in the implementation of the Casualty Investigation Code*, adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

PART 2 – COASTAL STATES^Δ

Implementation

45 Coastal States have certain rights and obligations under various international instruments. When exercising their rights under those instruments coastal States incur additional obligations.

46 In order to effectively meet its obligations, a coastal State should:

- .1 implement policies through issuing national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which it is a party; and
- .2 assign responsibilities to update and revise any relevant policies adopted, as necessary.

47 A coastal State should ensure that its legislation, guidance and procedures are established for the consistent implementation and verification of its rights, obligations and responsibilities contained in the relevant international instruments to which it is a party.

48 Those rights, obligations and responsibilities may include, inter alia:

- .1 radiocommunication services;
- .2 meteorological services and warnings;
- .3 search and rescue services;
- .4 hydrographic services;
- .5 ships' routing;
- .6 ship reporting systems;
- .7 vessel traffic services; and
- .8 aids to navigation.

Enforcement

49 Coastal States should take all necessary measures to ensure their observance of international rules when exercising their rights and fulfilling their obligations.

50 A coastal State should consider, develop and implement a control and monitoring programme, as appropriate, in order to:

- .1 provide for the allocation of statistical data so that trend analyses can be conducted to identify problem areas;

^Δ The requirements contained in this section should apply to the extent that ships, subject to IMO mandatory instruments, can access the ports of the Contracting Government.

- .2 establish mechanisms for timely response to pollution incidents in its waters; and
- .3 cooperate with flag States and/or port States, as appropriate, in investigations of maritime casualties.

Evaluation and review

51 A coastal State should periodically evaluate its performance in respect of exercising its rights and meeting its obligations under the applicable international instruments.

PART 2 – PORT STATES^f

Implementation

52 Port States have certain rights and obligations under various international instruments. When exercising their rights under those instruments, port States incur additional obligations.

53 Port States can play an integral role in the achievement of maritime safety and environmental protection, including pollution prevention. The role and responsibilities of the port State with respect to maritime safety and environmental protection is derived from a combination of international treaties, conventions and national laws as well as, in some instances, from bilateral and multilateral agreements.

54 In order to effectively meet its obligations, a port State should:

- .1 implement policies through issuing national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which it is a party; and
- .2 assign responsibilities to update and revise any relevant policies adopted, as necessary.

55 A port State should ensure that its legislation, guidance and procedures are established for the consistent implementation and verification of its rights, obligations and responsibilities contained in the relevant international instruments to which it is a party.

56 Those rights, obligations and responsibilities may include, inter alia:

- .1 provision of appropriate reception facilities or capability to accept all waste streams regulated under the instruments of the Organization;
- .2 port State control^g; and
- .3 keeping a register of fuel oil suppliers.

^f The requirements contained in this section should apply to the extent that ships, subject to IMO mandatory instruments, can access the ports of the Contracting Government.

^g Refer to the *Procedures for Port State Control*, 2011 (resolution A.1042(27)).

Enforcement

47 Port States should take all necessary measures to ensure their observance of international rules when exercising their rights and fulfilling their obligations.

48 Several international maritime instruments on safety and maritime pollution prevention contain specific provisions that permit port State control.

49 Also, a number of those instruments obligate port States to treat non-parties to those conventions no more favourably than those that are parties. This means that port States should impose the conditions of those instruments on parties, as well as on non-parties.

50 When exercising its right to carry out port State control, a port State should establish processes to administer a port State control programme consistent with the relevant resolution adopted by the Organization.

51 Port State control should be carried out only by authorized and qualified port State control officers in accordance with the relevant procedures adopted by the Organization.

52 Port State control officers and persons assisting them should be free from any commercial, financial, and other pressures and have no commercial interest, either in the port of inspection or in the ships inspected, in ship repair facilities or in any support services in the port or elsewhere, nor should the port State control officers be employed by or undertake work on behalf of recognized organizations or classification societies. Further procedures should be implemented to ensure that persons or organizations external to the port State cannot influence the results of port State inspection and control carried out.

Evaluation and review

53 A port State should periodically evaluate its performance in respect of exercising its rights and meeting its obligations under the applicable instruments of the Organization.

قوانین و مقررات عمومی

۱۳۹۵/۷/۱۷

شماره ۱۳۱/۵۱۹۰۵

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 (۱۳۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران قانون تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (ماریل/۱۹۷۳) (۱۹۷۳/۷۸) مصوب ۱۳۸۰ - و الحاقات و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه‌های شماره ۲۴۶(۶۶)، ۲۴۷(۶۶)، ۲۵۶(۶۷)، ۲۵۸(۶۷)، ۲۶۶(۶۸)، ۲۶۸(۶۸)، ۲۷۰(۶۸) 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 بیوست ابلاغ می‌گردد. رئیس مجلس شورای اسلامی - علی لاریجانی

۱۳۹۵/۷/۲۶

شماره ۹۰۵۲۹

وزارت راه و شهرسازی

در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به بیوست قانون تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (ماریل/۱۹۷۳) (۱۹۷۳/۷۸) مصوب ۱۳۸۰ - و الحاقات و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه‌های شماره ۲۴۶(۶۶)، ۲۴۷(۶۶)، ۲۵۶(۶۷)، ۲۵۸(۶۷)، ۲۶۶(۶۸)، ۲۶۸(۶۸)، ۲۷۰(۶۸) الف) که در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ دهم شهریورماه یکهزار و سید 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 می‌گردد.

رئیس جمهور - حسن روحانی

قانون تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (ماریل/۱۹۷۳) (۱۹۷۳/۷۸) مصوب ۱۳۸۰ - و الحاقات و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه‌های شماره ۲۴۶(۶۶)، ۲۴۷(۶۶)، ۲۵۶(۶۷)، ۲۵۸(۶۷)، ۲۶۶(۶۸)، ۲۶۸(۶۸)، ۲۷۰(۶۸) الف)

ماده واحده - اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (ماریل/۱۹۷۳) (۱۹۷۳/۷۸) مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۲۶ و الحاقات و اصلاحات بعدی آن، موضوع قطعنامه‌های شماره (۲۴۶(۶۶)، ۲۴۷(۶۶)، ۲۵۶(۶۷)، ۲۵۸(۶۷)، ۲۶۶(۶۸) و ۲۶۸(۶۸) کارگروه حفاظت محیط‌زیست دریایی و آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی موضوع قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف کارگروه یادشده به‌شرح بیوست تصویب می‌شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

قطعنامه ام ای پی سی (۶۶) ۲۴۶

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 ۲، ۱، ۳، ۴ و ۵ ماریل جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده (۲۸) 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 (ماریل) 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 قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب نمود پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمایم (۱)، (۲)، (۳)، (۴) و (۵) ماریل جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اسناد،

۱- اصلاحات ضمایم (۱)، (۲)، (۳)، (۴) و (۵) ماریل، که متن آن در ضمیمه این قطعنامه درج شده است را طبق جزء (ب) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می‌نماید؛
۲- مقرر می‌نماید پیرو مقرر (۴۴) ضمیمه (۱) مقرر (۱۹) ضمیمه (۲) مقرر (۱۰) ضمیمه (۳) مقرر (۱۵) ضمیمه (۴) و مقرر (۵) ضمیمه (۵) هر جا که واژه «خواهد» در آیین‌نامه اسناد سازمان (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 (ب) 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 (ب) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه‌های مورد تأیید این قطعنامه و متن اصلاحات مندرج در ضمیمه را برای تمامی طرف‌های ماریل ارسال نماید؛

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

ضمیمه

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

اصلاحات ضمیمه (۱) ماریل

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 دریانوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده 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.

۴۸- 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 مسؤولیت‌های خود که در این ضمیمه درج شده است، استفاده نمایند.

۴۵ مقرر - 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.

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

مقرر 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- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان، دبیرکل سازمان مسئولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.
- ۳- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان، هر طرف مسئولیت 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 سازمان تنظیم شود؛ و
- ۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان اجرا شود.

اصلاحات ضمیمه ۴ مارپل

- ۱۰- بندهای زیر در انتهای مقرر (۱) افزوده می‌شود
- ۱۲- ممیزی به معنای فرآیندی سامان یافته، 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 دریاوردی است که توسط این سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط این سازمان تهیه شده است.
- ۱۴- آیین‌نامه اجراء به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریاوردی (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 می‌شود
- فصل ۶- تأیید انطباق با مفاد این ضمیمه
- مقرر ۱۵- اجراء

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

مقرر ۱۶- 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 مسئولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.
- ۳- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان، هر طرف مسئولیت 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 سازمان تنظیم شود؛ و
- ۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان اجرا شود.

اصلاحات ضمیمه ۵ مارپل

- ۱۲- عنوان جدید زیر پیش از مقرر (۱) افزوده می‌شود.
- فصل ۱- کلیات»
- ۱۳- بندهای زیر در انتهای مقرر (۱) افزوده می‌شود
- ۱۵- «ممیزی به معنای فرآیندی سامان یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.
- ۱۶- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان است که توسط این سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان تهیه شده است.
- ۱۷- آیین‌نامه اجرائی به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریاوردی (آیین‌نامه آی‌آی) است که توسط این سازمان طی قطعنامه (۲۸)۱۰۷۰، الف تصویب شده است.
- ۱۸- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرائی است.

۴ «چهارچوب و فرآیند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریاوردی» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸)۱۰۶۷، الف مراجعه نماید.

اصلاحات ضمیمه ۲ مارپل

- ۲- بندهای زیر در انتهای مقرر (۱) افزوده می‌شود
- ۱۸- ممیزی به معنای فرآیندی سامان یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.
- ۱۹- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریاوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان تهیه شده است.
- ۲۰- آیین‌نامه اجرائی به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریاوردی (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
- مقرر ۱۹- اجراء

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

مقرر 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- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان، دبیرکل سازمان مسئولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.
- ۳- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان، هر طرف مسئولیت 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 سازمان تنظیم شود؛ و
- ۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان اجرا شود.

اصلاحات ضمیمه ۳ مارپل

- ۵- عنوان جدید زیر، پیش از مقرر (۱) افزوده می‌شود
- فصل ۱- کلیات»
- ۶- مقرر (۱) جدیدی به صورت زیر افزوده می‌شود
- مقرر 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 تعریف شده در آیین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی برای کالاهای خطرناک است.
- ۳- ممیزی به معنای فرآیندی سامان یافته، 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 دریاوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان تهیه شده است.
- ۵- آیین‌نامه اجرائی به معنای آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریاوردی (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 مقررهای بعدی تغییر می‌یابد.
- ۸- در مقرر (۲) با عنوان «اجراء»، جزمهای (۱) و (۲) حذف می‌شوند.
- ۹- فصل (۲) جدیدی به صورت زیر افزوده می‌شود
- فصل ۲- تأیید انطباق با مفاد این ضمیمه
- مقرر ۱۰- اجراء
- طرفها باید از مفاد آیین‌نامه اجرائی در زمینه اجرای تعهدات و مسئولیت‌های خود که در این ضمیمه درج شده، استفاده نمایند.

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

* به «چهارچوب و فرآیند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قلمنامه (۱۰۶۷/۲۸) اذ مراجعه نماید.

مگر 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 (ب) 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 (ب) 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) مارپل

۱- بند زیر در انتهای مقرر (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 به‌منظور 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 به‌صورت زیر افزوده می‌شود

فصل ۵ - تأیید انطباق با مفاد این ضمیمه

مقرر ۲۴- اجراء

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

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.

قطعنامه ام ای پی سی (۶۷) ۲۵۶

مصوب ۱۱۷ 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

* به «چهارچوب و فرآیند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قلمنامه (۱۰۶۷/۲۸) مراجعه نماید.

۱۴- فصل (۲) جدیدی به‌صورت زیر افزوده می‌شود

فصل ۲- تأیید انطباق با مفاد این ضمیمه

مقرر ۱۱- اجراء

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

مقرر ۱۲- 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 سازمان تنظیم شود؛ و

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

قطعنامه 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 (۲۸) 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 برابری با ۱۳۵۲ (که از این پس به‌عنوان کنوانسیون ۱۹۷۳ از آن یاد می‌شود)،

ماده (۶) تشریفات پروتکل (پروتکل) ۱۹۷۸ برابری 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 قطعنامه (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 قطعنامه درج شده است

را طبق جزء (ب) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می‌نماید؛

۲- مقرر می‌دارد پیرو مقرر (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- بند زیر جایگزین بند (۷.۳) می‌شود
 «(۷.۳) برای موتورهای دیزل دریایی دارای توان خروجی بیش از پنج هزار کیلووات و حجم محفظه احتراق حداقل نود لیتر به ازای هر سیلندر، که بر روی کشتیهای ساخته شده 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 تأیید شده به موجب بند (۷.۱.۱) این مقرره به کار گرفته شده است؛
 ۲- گواهینامه موتور به موجب بند (۷.۱.۲) این مقرره صادر شده است؛
 ۳- شیوهای تأیید شده هنوز به صورت تجاری و تعریف شده در بند (۷.۲) این مقرره موجود نیست؛ یا
 ۴- شیوهای تأیید شده برای آن موتور قابل اجرا نیست.»

پیوست ۱

فرم گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا (آی‌ای‌بی‌بی) (مقرره ۸)
 مکمل گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا (گواهینامه آی‌ای‌بی‌بی)

۴- پاروقی زیر جایگزین پاروقی 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 منحصر برای این اهداف مورد استفاده قرار می‌گیرند و براساس مقرره (۱۳.۵.۲.۱) یا (۱۳.۵.۲.۳)، حد انتشار اکسیدهای نیتروژن مندرج در مقرره (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 مقرره (۱۳) به شکلی که ذکر شده منطبق هستند»

مقرره حاکم ضمیمه ۶ مارپل آن‌تی‌سی - آیین‌نامه فنی تاکس (۲۰۰۸) (آی‌ام شیوه تأیید شده)	موتور شماره ۱	موتور شماره ۲	موتور شماره ۳	موتور شماره ۴	موتور شماره ۵	موتور شماره ۶
۱ تولیدکننده و مدل						
۲ شماره سریال						
۳ کاربرد، سیکل (های) استفاده حاکم - آن‌تی‌سی ۲۳						
۴ توان اندازه‌گیری شده (کیلووات) آن‌تی‌سی (۱.۳.۱)						
۵ سرعت اندازه‌گیری شده (دور در دقیقه) آن‌تی‌سی ۱۲.۱۲						
۶ موتور مشله نصب شده در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ (۱۳۷۸/۱۰/۱۱) یا پس از آن و معاف از فراموشی بند ۱۳.۱.۱.۲						
۷ تاریخ نصب موتور مشله سال/ماه/روز مطابق بند ۱۳.۱.۱.۲						
۸ الف ۱۳.۲.۲ و ۱۳.۲.۱.۱						
۸ ب تحولات اسلی (سال/ماه/روز)						
۸ ج ۱۳.۳						
۹ الف ۱۳.۲.۲						
۹ ب ۱۳.۲.۳.۱						
۹ ج ۱۳.۲.۳.۲						
۹ د ۱۳.۲.۳.۳						
۹ ه ۱۳.۲.۳.۴						
۱۰ الف ۱۳.۲.۳.۱						
۱۰ ب ۱۳.۲.۳.۲						
۱۰ ج ۱۳.۲.۳.۳						
۱۰ د ۱۳.۲.۳.۴						
۱۰ ه ۱۳.۲.۳.۵						
۱۰ و ۱۳.۲.۳.۶						
۱۰ ز ۱۳.۲.۳.۷						
۱۱ الف ۱۳.۵.۱.۱						
۱۱ ب (تنها برای مناطق ۱۳.۲.۲)						

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 ملحقه ۷ مطابق تعریف در فصل ۲۷ «دین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی» مراجعه نمایند.
 «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 «دین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی» مراجعه نمایند.
 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) ۱۷۶/ام‌ای‌بی‌سی، تصویب شده در تاریخ ۱ جولای ۲۰۱۰ (۱۳۸۹/۴/۱۰) لازم‌الاجرا 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) 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 (۱۳۹۴/۱۲/۱۱) لازم‌الاجرا خواهد شد،

۴- از دبیرکل می‌خواهد که طبق جزء (ت) 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 اصلاح شده 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 اصلاح شده توسط تشریفات (پروتکل‌های) ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ نیستند، ارسال نماید.

ضمیمه

اصلاحات ضمیمه ۶ مارپل
 (اصلاحات مقررهای ۲ و ۱۳، و پیوست ۱)
 ضمیمه ۶ مارپل
 مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها

فصل ۱- کلیات

مقرره ۲- تعاریف

۱- تعریف زیر جایگزین تعریف «فتت سوخت» در بند (۹) می‌شود
 «فتت 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 ساخته شده در تاریخ ۱ مارس ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۲/۱۱) یا پس از آن، یا موتورهای اضافی یا موتورهای جایگزین غیرمشابه گازسوز نصب شده 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 (تاکس)

۱۱	کنترل فنر	۱۳.۲.۲.۲	□	□	□	□	□	□	□
۱۱	اکسیدهای نیتروژن	۱۳.۷.۱.۳	□	□	□	□	□	□	□
۱۲	نصب شده		□	□	□	□	□	□	□
۱۳	ای ام *	در زمان بازرسی به صورت تجاری موجود نیست	□	□	□	□	□	□	□
۱۴	غیر قابل اعمال		□	□	□	□	□	□	□

* «دستورالعمل فرآیند شیشه‌های تأیید شده، ۲۰۱۴ (۱۳۹۳)» (قطعهنامه ۲۴۳(۶۶) ام‌ای بی‌سی) مراجعه نمایید.

۶- متن زیر جایگزین بند (۲.۵) می‌شود
 «(۲.۵) سوزاندن در کشتی (مقرره ۱۶) کشتی دارای یک زیاله‌سوز است»

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

□ ۱- قطعهنامه ام‌ای بی‌سی (۴۰) اصلاح شده *

□ ۲- قطعهنامه ام‌ای بی‌سی (۶۶) ۲۴۴

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

□ ۱- قطعهنامه ام‌ای بی‌سی (۳۳) اصلاح شده **

□ ۲- قطعهنامه ام‌ای بی‌سی (۴۰) اصلاح شده *

قطعهنامه . ام ای بی 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 مقرره ۱۲ ضمیمه ۱ مارپل

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده (۲۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص 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 زیروتکل) 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 مقرره (۱۲) ضمیمه ۱ مارپل، که متن آن در ضمیمه این قطعهنامه 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 قطعهنامه و متن اصلاحات مندرج در ضمیمه را برای تمامی طرف‌های مارپل ارسال نماید؛

۵- همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعهنامه 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 قطعهنامه ام‌ای بی‌سی (۴۵) ۹۲

* اصلاح شده توسط قطعهنامه ام‌ای بی‌سی (۴۵) ۹۲

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 (۱.۲۸.۱) اجراء شود.

۲- پسماندهای نفت (اسلاج) را می‌توان به صورت مستقیم از طریق اتصالات استاندارد تخلیه موضوع مقرره (۱۳) از مخزن‌های، پسماند نفت (اسلاج) به تسهیلات دریافت یا به سایر وسایل تأیید شده دفع پسماندهای نفت (اسلاج) مانند زیاله‌سوز، 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 آی‌بی‌سی زیرنویس خواهد شد، تخلیه نمود.

۳- مخزن‌های (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 (نمی) 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 هیچ گونه خروجی تخلیه به سامانه (سیستم) خن، مخزن (های) نگهداری آب خن آلوده، مخازن فوقانی (تنگ 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 بدی آب تمشین 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 به وجود 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- ترتیباتی 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 (۳.۲) این مقرره منطبق شوند.

قطعهنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف

مصوب ۴ دسامبر ۲۰۱۲ (۱۳۹۲/۹/۱۳)

(دستور جلسه شماره ۱۰)

آیین‌نامه اجرائی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه 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، به علاوه با یادآوری اینکه مجمع از طریق قطعهنامه (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 قطعهنامه (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.

پیوست
آیین نامه اجرایی اسناد سازمان بین المللی دریانوردی (آیین نامه 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 بازنگری

بخش ۳- کشورهای ساحلی

اجراء
اعمال
ارزیابی و بازنگری
بخش ۴- کشورهای صاحب بندر
اجراء
اعمال
ارزیابی و بازنگری

بخش ۱- موارد مشترک

هدف

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

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

راهبرد

۳- به منظور برآورده ساختن اهداف این آیین نامه، به هر کشور توصیه می شود.
۳.۱ یک راهبرد (استراتژی) کلی تدوین نماید تا اطمینان حاصل نماید که تعهدات و مسؤولیتهای بین المللی آن به عنوان کشور صاحب پرچم، صاحب بندر و ساحلی ایفای می شود؛
۳.۲ شیوههای جهت پایش و ارزیابی راهبرد (استراتژی)، ایجاد نماید تا از اجراء و اعمال مؤثر اسناد لازم الاجرای بین المللی مربوط اطمینان حاصل نماید؛ و
۳.۳ راهبرد را به طور مداوم و به منظور ایجاد، حفظ و بهبود عملکرد و ظرفیت کلی سازمانی به عنوان کشور صاحب پرچم، صاحب بندر و ساحلی مورد بازنگری قرار دهد.

کلیات

۴- طبق مفاد عمومی حقوق معاهدات و کنوانسیونهای سازمان بین المللی 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 به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، خسارت یا خطرات را از ناحیهای به نحی دیگر انتقال ندهند یا نوعی از آلودگی را به نوع دیگر مبدل نسازند.

دامنه شمول

با آگاهی از درخواست اجلاس هشتم 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، به صورت کامل و دقیق اجراء می نمایند به نحوی که کشتیهای کلیه کشورهای صاحب پرچم، با قواعد و استانداردهای بین المللی مطابقت دارند،

با تصدیق اینکه طرفهای کنوانسیونهای بین المللی مربوط، به عنوان بخشی از فرایند تصویب، پذیرفته اند که از عهده کلیه مسؤولیتهای خود به طور 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 بین المللی مرتبط با ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی مطابقت دارند،

همچنین با تأکید مجدد بر اینکه کشورها در موقعیت خود به عنوان کشور صاحب بندر و کشور ساحلی، تعهدات و مسؤولیتهای دیگری به موجب حقوق بین الملل 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 می یابد 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 بین المللی دریانوردی که عضو آنها هستند،

با آگاهی از مشکلاتی که برخی کشورهای عضو ممکن است در مسیر انطباق تمام با مفاد اسناد مختلف سازمان بین المللی 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 بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۳۵۲) ۱۹۷۴، تشریفات (پروتکل) ۱۹۸۸ (۱۳۶۷) مربوط به کنوانسیون بین المللی خط شاهین ۱۹۶۶ (۱۳۴۵)، کنوانسیون بین المللی 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 بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)، اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)، مربوط به آن و کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)، تهیه نموده است که این الزامات استفاده از آیین نامه موضوع بند (۱) اصلی را الزامی می نماید،

به علاوه با یادآوری بررسی مجمع در مورد الزامات مورد نیاز جهت تصویب توسط دولتهای متعاقد کنوانسیون بین المللی خط شاهین ۱۹۶۶ (۱۳۴۵)، کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتیها ۱۹۶۹ (۱۳۴۸) و کنوانسیون مربوط به مقررات بین المللی جهت جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ (۱۳۵۱) که استفاده از آیین نامه موضوع بند (۱) اصلی را نیز الزامی می سازد،

پس از بررسی توصیههای اجلاس شصت و چهارم کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی و اجلاس نود و یکم کارگروه ایمنی دریانوردی،

۱- آیین نامه اجرایی اسناد سازمان بین المللی دریانوردی (آیین نامه اسناد) که به پیوست این قطعنامه می باشد را تصویب می نماید؛

۲- از کارگروه ایمنی دریانوردی و کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی درخواست می کند تا این آیین نامه 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 «آیین نامه اجرایی اسناد الزام آور سازمان بین المللی دریانوردی ۲۰۱۱ (۱۳۹۰)» ملغی می سازد.

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 نگهداری دریانوردان؛
- (۴) خطوط بازرگانی؛
- (۵) اندازه گیری 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 اقتضا، و بازرسان منتخب؛
- (۸) رسیدگی‌های مورد نیازی که باید به سازمان گزارش شود؛ و
- (۹) گزارش‌دهی به سازمان و دیگر دستگاه‌های اجرائی.

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 به‌منظور ایفای مؤثر مسؤولیت‌ها 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 می‌نمایند؛ و
- (۲) مسؤولیت به‌روزرسانی و بازرگری هرگونه خط مشی‌های 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

۸- هنگامی که سند جدید یا اصلاح شده سازمان برای کشوری لازم‌الاجراء 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 بنان 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.

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 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 نگهداری دریانوردان، که از جمله، شامل موارد زیر است

- (۱) آموزش، ارزیابی صلاحیت و صدور گواهینامه‌های دریانوردان؛
- (۲) گواهینامه‌ها و ظهورنویسی‌هایی 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 می‌نمایند؛
- (۳) رسیدگی‌های بی‌طرفانه در مورد هرگونه نقض 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 ظهورنویسی شده توسط آن کشور می‌باشد، صورت می‌گیرد.
- (۴) ترتیبات باز پس‌گیری، تعلیق یا ابطال گواهینامه‌ها یا ظهورنویسی‌های 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، مسؤولیت 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.

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 اقتضا 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.

۱۱- کشورها باید به‌طور مستمر کفایت تمهیدات اتخاذ شده جهت اجراء کنوانسیون‌ها و تشریفات (پروتکل‌هایی)، که به آن‌ها ملحق شده‌اند را بهبود بخشند. این بهبود باید در صورت اقتضا، از طریق به کارگیری 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 دریانوردان را در بر بگیرد؛ و

۱۳- کشورهای صاحب پرچم که یک مؤسسه به رسمیت شناخته شده را به نیابت از خود به‌منظور انجام بازرسی‌ها، بازدیدها، ممیزی‌ها، صدور گواهینامه‌ها و اسناد، علامت‌گذاری شناورها و سایر اقدامات قانونی لازم به موجب کنوانسیون‌های سازمان یا به موجب مقررات

تبادل اطلاعات

۱۱- کشورهای صاحب پرچم، مسؤولیت حصول اطمینان از صلاحیت فرماندهان، افسران و دیگر دریانوردانی که روی کشتی‌های تحت پرچم آن کشور خدمت می‌کنند را می‌پذیرد.

۱۲- کشورهای صاحب پرچم باید «رضایت مرجع دریایی» را همراه داشته باشد.

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 قلمنامه (۱۸) ۱۳۹۹ الف، دستورالعمل تفویض اختیار به سازمان‌هایی که به نیابت از مرجع دریایی عمل می‌کنند.

(۲) به‌عنوان مبنای یک موافقتنامه کتبی رسمی بین مرجع دریایی و سازمان شناخته شده وجود دارد که به‌صورت حداقلی شامل مؤلفه‌های مندرج در اسناد مربوط سازمان^۱ یا ترتیبات حقوقی معادل است و می‌تواند بر مبنای موافقتنامه نمونه، جهت تفویض اختیارات 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 یا 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 که محق 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، به‌منظور 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 به‌منظور انجام بازرسی‌ها، ممیزی‌ها و بازدیدها به نیابت از خود تعیین می‌نماید، باید در صورت اقتضاء چنین تعیین‌هایی را طبق راهنمای مندرج در بند (۱۸) به‌خصوص 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 کشتی‌های تحت پرچم خود به‌منظور تصدیق شرایط واقعی کشتی و تطابق خدمه با گواهینامه‌هایی که با خود دارند؛

(۳) در طی بازدید ادواری موشوع جزء (۲)، بازرسی 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 اجرائی آن

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

۲- ام‌اس سی/بخشنامه ۷۱۰-ام‌ای سی/بخشنامه ۳۰۷.

(۴) حصول اطمینان از این که خدمه کشتی به‌طور 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 گزارشی 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 ظهرونیسی نماید.

بازرسان با کفایت را برای این منظور بدون در نظر گرفتن محل وقوع تصادم یا حادثه تأمین نماید.

۳۶- 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. به علاوه، به منظور 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 کشتیهای تحت پرچم باید مورد رسیدگی قرار گیرد و نتایج این رسیدگی‌ها در اختیار عموم گذاشته شود.

۴۱- سوانح کشتیها 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. 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 اجرایی 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 به‌صورت 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 اقتضا 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 کشتیهای توقیفی با توجه به ساینز ناوگان؛ (۳) تعداد موارد تأییدشده عدم شایستگی یا تخلف توسط افرادی که دارای گواهینامه‌های

صادرده یا ظهرونیسی 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 درسهای آموختنی ناشی از آنها؛
- (۶) منابع فنی و دیگر منابع اختصاص یافته؛
- (۷) نتایج بازدیدها، بازرسی‌ها و کنترل کشتیهای 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، ظهرونیسی‌ها، تأییدیه‌ها و یا موارد مشابه.

بخش ۳- کشورهای ساحلی^۲

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

۴۶- به‌منظور انجام مؤثر وظایف خود، کشورهای ساحلی باید (۱) خط‌مشی‌هایی را از طریق قوانین و دستورالعمل‌های ملی صادره اجرا 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

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 ظهرونیسی 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 شرکتیهای 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، شرکتیهای 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 اثربخشی؛

(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

(۱) تأمین تسهیلات یا امکانات دریافت مناسب جهت پذیرش کلیه مواد زائد کنترل شده به موجب اسناد سازمان؛
 (۲) کنترل کشور صاحب^۲ و
 (۳) نگهداری فهرست تأمین کنندگان سوخت
 اعمال
 ۵۷ - کشورهای صاحب بندر باید تمام اقدامات لازم را به عمل آورند تا رعایت قواعد بین المللی به هنگام اعمال حقوق و ایفای تعهدات خود اطمینان حاصل نمایند.
 ۵۸ - بسیاری از اسناد بین المللی دریایی در زمینه های ایمنی و جلوگیری از آلودگی دریایی حاوی مفاد خاصی هستند که اجازه کنترل کشور صاحب بندر را می دهد.
 ۵۹ - همچنین بسیاری از آن اسناد کشورهای صاحب بندر را ملزم می کنند تا با کشورهای غیر عضو کنوانسیون های مزبور ناساعدت از کشورهای عضو رفتار نکنند. این اسناد مندرج در این بخش، با رعایت اسناد اجباری سازمان بین المللی دریایی تا حدی لعمال می گردد که کشتیها به بندر آن دولت متعهد دسترسی دارند.
 ۶۰ - مرجوع شود به رویه های کنترل و بازرسی کشورهای صاحب بندر ۲۰۱۱ (قطعه نامه ۲۷) ۱۰۵۲ الف؛ بدین معنی است که کشورهای صاحب بندر باید شرایط مندرج در آن اسناد را هم در خصوص طرفها و هم در خصوص غیر طرفها اعمال نمایند.
 ۶۰ - کشور صاحب بندر به هنگام اعمال حق خود در رابطه با کنترل کشور صاحب بندر، باید رویه هایی را ایجاد نماید تا برنامه کنترل کشور صاحب بندر را طبق قطعه نامه مربوط مصوب سازمان اداره نماید.
 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 رده بندی به کار گرفته شوند یا به نیابت از آنها کار کنند. رویه های بیشتری باید به کار گرفته شود که اطمینان حاصل گردد، افراد یا سازمان های 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 واحده منضم به متن هفت قطعه نامه 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

(۲) مسؤولیت هایی را جهت به روز رسانی و بازرنگری خط مشی های مصوب مربوط حسب لزوم، محول نماید.
 ۴۷ - کشور ساحلی باید اطمینان حاصل کند که قوانین، راهنماها و رویه ها جهت اجرای هماهنگ و تصدیق حقوق، تعهدات و مسؤولیت های مندرج در اسناد بین المللی مرتبط که آن کشور عضو آن است، ایجاد شده اند.
 ۴۸ - حقوق، تعهدات و مسؤولیت ها از جمله می تواند شامل موارد زیر باشد
 (۱) خدمات ارتباطات رادیویی؛
 (۲) خدمات هواشناسی و همدارها؛

۱ - به این نامه الزامی استنادها و توصیه های بین المللی بازرسی ایمن در صورت تصادم دریا یا سانحه دریایی (این نامه رسیدگی به سوانح و حوادث دریایی، مصوب سازمان توسط قطعه نامه (۸۴) ۲۵۵ ام اس سی و دستور العمل کمک به بازرسان در اجرای این نامه رسیدگی به سوانح دریایی مصوب سازمان مندرج در قطعه نامه (۲۸) ۱۰۷۵ الف، مراجعه شود.
 ۲ - الزامات مندرج در این بخش، با رعایت الزامات اجباری سازمان بین المللی دریایی تا حدی اعمال می گردد که کشتیها به بندر آن دولت متعهد دسترسی دارند.
 (۳) خدمات جستجو و نجات؛
 (۴) خدمات آبنگاری؛
 (۵) مسیر کشتیها؛
 (۶) سامانه های گزارش دهی کشتیها؛
 (۷) خدمات ترافیک کشتیها؛ و
 (۸) اعلام کمک ناوبری.

اعمال

۴۹ - کشورهای ساحلی باید کلیه اقدامات لازم را به عمل آورند تا از رعایت قواعد بین المللی به هنگام اعمال حقوق و ایفای تعهدات خود اطمینان حاصل نمایند.
 ۵۰ - کشور ساحلی باید تهیه و اجرای برنامه های کنترل و پایش را در صورت اقتضاء برای موارد زیر مدنظر قرار دهد
 (۱) پیش بینی توزیع داده های آماری به گونه ای که تجزیه و تحلیل برای مشخص کردن موارد مشکل دار بتواند انجام شود.
 (۲) ایجاد سازوکارهایی جهت واکنش به موقع 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 بازرنگری
 ۵۱ - کشور ساحلی باید به طور ادواری عملکرد خود را در رابطه با اجرای حقوق و ایفای تعهدات خود به موجب اسناد بین المللی حاکم ارزیابی نماید.
بخش ۴ - کشورهای صاحب بندر^۱

اجراء

۵۲ - کشورهای صاحب بندر به موجب اسناد بین المللی مختلف دارای حقوق و تعهدات خاصی هستند. به هنگام اعمال حقوق خود به موجب این اسناد بین المللی، کشورهای صاحب بندر تعهدات بیشتری را متقبل می شوند.
 ۵۳ - کشورهای صاحب بندر می توانند نقش سازنده ای در حصول به ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست از جمله جلوگیری از آلودگی ایفاء نمایند. نقش و مسؤولیت های کشور صاحب بندر در رابطه با ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی از ترکیبی از معاهدات بین المللی، کنوانسیون ها، قوانین ملی و نیز در برخی موارد، از موافقت نامه های دوجانبه و چندجانبه سرچشمه می گیرد.
 ۵۴ - کشور صاحب بندر به منظور ایفای مؤثر وظایف خود، باید
 (۱) از طریق صدور قوانین و دستورالعمل های ملی خط مشی هایی را اجراء کند که به اجراء و اعمال الزامات کلیه کنوانسیون ها و تشریفات (پروتکل های) ایمنی و جلوگیری از آلودگی که عضو آن است کمک خواهد نمود؛ و
 (۲) مسؤولیت هایی را جهت به روز رسانی و بازرنگری خط مشی های مصوب مربوط، حسب لزوم، محول نماید.
 ۵۵ - کشور صاحب بندر باید اطمینان حاصل کند که قوانین ملی، راهنماها و رویه ها جهت اجرای هماهنگ و تصدیق حقوق، تعهدات و مسؤولیت های مندرج در اسناد بین المللی مرتبط که آن کشور عضو آن است، ایجاد شده اند.
 ۵۶ - حقوق، وظایف و تعهدات مزبور از جمله می تواند شامل موارد زیر باشد