

شماره: ۱۳۳/۴۲۹۱۳

تاریخ: ۱۳۹۵/۶/۱۶

پست:

دبیرخانه شورای نگهبان  
شماره ثبت: ۹۵/۱۰/۲۱۹۶  
تاریخ ثبت: ۱۳۹۵/۶/۱۶  
کد پرونده:  
ساعت ورود:

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران لایحه تصویب اصلاحات مقررات بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا که به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود و در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۵/۶/۱۰ مجلس عیناً به تصویب رسیده است، به پیوست ارسال می گردد.

للد  
علی لاریجانی

## لایحه تصویب اصلاحات مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا

ماده واحد - اصلاحات مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات یادشده مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۷)، موضوع قطعنامه شماره (۸۴) ۲۵۷ کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی و آیین‌نامه استانداردهای بین‌المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی در سانحه یا حادثه دریایی موضوع قطعنامه شماره (۸۴) ۲۵۵ کارگروه یادشده، به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود. تبصره - پذیرش و مبادله اسناد اصلاحات بعدی مقررات یادشده منوط به رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

قطعنامه ام اس سی (۸۴) ۲۵۵ (مصوب ۱۶ می ۲۰۰۸ برابر ۱۳۸۷/۲/۲۷)  
تصویب آیین‌نامه استانداردهای بین‌المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی  
ایمنی در سانحه یا حادثه دریایی  
(آیین‌نامه بررسی سانحه)

کارگروه ایمنی دریانوردی؛  
با یادآوری بند (ب) ماده (۲۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص وظایف کارگروه؛  
با توجه همراه با نگرانی به اینکه علی‌رغم حداکثر تلاش سازمان، سوانح و حوادث منجر به از دست دادن جان، از بین رفتن کشتیها و آلودگی محیط‌زیست دریایی همچنان رخ می‌دهد؛  
همچنین با توجه به اینکه ایمنی دریانوردان و مسافران و حفاظت از محیط زیست دریایی، از طریق گزارش‌های منظم و دقیق که تعیین‌کننده شرایط و علل سوانح و حوادث دریایی هستند می‌تواند ارتقاء یابد؛

نیز با توجه به اهمیت کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها که در مونته‌گویی در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ (۱۳۶۱/۹/۱۹) به تصویب رسید و اهمیت حقوق بین‌المللی عرفی دریاها؛

با توجه مضاعف به مسؤولیت‌های کشورهای صاحب پرچم به موجب مفاد کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (مقرره ۱/۲۱) (که از این پس به عنوان «کنوانسیون» از آن یاد می‌شود)، کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ برابر با ۱۳۴۵ (ماده ۲۳) و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتیها مورخ ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (ماده ۱۲)، جهت انجام بررسی سوانح و اطلاع‌رسانی به سازمان در خصوص یافته‌های مرتبط؛

با در نظر داشتن نیاز به حصول اطمینان از این که کلیه سوانح بسیار جدی دریایی مورد بررسی قرار گرفته‌اند؛

همچنین با در نظر داشتن دستورالعمل رفتار عادلانه با دریانوردان در صورت وقوع حادثه دریایی (قطعنامه (۲۴) ۹۸۷.الف)؛

با تصدیق اینکه بررسی و تجزیه و تحلیل مناسب سوانح و حوادث دریایی می‌تواند منجر به آگاهی بیشتر از سبب سانحه و منتهی به انجام اقدامات اصلاحی، از جمله آموزش بهتر به منظور ارتقای ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی شود؛

با تصدیق نیاز به یک آیین‌نامه که شیوه‌ای استاندارد جهت بررسی سانحه و حادثه دریایی با هدف جلوگیری از سوانح و حوادث در آینده تا حدی که قوانین ملی اجازه می‌دهد را ایجاد کند؛

همچنین با تصدیق ماهیت بین‌المللی کشتیرانی و نیاز به همکاری میان دولتهایی که منافع قابل توجهی در سانحه یا حادثه‌ای دریایی به‌منظور تعیین شرایط و علل آنها دارند؛

با توجه به قطعنامه ام‌اس‌سی (۸۴) ۲۵۷ که توسط آن، اصلاحات به فصل ۱-۱۱ کنوانسیون برای اجباری ساختن بخشهای ۱ و ۲ آیین‌نامه استانداردهای

بین‌المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی سانحه یا حادثه دریایی  
به موجب کنوانسیون به تصویب رسید؛

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

۱- آیین‌نامه استانداردهای بین‌المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی  
ایمنی سانحه یا حادثه دریایی (آیین‌نامه بررسی سانحه) را به شرح پیوست این  
قطعنامه تصویب می‌نماید.

۲- از دولتهای متعاقد کنوانسیون دعوت می‌کند توجه داشته باشند که  
آیین‌نامه در ۱ ژانویه ۲۰۱۰ (۱۱ دی ۱۳۸۸)، با لازم‌الاجراء شدن اصلاحات  
مقرره ۱/۶ - ۱۱ کنوانسیون، نافذ خواهد شد.

۳- از دبیرکل سازمان درخواست می‌نماید نسخه‌های مورد تأیید این  
قطعنامه و متن آیین‌نامه مندرج در پیوست را به کلیه دولتهای متعاقد کنوانسیون  
ارسال نماید.

۴- به علاوه، از دبیرکل سازمان درخواست می‌نماید نسخه‌های این  
قطعنامه و متن آیین‌نامه مندرج در پیوست را به کلیه اعضای سازمان که دولتهای  
متعاقد کنوانسیون نمی‌باشند، ارسال نماید.

#### پیوست

### آیین‌نامه استانداردهای بین‌المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی در

#### سانحه یا حادثه دریایی

#### (آیین‌نامه بررسی سانحه)

مقدمه:

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

پیشینه:

۲- سازمان از طریق قطعنامه‌های مختلف، دولت‌ها را تشویق به همکاری و شناخت منافع مشترک نموده است. اولین قطعنامه (۴. ای اس) ۱۷۳. الف (مشارکت در تحقیق رسمی در مورد سوانح دریایی) بود که در نوامبر ۱۹۶۸ تصویب شد. سایر قطعنامه‌ها شامل قطعنامه ۳۲۲. الف (اقدام به بررسی در سوانح) مصوب نوامبر ۱۹۷۵، قطعنامه (۱۱) ۴۴۰. الف (تبادل اطلاعات برای بررسی سوانح دریایی) و (۱۱) ۴۴۲. الف (نیازهای مرتبط با منابع انسانی و مادی در بخش‌های اداری برای بررسی سوانح و نقض کنوانسیون‌ها) هر دو مصوب نوامبر ۱۹۷۹ (برابر با آبان ۱۳۵۸)، قطعنامه (۱۶) ۶۳۷. الف (همکاری در بررسی‌های سانحه دریایی) مصوب ۱۹۸۹ (برابر با آبان ۱۳۶۸) هستند.

۳- این قطعنامه‌های اختصاصی، با تصویب آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث دریایی توسط سازمان ترکیب و توسعه یافتند. قطعنامه (۲۱) ۸۸۴. الف (اصلاحات قطعنامه (۲۰) ۸۴۹. الف در مورد آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث دریایی) مصوب نوامبر ۱۹۹۹ (برابر با آبان ۱۳۷۸) آیین‌نامه مزبور را از طریق تدوین دستورالعمل بررسی عوامل انسانی ارتقاء بخشید.

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

۱- اشاره به بند (۷) ماده (۹۴) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریایا یا الزامات حقوق و عرف بین‌المللی است.

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

#### رفتار با دریانوردان

۶- اخیراً مقاله‌نامه کار دریایی (۲۰۰۶ برابر با ۱۳۸۵) سازمان بین‌المللی کار (که هنوز لازم‌الاجراء نشده است)، مقرره‌ای را برای بررسی برخی از سوانح شدید دریایی و نیز تنظیم شرایط کار دریانوردان مقرر نموده است. با تصدیق نیاز به حمایت ویژه از دریانوردان در طول بررسی، سازمان دستورالعمل «رفتار منصفانه با دریانوردان در صورت وقوع یک حادثه دریایی» را در دسامبر سال ۲۰۰۵ (آذر ۱۳۸۴) از طریق قطعنامه (۲۴) ۹۸۷.الف تصویب نمود. دستورالعمل توسط سازمان بین‌المللی کار و سازمان بین‌المللی دریانوردی در اجولای ۲۰۰۶ (۱۰ تیر ۱۳۸۵) منتشر شد.

#### تصویب آیین‌نامه

۷- از زمان تصویب اولین کنوانسیون سولاس، تغییرات گسترده‌ای در ساختار صنعت دریانوردی بین‌المللی و حقوق بین‌الملل به وجود آمده است. این تغییرات به‌طور بالقوه تعداد کشورهای ذی‌نفع در فرآیند و پیامدهای حاصل از بررسی‌های ایمنی دریایی در هنگام وقوع سانحه یا حادثه دریایی را افزایش داده و احتمال اختلافات حاکمیتی و سایر اختلافات رویه‌ای میان کشورهای تحت تأثیر را بیشتر کرده است.

۸- این آیین‌نامه درحالی که برخی الزامات اجباری را تعیین می‌نماید، تنوع موجود در قوانین بین‌المللی و ملی در ارتباط با بررسی سوانح و حوادث دریایی را نیز مدنظر دارد. این آیین‌نامه در جهت تسهیل در بررسی‌های ایمنی

۲- اشاره به ماده (۲) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها یا الزامات حقوق و عرف بین‌المللی است.

دریایی بیطرف برای منافع کشورهای صاحب پرچم، کشورهای ساحلی، سازمان و صنعت کشتیرانی به طور کلی، طراحی شده است.

### بخش ۱- مقررات عمومی

#### فصل ۱- هدف

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

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

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

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

۱-۳- این آیین نامه تصدیق می کند که براساس اسناد سازمان هر کشور صاحب پرچم وظیفه ای جهت انجام بررسی درخصوص هر نوع سانحه ای که برای هر یک از کشتیهای آن اتفاق می افتد برعهده دارد و این هنگامی است که

این کشور تشخیص می‌دهد چنین بررسی‌هایی در تعیین چه تغییراتی در مقررات حاضر می‌تواند مطلوبیت داشته باشد یا این که چنین سانحه‌ای تأثیر زیان‌آور مهمی برای محیط زیست به همراه داشته است. این آیین‌نامه همچنین این امر را در نظر می‌گیرد که کشور صاحب پرچم باید<sup>۲</sup> تحقیقاتی را - که می‌تواند توسط یا با حضور شخص یا اشخاص ذی‌صلاح واجد شرایطی انجام شود - در مورد برخی سوانح یا حوادث دریانوردی در دریاها<sup>۳</sup> آزاد انجام دهد یا موجبات انجام آن را فراهم کند. در عین حال این آیین‌نامه همچنین مشخص می‌کند که در هر زمان که سانحه یا حادثه دریایی در محدوده سرزمین از جمله دریای سرزمینی یک کشور به وقوع می‌پیوندد، آن کشور حق دارد<sup>۴</sup> به بررسی پیرامون دلایل وقوع چنین سانحه یا حادثه‌ای بپردازد که ممکن است برای جان اشخاص یا محیط زیست خطرآفرین باشد، یا مراجع جستجو و نجات کشور ساحلی را درگیر نماید یا به صورت دیگری کشور ساحلی را تحت تأثیر قرار دهد.

## فصل ۲- تعاریف

هنگامی که اصطلاحات زیر در متن استانداردهای اجباری و روشهای پیشنهادی برای بررسی‌های ایمنی دریایی به کار می‌روند دارای معانی زیر هستند:

- ۱-۲- کارگزار به هر شخص حقیقی یا حقوقی اطلاق می‌شود که از طرف مالک، مستأجر یا بهره‌بردار کشتی یا صاحب کالا برای ارائه خدمات کشتیرانی از جمله تمهیدات مدیریتی برای کشتی‌ای که موضوع بررسی ایمنی دریایی قرار گرفته، به کار گماشته شده است.
- ۲-۲- عامل مسبب شامل هر نوع فعل، ترک فعل، حادثه یا شرایطی که بدون آن:

۳- اشاره به ماده (۹۴) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها یا الزامات حقوق و عرف بین‌المللی است.

۴- اشاره به سخن، ماده (۲) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها یا الزامات حقوق و عرف بین‌المللی است.



- ۱- سانحه یا حادثه دریایی اتفاق نمی‌افتاد؛ یا
- ۲- پیامدهای مضر مربوط به سانحه یا حادثه دریایی احتمالاً اتفاق نمی‌افتادند یا به آن شدت روی نمی‌دادند.
- ۳- فعل، ترک فعل، حادثه یا شرایط دیگر مرتبط با نتایج حاصل از موارد (۱) یا (۲) احتمالاً اتفاق نمی‌افتادند.
- ۲-۳- کشور ساحلی به دولتی اطلاق می‌شود که در سرزمین آن از جمله دریای سرزمینی آن یک سانحه یا حادثه دریایی اتفاق می‌افتد.
- ۲-۴- منطقه انحصاری اقتصادی به معنای منطقه انحصاری اقتصادی تعریف شده در ماده (۵۵) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها است.
- ۲-۵- کشور صاحب پرچم به معنای کشوری است که کشتی حق برافراشتن پرچم آن دولت را دارد.
- ۲-۶- دریای آزاد به معنای دریای آزاد به نحو تعریف شده در ماده (۸۶) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها است.
- ۲-۷- طرف ذی‌نفع، به معنای سازمان یا فردی است که به نحوی که توسط کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی مشخص می‌شود دارای منافع عمده، حقوق یا انتظارات مشروع در ارتباط با نتایج بررسی ایمنی دریایی است.
- ۲-۸- آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (آی اس ام) به معنای آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت عملیات ایمن کشتیها و جلوگیری از آلودگی به شکل مصوب توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی، طی قطعنامه (۱۸) ۷۴۱.الف آن طور که اصلاح شده، می‌باشد.
- ۲-۹- سانحه دریایی به معنی رخداد یا مجموعه‌ای از رخدادها است که منجر به هر یک از موارد زیر می‌شود که مستقیماً در ارتباط با عملیات کشتی اتفاق می‌افتند:

- ۱- مرگ یا جراحت شدید یک شخص
- ۲- مفقود شدن شخصی از کشتی
- ۳- تلف، تلف حکمی یا اعراض از کشتی

- ۴- خسارت مادی به کشتی
- ۵- به گل نشستن یا از کار افتادن کشتی یا درگیر شدن کشتی در تصادف
- ۶- خسارت مادی به زیرساخت خارجی کشتی که می‌تواند به‌طور جدی ایمنی همان کشتی یا کشتی دیگر یا شخصی را به خطر بیندازد.
- ۷- آسیب جدی به محیط زیست یا قابلیت آسیب جدی به محیط زیست که در اثر آسیب به کشتی یا کشتیها ایجاد شده است.
- با این حال، سانحه دریایی شامل فعل یا ترک فعل عامدانه با قصد ایجاد صدمه به ایمنی کشتی، فرد یا محیط زیست نمی‌باشد.
- ۱۰-۲- حادثه دریایی به معنی یک رخداد یا مجموعه‌ای از رخدادها به غیر از سانحه دریایی است که مستقیماً در ارتباط با عملیات (راهبری) کشتی اتفاق افتاده که در معرض خطر است و اگر تعمیر نشود می‌تواند به ایمنی کشتی، سرنشینان آن یا سایر افراد یا محیط زیست آسیب وارد نماید.
- با این حال، یک حادثه دریایی شامل فعل یا ترک فعل عامدانه با قصد صدمه به ایمنی کشتی، فرد یا محیط زیست نمی‌باشد.
- ۱۱-۲- بررسی ایمنی دریایی به معنای بررسی یا تحقیق (به هر شکل که توسط کشوری صورت گیرد) درباره سانحه یا حادثه دریایی است که با هدف پیشگیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده صورت می‌گیرد.
- این بررسی شامل جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل شواهد، شناسایی عوامل مسبب و ارائه پیشنهادهای ایمنی در صورت لزوم می‌باشد.
- ۱۲-۲- گزارش بررسی ایمنی دریایی به معنی گزارشی است که شامل موارد زیر است:
- ۱- خلاصه‌ای که دربرگیرنده عوامل اصلی سانحه یا حادثه دریایی است و بیان‌کننده این است که آیا در نتیجه سانحه دریایی، تلفات، جراحت یا آلودگی صورت گرفته است.
- ۲- هویت کشور صاحب پرچم، مالکان، بهره‌برداران و شرکت به شکل مشخص شده در گواهینامه مدیریت ایمنی و مؤسسه رده‌بندی (با رعایت قوانین ملی راجع به حریم خصوصی)

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

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

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

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

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

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

۱۴-۲- کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی به معنای کشور صاحب پرچم یا در صورت مرتبط بودن، کشور یا کشورهایی هستند که مسئولیت انجام بررسی ایمنی دریایی را طبق توافق مشترک مطابق این آیین‌نامه بر عهده می‌گیرند.

۱۵-۲- سابقه ایمنی دریایی به معنی انواع سوابق زیر است که به منظور بررسی ایمنی دریایی جمع‌آوری می‌شوند:

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

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

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

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

۵- اطلاعات به دست آمده از ثبت‌کننده اطلاعات سفر

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

۱- آسیبی است که:

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

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

۲- از بین رفتن زیرساخت دریایی یا کشتی

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

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

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

۲۰-۲- کشور ذی‌نفع اصلی یعنی کشوری که:

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

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

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

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

۵- در نتیجه یک سانحه دریایی، اتباع آن کشور جان خود را از دست داده

یا دچار جراحات شدید شده باشند؛ یا

۶- اطلاعات مهمی در اختیار داشته باشد که کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی جهت انجام تحقیقات، آنها را مفید تشخیص می دهند، یا  
۷- به دلایل دیگر، نفعی داشته باشد، که توسط کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی مهم به نظر برسد.

۲۱-۲- دریای سرزمینی به معنای دریای سرزمینی تعریف شده در بخش (۲) فصل (۲) کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها است.  
۲۲-۲- سانحه دریایی بسیار شدید به معنای سانحه دریایی است که شامل از بین رفتن کامل کشتی یا مرگ افراد یا آسیب شدید به محیط زیست شود.

### فصل ۳- اعمال فصول در بخشهای ۲ و ۳

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

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

### بخش ۲- استانداردهای اجباری

#### فصل ۴- مرجع بررسی ایمنی دریایی

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

#### فصل ۵- اطلاع رسانی

۵-۱- هنگامی که یک سانحه دریایی در دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی رخ می دهد، کشور صاحب پرچم کشتی یا کشتی هایی که

درگیر شده‌اند، باید سایر کشورهای اصلی ذی‌نفع را تا حدی که منطقاً عملی است مطلع نمایند.

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

۳-۵- اطلاع‌رسانی نباید به دلیل نبود اطلاعات کامل به تأخیر بیفتد.

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

۱- نام کشتی و کشور صاحب پرچم آن

۲- شماره شناسایی کشتی سازمان

۳- ماهیت سانحه دریایی

۴- مکان سانحه دریایی

۵- زمان و تاریخ سانحه دریایی

۶- تعداد اشخاص دارای جراحت شدید یا فوت شده

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

۸- مشخص نمودن هر کشتی ذی‌ربط دیگر

فصل ۶- الزام به بررسی سوانح دریایی بسیار شدید

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

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

فصل ۷- توافق کشور صاحب پرچم با کشور ذی‌نفع اصلی دیگر

برای انجام بررسی ایمنی دریایی

۱-۷- بدون محدود کردن حقوق کشورها برای انجام بررسی ایمنی

دریایی مستقل خود، در صورت وقوع یک سانحه دریایی در محدوده سرزمین از

جمله آبهای سرزمینی یک کشور، کشور(های) صاحب پرچم درگیر در سانحه دریایی و کشور ساحلی باید مشورت کنند تا به توافقی برسند که براساس آن کدام کشور یا کشورها، کشور(های) انجام‌دهنده بررسی‌کننده ایمنی دریایی طبق این مقرر خواهد بود یا پیشنهادی دهند که برآن اساس، بررسی طبق این آیین‌نامه انجام شود.

۷-۲- بدون محدود کردن حقوق کشورها برای انجام بررسی ایمنی دریایی مستقل خود، چنانچه سانحه دریایی در دریای آزاد یا در منطقه انحصاری اقتصادی یک کشور اتفاق بیافتد و بیش از یک کشور صاحب پرچم را در بر بگیرد، در این صورت کشورها باید مشورت کنند تا به توافقی برسند که براساس آن کدام کشور یا کشورها، کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی طبق این مقرر خواهد بود یا پیشنهادی دهند که برآن اساس، بررسی طبق این آیین‌نامه انجام شود.

۷-۳- برای سانحه دریایی موضوع بندهای (۱-۷) و (۲-۷)، توافق ممکن است میان کشورهای مرتبط و کشور ذی‌نفع اصلی دیگر در خصوص تعیین آن کشور یا کشورها به عنوان کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی حاصل شود.

۷-۴- پیش از حصول توافق یا چنانچه توافقی مطابق بندهای (۱-۷)، (۲-۷) یا (۳-۷) حاصل نشده باشد، تعهدات و حقوق موجود کشورها مطابق این آیین‌نامه، و سایر قوانین بین‌المللی برای انجام بررسی ایمنی دریایی، برای طرفهای مربوط باقی می‌ماند که بررسی مستقل خود را انجام دهند.

۷-۵- کشور صاحب پرچم، از طریق مشارکت کامل در بررسی ایمنی دریایی که توسط کشور ذی‌نفع اصلی دیگر انجام می‌شود، باید بتواند مطابق این آیین‌نامه و مقرر (۱/۲۱) سولاس و بخش (۷) ماده (۹۴) کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها به تعهدات خود عمل نماید.

#### فصل ۸- اختیارات برای انجام بررسی

۸-۱- کلیه کشورها باید اطمینان حاصل نمایند که قوانین ملی آنها این امکان را برای بازرس(ها) که به انجام بازرسی ایمنی دریایی می‌پردازد فراهم

می نماید که وارد کشتی شود، با فرمانده و خدمه و هر شخص درگیر دیگر مصاحبه نماید و ادله اثباتی را به منظور بررسی ایمنی دریایی، به دست آورد.

### فصل ۹- بررسی های موازی

۹-۱- چنانچه کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی به موجب این آیین نامه به انجام بررسی ایمنی دریایی می پردازد هیچ چیزی به حق کشور ذی نفع اصلی دیگر، برای انجام بررسی ایمنی دریایی جداگانه آن لطمه ای نمی زند.

۹-۲- با تصدیق این که کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید به موجب این آیین نامه قادر به انجام تعهدات خود باشد، کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی و هر کشور ذی نفع اصلی دیگر که بررسی ایمنی دریایی را انجام می دهد باید در پی هماهنگی جهت تعیین وقت بررسی های خود باشد تا از تقاضاهای معارض از شهود و دسترسی به ادله، حتی الامکان پرهیز شود.

### فصل ۱۰- همکاری

۱۰-۱- کلیه کشورهای ذی نفع اصلی باید با کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی تا حد امکان همکاری نمایند. کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید امکان مشارکت کشورهای ذی نفع اصلی را تا حد ممکن فراهم نماید. ۵

### فصل ۱۱- بازرسی که نباید مشمول نفوذ خارجی شود

۱۱-۱- کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید اطمینان حاصل نمایند که بازرسی(ها) که به انجام بازرسی ایمنی دریایی می پردازند بی طرف و واقع بین هستند. بررسی ایمنی دریایی باید قابلیت گزارش دهی درباره نتایج یک بررسی ایمنی دریایی را بدون دخالت یا نفوذ هر شخص یا سازمان دیگری که می تواند تحت تأثیر نتایج آن قرار گیرد، داشته باشد.

۵- اشاره به «تا حد امکان» می تواند به این معنی باشد که به عنوان مثال، همکاری یا مشارکت محدود می شود زیرا مقررات ملی همکاری یا مشارکت کامل را عملاً غیر ممکن می سازند.



## فصل ۱۲- تحصیل ادله از دریانوردان

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

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

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

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

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

## فصل ۱۳- پیش نویس گزارش‌های بررسی ایمنی دریایی

۱۳-۱- با رعایت بندهای (۲-۱۳) و (۳-۱۳) در صورت درخواست، کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی باید نسخه‌ای از پیش‌نویس گزارش را برای کشور ذی‌نفع اصلی ارسال نماید تا به کشور ذی‌نفع اصلی این اجازه را بدهد که در پیش‌نویس گزارش اظهار نظر کند.

۱۳-۲- کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی تنها در صورتی ملزم به رعایت بند (۱-۱۳) هستند که کشور ذی‌نفع اصلی دریافت‌کننده گزارش، تضمین نماید پیش‌نویس گزارش یا بخش‌هایی از آن را بدون رضایت صریح کشور(های) بررسی‌کننده توزیع نمی‌کند یا موجبات توزیع آن را فراهم نمی‌آورد، پیش‌نویس گزارش را منتشر نمی‌کند یا امکان دسترسی به آن را فراهم نمی‌آورد مگر اینکه چنین گزارش‌ها یا اسنادی قبلاً توسط کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی منتشر شده باشد.

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

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

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

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

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

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

۱۴-۱- کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید نسخه نهایی گزارش بررسی ایمنی دریایی را که برای هر بررسی از سانحه بسیار شدید دریایی انجام شده، برای سازمان ارسال نماید.

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

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

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

### بخش ۳- روشهای پیشنهادی

#### فصل ۱۵- مسؤولیت های اداری

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

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

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

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

## فصل ۱۶- اصول بازرسی

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

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

۱- طرفهای درگیر سانحه یا حادثه دریایی

۲- هر شخص که امکان دارد تصمیم به اتخاذ اقدام اداری یا انضباطی

علیه هر فرد یا سازمان درگیر در سانحه یا حادثه دریایی بگیرد؛ و

۳- دادرسی های قضائی

۲-۱-۱۶- بازرس(های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی باید از دخالت

از ناحیه طرفهای مذکور در زیربندهای (۱)، (۲) و (۳) بند (۱-۱-۱۶) در ارتباط با موارد زیر مصون باشد:

۱- جمع آوری کلیه اطلاعات قابل دسترس مرتبط با سانحه یا حادثه

دریایی، از جمله اطلاعات ثبت شده سفر و اطلاعات ثبت شده خدمات تردد کشتیها

۲- تجزیه و تحلیل ادله و تعیین عوامل مسبب؛

۳- نتیجه گیری مرتبط با عوامل مسبب؛

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

نهایی؛ و

۵- در صورت اقتضاء، ارائه پیشنهاد های ایمنی

۲-۱۶- متمرکز بر روی ایمنی: هدف از بازرسی ایمنی دریایی تعیین

مسئولیت یا میزان سرزنش نیست. با این حال، بازرس(های) انجام دهنده بررسی

ایمنی دریایی نباید از ارائه گزارش کامل در خصوص عوامل مسبب خودداری

نمایند زیرا هرگونه تقصیر یا مسئولیت می تواند مستنبط از یافته ها باشد.

۳-۱۶- همکاری: در صورت امکان و طبق الزامات و پیشنهاد های این

آیین نامه به ویژه فصل ۱۰ در خصوص همکاری، کشور(های) بازرسی کننده ایمنی

باید در پی تسهیل حداکثر همکاری میان کشورهای ذی نفع اصلی و سایر اشخاص یا سازمان‌های انجام‌دهنده بررسی سانحه یا حادثه دریایی باشد.

۴-۱۶- اولویت: بررسی ایمنی دریایی باید تا حد امکان از اولویتی مشابه سایر بازرسی‌ها- از جمله بازرسی‌هایی که توسط یک کشور با اهداف کیفی در مورد یک سانحه یا حادثه دریایی صورت می‌گیرد- برخوردار باشد.

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

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

- ۱- تحقیق و سایر سوابقی که توسط کشور صاحب پرچم، مالکان و مؤسسات رده‌بندی نگهداری می‌شود.
- ۲- کلیه اطلاعات ثبت شده از جمله ثبت‌کننده‌های اطلاعات سفر و
- ۳- ادله‌ای که ممکن است توسط بازرسان دولتی، مأموران گارد ساحلی، بهره‌برداران خدمات تردد کشتیها، راهنماها یا سایر کارکنان دریایی ارائه شود.
- ۵-۱۶- محدوده بررسی ایمنی دریایی: تشخیص صحیح عوامل مسبب مستلزم بررسی به موقع و روشمند است که بسیار فراتر از بررسی ادله نزدیک و به دنبال علل اصلی‌ای است که ممکن است دور از صحنه سانحه یا حادثه دریایی باشد و ممکن است سبب ایجاد سوانح یا حوادث دریایی دیگری در آینده نیز بشود. بنابراین، بررسی‌های ایمنی دریایی باید نه تنها به عنوان ابزاری برای تشخیص عوامل مسبب فوری بلکه جهت تشخیص نقایصی که در کل زنجیره مسؤلیت ممکن است وجود داشته باشند، مورد توجه قرار گیرند.

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

شدید)

- ۱-۱۷- چنانچه محتمل به نظر برسد که در بازرسی ایمنی دریایی اطلاعاتی به دست آید که بتواند در پیشگیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده مورد استفاده قرار گیرد، بررسی ایمنی دریایی از سوانح و حوادث دریایی

(در موارد غیر از سوانح بسیار شدید که در فصل (۶) این آیین‌نامه ذکر شده‌اند)، نیز باید توسط کشور صاحب پرچم کشتی مورد نظر انجام شود.

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

فصل ۱۸- عواملی که باید جهت نیل به توافق به‌موجب بخش (۲)

فصل (۷) در نظر گرفته شوند

۱-۱۸- هنگامی که کشور(های) صاحب پرچم، کشور ساحلی (در صورتی که درگیر موضوع شود)، یا سایر کشورهای ذی‌نفع اصلی به دنبال رسیدن به توافق مطابق بخش (۲) فصل (۷) در خصوص تعیین کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی به‌موجب این آیین‌نامه باشند، عوامل زیر باید مدنظر قرار گیرند:

۱- آیا سانحه یا حادثه دریایی در سرزمین، از جمله دریای سرزمینی یک کشور اتفاق افتاده است،

۲- آیا کشتی یا کشتیهای درگیر در سانحه یا حادثه دریایی، که در آبهای آزاد، یا در منطقه انحصاری اقتصادی اتفاق می‌افتد- متعاقباً وارد دریای سرزمینی یک کشور می‌شوند،

۳- منابع و تعهدات موردنیاز از جانب کشور صاحب پرچم و سایر کشورهای ذی‌نفع اصلی،

۴- محدوده بالقوه بررسی ایمنی دریایی و توانایی کشور صاحب پرچم یا کشور ذی‌نفع اصلی دیگر جهت استقرار در آن محدوده،

۵- نیاز بازرس(های) انجام‌دهنده بررسی ایمنی دریایی برای دسترسی به ادله و بررسی کشور یا کشورهای با بهترین موقعیت که دسترسی به ادله را تسهیل کند.

۶- هر تأثیر سوء واقعی یا متصور ناشی از سانحه یا حادثه دریایی بر سایر کشورها،

۷- تابعیت خدمه، مسافران و سایر اشخاص که تحت تأثیر سانحه یا حادثه دریایی قرار گرفته‌اند.

### فصل ۱۹- اقدامات مربوط به دخالت غیرقانونی

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

### فصل ۲۰- اطلاع‌رسانی به طرفهای درگیر سانحه و آغاز بررسی

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

- ۱- سانحه یا حادثه دریایی مورد بازرسی؛
- ۲- زمان و مکانی که بازرسی ایمنی دریایی در آن آغاز خواهد شد؛
- ۳- نام و جزئیات تماس با مرجع (مراجع) بررسی کننده ایمنی دریایی؛
- ۴- جزئیات مرتبط با مقرراتی که به موجب آن، بازرسی ایمنی دریایی انجام می‌شود؛

- ۵- حقوق و تعهدات طرفهای مشمول بررسی ایمنی دریایی، و
- ۶- حقوق و تعهدات کشور یا کشورهای انجام‌دهنده بازرسی ایمنی

دریایی

۲-۲۰- هر کشوری باید سندی استاندارد تهیه کند که جزئیات اطلاعات مذکور در بند (۱-۲۰) را دربرداشته و به صورت الکترونیکی قابل ارسال به فرمانده، کارگزار و مالک کشتی باشد.

۳-۲۰- با تصدیق این که هر کشتی درگیر سانحه یا حادثه دریایی می‌تواند به انجام خدمات ادامه دهد و این که یک کشتی نباید بیش از زمان کاملاً ضروری تأخیر داشته باشد، کشور(های) بازرسی کننده ایمنی دریایی باید

تا جایی که منطقی عملی باشد، بررسی ایمنی دریایی را بدون تأخیر غیرضروری برای کشتی شروع کند.

### فصل ۲۱- هماهنگی در انجام بررسی

۲۱-۱- پیشنهادهای این فصل باید مطابق اصول مذکور در فصلهای (۱۰) و (۱۱) این آیین نامه اعمال شوند.

۲۱-۲- کشور(های) بررسی کننده ایمنی باید اطمینان حاصل نماید که چهارچوب صحیحی در کشور برای موارد زیر وجود دارد:

۱- تعیین بازرسان برای بررسی ایمنی دریایی از جمله بازرسان جهت هدایت بررسی ایمنی دریایی؛

۲- فراهم کردن سطح معقول حمایت از اعضای بررسی ایمنی دریایی؛

۳- تهیه راهبردی برای بررسی ایمنی دریایی هماهنگ با سایر کشورهای ذی نفع اصلی؛

۴- اطمینان از این که روش کار اجرائی در طول بررسی ایمنی دریایی مطابق روش اجرائی پیشنهادی در قطعنامه (۲۱) ۸۸۴ الف آن طور که اصلاح شده، می باشد؛

۵- اطمینان از اینکه بررسی ایمنی دریایی هرگونه پیشنهادها یا اسناد منتشرشده توسط سازمان یا سازمان بین المللی کار را که مرتبط با انجام بررسی ایمنی دریایی است مدنظر قرار می دهد؛

۶- اطمینان از اینکه بررسی ایمنی دریایی رویه های مدیریت ایمنی و سیاست گذاری های ایمنی بهره بردار کشتی را به موجب آیین نامه آی اس ام مدنظر قرار می دهد.

۲۱-۳- کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید به کشور ذی نفع اصلی اجازه مشارکت در ابعاد بررسی ایمنی دریایی مرتبط با آن را تا حد امکان بدهد.

۲۱-۳-۱- مشارکت باید شامل اجازه نمایندگان کشور ذی نفع اصلی جهت موارد زیر باشد:

۱- مصاحبه با شهود؛



- ۲- مشاهده و آزمایش ادله و تهیه نسخه‌ای از مدارک؛
- ۳- ارائه لوایحی در رابطه با ادله، ارائه پیشنهاد و انعکاس صحیح نظرات در گزارش نهائی، و
- ۴- دریافت پیش‌نویس و متن نهائی گزارش مربوط به بررسی ایمنی دریایی.

۴-۲۱- تا حد امکان، کشورهای ذی‌نفع اصلی باید کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی را در دسترسی به اطلاعات مرتبط با بررسی ایمنی دریایی مساعدت نمایند. تا جایی که امکان دارد بازرس(ها) که به بررسی ایمنی دریایی می‌پردازند، باید به بازرسان دولتی، مأموران گارد ساحلی، بهره‌برداران خدمات تردد کشتیها، راهنماها و سایر کارکنان دریایی کشور ذی‌نفع اصلی، دسترسی داشته باشد.

۵-۲۱- کشور صاحب پرچم یک کشتی درگیر در سانحه یا حادثه دریایی باید کمک کند که دسترسی خدمه به بازرسی (بازرسی‌هایی) که بررسی ایمنی دریایی را انجام می‌دهد، تسهیل شود.

### فصل ۲۲- جمع‌آوری ادله

۱-۲۲- کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی نباید به جهت غیرضروری کشتی را برای جمع‌آوری ادله از آن، متوقف نماید یا این که اصل اسناد یا تجهیزات آن را از کشتی خارج کند، مگر آنکه این عمل به منظور بازرسی ایمنی دریایی ضروری باشد. بازرسان باید در صورت امکان نسخه‌هایی از اسناد تهیه نمایند.

۲-۲۲- بازرس(ها) که به انجام بررسی ایمنی دریایی می‌پردازند، باید سوابق مصاحبه‌ها و سایر ادله جمع‌آوری‌شده در طول بازرسی ایمنی دریایی را به نحوی حفظ کنند که مانع از دسترسی اشخاصی که برای بازرسی به آن نیاز ندارند، بشود.

۶- اشاره به « تا حد امکان » می‌تواند به عنوان مثال به معنای این باشد که همکاری یا مشارکت محدود می‌شود زیرا قوانین ملی همکاری یا مشارکت کامل را غیرعملی می‌سازند.

۳-۲۲- بازرسی (بازرسی‌هایی) که به انجام بررسی ایمنی دریایی می‌پردازد باید از کلیه اطلاعات ثبت‌شده از جمله ثبت‌کننده‌های اطلاعات سفر در صورت وجود، استفاده مؤثر نماید. ثبت‌کننده‌های اطلاعات سفر باید برای پیاده‌کردن اطلاعات، در دسترس بازرس(های) انجام‌دهنده بررسی ایمنی دریایی یا نماینده‌ای منتخب قرار گیرد.

۱-۳-۲۲- چنانچه کشور(های) بررسی‌کننده ایمنی دریایی تسهیلات کافی برای خواندن اطلاعات ثبت‌کننده اطلاعات سفر در اختیار نداشته باشد، کشورهایی که چنین قابلیتی دارند، باید خدمات خود را با توجه مقتضی به موارد زیر ارائه دهند:

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

### فصل ۲۳- محرمانه بودن اطلاعات

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

- ۱- به منظور ایمنی حمل و نقل و هرگونه تأثیری که در آینده بتواند بر دسترسی به اطلاعات ایمنی در بررسی‌های ایمنی دریایی بگذارد، ضروری یا مطلوب باشد.
- ۲- در صورتی که به شکل دیگری مطابق این آیین‌نامه مجاز شمرده شده باشد.

۷- کشورها تصدیق می‌کنند که محرمانه نگاه داشتن اطلاعات حاصل از سوابق ایمنی دریایی در جایی که نیاز به اشتراک گذاشتن آن با مردم در خارج از حیطه بررسی ایمنی دریایی به منظور انجام بررسی ایمنی دریایی احساس می‌شود، با ارزش است. مثلاً اطلاعاتی از سوابق ایمنی دریایی بدست آمده و باید در اختیار یک کارشناس خارجی به منظور تجزیه و تحلیل یا اظهار نظرات بعدی قرار گیرد. محرمانه بودن به دنبال حصول اطمینان از این مسئله است که

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

۱- مرجع اجرای عدالت در کشور به این قطعیت برسد که هر نوع تأثیر شدید داخلی یا بین المللی که افشای اطلاعات بر بررسی های ایمنی و دریایی در حال یا آینده می تواند داشته باشد کم اهمیت تر از منافع عمومی در جهت اجرای عدالت است و ۸

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

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

۴-۲۳- کشورها تنها زمانی نیاز به ارائه اطلاعات حاصل از سوابق ایمنی دریایی به کشور ذی نفع اصلی دارند که با ارائه اطلاعات، یکپارچگی و اعتبار

---

اطلاعات حساس به طور نادرست برای مقاصد غیر از بررسی ایمنی دریایی و در زمانی که مشخص نشده است این اطلاعات چگونه در تشخیص عوامل تعیین کننده در حادثه یا سانحه دریایی کمک کننده خواهند بود، علنی نشوند. علنی کردن نادرست اطلاعات ممکن است سبب ایجاد سرزنش یا مسؤولیت در طرفهای درگیر در سانحه یا حادثه دریایی شود.

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

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

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

بررسی ایمنی دریایی که توسط کشور یا کشورهای فراهم کننده این اطلاعات انجام می شود، تقلیل نیابد.

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

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

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

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

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

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

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

### فصل ۲۵- پیش نویس و گزارش نهائی

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

۲-۲۵- در صورت درخواست و در صورت امکان، کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی، باید نسخه ای از پیش نویس گزارش بررسی ایمنی دریایی را برای ارائه اظهار نظر به طرفهای ذی نفع ارسال نماید. با این حال، اگر تضمینی مبنی بر این وجود نداشته باشد که طرف ذی نفع بدون اجازه صریح کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی، پیش نویس گزارش بررسی ایمنی

دریایی یا بخشی از آن را توزیع نخواهد کرد یا موجبات توزیع آن را فراهم نخواهد کرد، آن را منتشر یا دسترسی برای آن ایجاد نخواهد کرد، این نظرات اعمال نخواهد شد.

۳- ۲۵- کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید به طرف ذی نفع اجازه دهد ظرف مدت سی روز یا زمان دیگری که به صورت متقابل توافق شده باشد، نظرات خود در مورد گزارش بررسی ایمنی دریایی را تسلیم نماید. کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید پیشنهادها را پیش از تهیه گزارش نهائی بررسی ایمنی دریایی مورد بررسی قرار دهد و چنانچه پذیرش یا رد این پیشنهادها اثر مستقیم بر منافع طرف ذی نفع ارائه کننده آنها داشته باشد، کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید طرف ذی نفع را در خصوص روش بررسی این پیشنهادها مطلع نماید. اگر کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی پس از گذشت سی روز یا هر زمان که به طور متقابل توافق شده باشد هیچ گونه پیشنهادی دریافت ننماید، می تواند اقدام به نهائی کردن گزارش بررسی ایمنی دریایی نماید. ۹

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

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

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

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

### فصل ۲۶- بررسی مجدد

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

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

### قطعنامه اساسی (۸۴) ۲۵۷ (مورخ ۱۶ می ۲۰۰۸ برابر با ۱۳۸۷/۲/۲۷) تصویب اصلاحات کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (برابر با ۱۳۵۳) به گونه اصلاح شده

کارگروه ایمنی دریانوردی؛

با یادآوری بند(ب) ماده (۲۸) کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی در خصوص وظایف کارگروه،

و نیز یادآوری بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) مورخ ۱۹۷۴ (برابر با ۱۳۵۳)، (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می شود)، با توجه به رویه اصلاحی قابل اعمال در مورد پیوست کنوانسیون، به غیر از مفاد فصل (۱) مربوط به آن،

با توجه به اینکه اصلاحات کنوانسیون در هشتاد و چهارمین اجلاس کارگروه، طبق جزء (۱) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون، پیشنهاد و منتشر شد،

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

۲- طبق قسمت (ب) ردیف (۲) جزء (۶) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون، تعیین می نماید که اصلاحات فوق در ۱ جولای ۲۰۰۹ (۱۰ تیر

۱۳۸۸ پذیرفته شده تلقی می‌شوند، مگر آنکه تا پیش از این تاریخ، بیش از یک‌سوم دولتهای متعاهد کنوانسیون یا دولتهای متعاهد دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

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

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

۵- همچنین از دبیرکل درخواست می‌کند نسخه‌هایی از این قطعنامه و پیوست آن را برای اعضای سازمان، که دولتهای متعاهد کنوانسیون نیستند، ارسال نماید.

### پیوست

## اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (برابر با ۱۳۵۳) به گونه اصلاح شده

فصل ۱-۱۱- اقدامات ویژه برای ارتقای ایمنی دریانوردی

۱- مقرر (۶) جدید زیر بعد از مقرر (۵) موجود افزوده می‌شود:

مقرر ۶

الزامات اضافی برای بررسی سوانح و حوادث دریایی

با در نظر داشتن مقرر ۱/۲۱، هر مرجع دریایی باید بررسی سوانح و حوادث دریایی را طبق مفاد این کنوانسیون، به‌صورتی که به‌موجب مفاد آیین‌نامه استانداردهای بین‌المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی در مورد سوانح یا حوادث دریایی (آیین‌نامه بررسی سانحه) مصوب قطعنامه ام.اس.سی (۸۴) ۲۵۵ تکمیل شده است انجام دهد، و

۱- مفاد بخشهای (۱) و (۲) آیین‌نامه بررسی سانحه باید کاملاً رعایت

شود.

شماره: ۱۳۳/۴۲۹۱۳

تاریخ: ۱۳۹۵/۶/۱۶

پیوست:

۲- راهنمای مرتبط و موارد توضیحی مندرج در بخش (۳) آیین نامه بررسی سانحه باید تا حداکثر ممکن به منظور اجرای یکپارچه تر آیین نامه بررسی سانحه، مورد توجه قرار گیرد.

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

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

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده و یک تبصره منضم به متن دو قطعنامه و دو پیوست در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ دهم شهریورماه یکهزار و سیصد و نود و پنج مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. / ط

للد  
علی لاریجانی