



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

شماره ۳۹۹۳-۵

تاریخ ۴/۱/۱۳۸۰

پیوست ۵۴ برگ

بجسلی

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت: ۸۵۶/۱۱/۸۰ صبح

تاریخ ثبت: ۴/۱/۸۰ عصر

اقدام کننده:

روای و اسامی

شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۲۱۶۰۴/۵۳۰۷۶ مورخ ۱۳۷۹/۱۲/۲ دولت در مورد پذیرش یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند که در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۸۰/۲/۳ مجلس شورای اسلامی عیناً به تصویب رسیده است، در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جهت بررسی و اظهار نظر آن شورای محترم به پیوست ارسال می شود. ع.

مهدی کروی
رئیس مجلس شورای اسلامی



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفترتوس

بیت

شماره ۹۹۳-۵

تاریخ ۱۳۸۰/۴/۶

پست

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت: ۸۰۱۱/۸۵۶ صبح

سریخ ثبت: ۸۰۱۴/۶ عصر

اقدام کننده:

۱-۱-۱۳۸۰

لایحه پذیرش یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند را بپذیرد و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

گزارش نقائصی که کاملاً اصلاح نشده یا به طور موقت
ترمیم شده اند به موجب یادداشت تفاهم در زمینه کنترل
و بازرسی کشتی ها در منطقه اقیانوس هند

یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشتی ها در اقیانوس هند

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE THE INDIAN
OCEAN REGION

بسم الله الرحمن الرحيم

**یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب
بندر برای منطقه اقیانوس هند**

سازمانهای دریایی^(۱) اتیوپی، اریتره، استرالیا، آفریقای جنوبی، ایران، بنگلادش،

۱ - «سازمانهای دریایی» سازمانهای اجرایی دریایی ملی هستند که برای اجرای این یادداشت تفاهم، تعیین

شده اند (به پیوست ۱ رجوع کنید)



بیتسالی

تانزانیا، جیبوتی، سریلانکا، سودان، سیشل، عمان، کنیا، مالدیو، موریس، موزامبیک، میانمار، هند و یمن که از این پس «سازمانها» نامیده می شوند،

با درک ضرورت افزایش ایمنی دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی و اهمیت بهبود شرایط کار و زندگی در کشتی ها،

با درک و تحسین پیشرفتهای حاصله در زمینه های فوق به ویژه توسط سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) و سازمان جهانی کار (ILO) و با توجه ویژه به قطعنامه ۶۸۲(۱۷) الف سازمان بین المللی دریانوردی در خصوص همکاریهای منطقه ای در کنترل کشتی ها و تخلیه مواد از کشتی ها،

با توجه به این که مسؤلیت اصلی اجرای مؤثر استانداردهای مندرج در اسناد بین المللی بر عهده سازمانهای کشوری است که کشتی، مجاز به برافراشتن پرچم آن می باشد؛

با این وجود با تشخیص این که اقدام مؤثر کشورهای صاحب بندر برای پیشگیری از فعالیت کشتی های غیراستاندارد ضروری است؛

همچنین با تشخیص ضرورت جلوگیری از رقابت ناسالم بین بنادر؛ و با اعتقاد به ضرورت ایجاد نظام پیشرفته و هماهنگ نظارت کشور صاحب بندر و تحکیم همکاری و تبادل اطلاعات برای منظورهای یاد شده؛ در زمینه مسائل زیر به توافق رسیدند:

بخش ۱ - تعهدات :

۱-۱ - هر سازمان، مفاد این یادداشت تفاهم و پیوستهای آن را که بخش لاینفک این یادداشت تفاهم است، اجرا و کلیه اقدامات لازم را برای تصویب و یا الحاق به کلیه اسناد مربوط به اهداف این یادداشت تفاهم انجام خواهد داد.

۱-۲ - هر سازمان، نظام کارآمدی را برای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر ایجاد



بیتنالی

خواهد کرد تا از مطابقت کشتی های تجاری خارجی وارد شده به بنادر آن کشور، با استانداردهای مقرر در اسناد مربوط تعریف شده در بخش (۲) بدون هیچ تمایزی بین پرچمها اطمینان حاصل کند.

۱-۳ - مجموع بازرسی های سالانه هر سازمان طی مدت سه سال پس از نافذ شدن این یادداشت تفاهم حداقل ده درصد (۱۰٪) تعداد تخمینی کشتی های تجاری خارجی که از این به بعد به آنها «کشتی ها» اطلاق می شود و در دوره دوازده ماه اخیر وارد بنادر آن کشور شده اند، خواهد بود. کار گروهی که به موجب بخش (۱-۷) تشکیل شده بر کل فعالیت بازرسی انجام شده و میزان کارآیی آن را در سراسر منطقه نظارت خواهد کرد. کار گروه همچنین براساس تجربیات و پیشرفتهای حاصله در زمینه اجرای مفاد یادداشت تفاهم، میزان بازرسی های مورد نظر را تعدیل خواهد کرد.

۱-۴ - هر سازمان در جهت پیشبرد اهداف این یادداشت تفاهم، با سازمانهای دیگر مشاوره، مبادله اطلاعات و همکاری خواهد کرد.

بخش ۲ - اسناد مربوط :

۲-۱ - از نظر این یادداشت تفاهم، «اسناد مربوط» عبارتند از:

- کنوانسیون بین المللی خط بارگیری، ۱۹۶۶ میلادی (۱۳۴۵ هجری شمسی)

- کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳

هجری شمسی) (سولاس ۷۴)

- پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) کنوانسیون بین المللی ایمنی

جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)

- کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی توسط کشتی ها، ۱۹۷۳ میلادی

(۱۳۵۲ هجری شمسی) و پروتکل اصلاحی آن ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی)

(ماریل ۷۳/۷۸)؛



مبتغایی

- کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان، ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی)؛

- کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی)،

- کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها، ۱۹۶۹ میلادی (۱۳۴۹ هجری شمسی)؛

- کنوانسیون کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها)، ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی) (کنوانسیون ۱۴۷ سازمان بین‌المللی کار)، همراه با پروتکل‌ها و اصلاحیه‌های این کنوانسیونها و آئین وضعیت اجباری به گونه و زمانی که لازم الاجراء می‌شوند.

۲-۲ - درخصوص کنوانسیون کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها)، ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی) (کنوانسیون ۱۴۷ سازمان بین‌المللی کار) هر سازمان دستورالعمل‌های مندرج در پیوست (۱) را برای اجرای نشریه سازمان بین‌المللی کار تحت عنوان «بازرسی شرایط کاری در کشتی‌ها: رهنمودهای اجرایی» به کار خواهد بست.

۲-۳ - هر سازمان، آن دسته از اسناد مربوطی را که نافذ بوده و دولت متبوع سازمان، عضو آن می‌باشد، به کار خواهد بست. در مورد اصلاحیه‌های اسناد مربوط، هر سازمان آن دسته از اصلاحیه‌هایی را که نافذ هستند و دولت متبوع آن سازمان، آنها را پذیرفته است، به کار خواهد بست. سند اصلاح شده، پس از آن «سند مربوط» برای آن سازمان محسوب خواهد شد.

۲-۴ - هنگام بازرسی کشتی با پرچم کشوری غیر عضو کنوانسیون یا اصلاحیه سند مربوط، به منظور کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، سازمانهای عضو چنین کنوانسیون یا اصلاحیه «سند مربوط» تضمین خواهد نمود که رفتار با کشتی مزبور و خدمه آن مساعدتر از رفتار با کشتی‌های دارای پرچم کشور عضو کنوانسیون یا «سند مربوط» نخواهد بود.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بیتالی

شماره ۹۹۳

تاریخ ۶/۴/۱۳۸۰

پست

۲-۵ - در مورد کشتی های با اندازه غیر معمول سازمانها آن دسته از الزامات اسناد مربوط را که قابل اعمال هستند اجراء خواهند کرد و تا حدی که سند مربوط اعمال نمی شود، با توجه ویژه به بخش (۵) پیوست (۲)، اقدامات لازم را برای حصول اطمینان از این که کشتی های مزبور خطری آشکار برای ایمنی، بهداشت یا محیط به شمار نمی آیند، انجام خواهند داد.

بخش ۳ - مراحل بازرسی، رفع نقائص و توقیف کشتی^(۱)

۳-۱ - در اجرای یادداشت تفاهم، سازمانها بازرسی هایی را انجام خواهند داد که شامل حداقل یک نوبت بازدید از کشتی برای بررسی گواهینامه ها و مدارک و همچنین مجاب شدن آنها از این که خدمه و شرایط عمومی کشتی، تجهیزات، محوطه ماشین آلات و اقامتگاه خدمه و نیز وضعیت بهداشتی کشتی مطابق با مفاد اسناد مربوط هستند.

۳-۲-۱ - هرگاه دلایل روشنی وجود داشته باشد مبنی بر این که شرایط کشتی یا تجهیزات یا خدمه آن اساساً با الزامات سند مربوط مطابقت ندارد، بازرسی دقیق تری از جمله بررسی بیشتر مطابقت الزامات عملیاتی روی کشتی انجام خواهد شد.

۳-۲-۲ - دلایل روشن در مواردی است که افسر بازرسی و کنترل کشور صاحب بندر دلایلی بیابد که از نظر کارشناسی او بررسی دقیق تر کشتی، تجهیزات یا خدمه را ایجاب کند، سازمانها آن دلایلی را دلایل روشن در نظر خواهند گرفت که در پیوست (۳) آمده است.

۳-۲-۳ - هیچ یک از شیوه ها نباید به عنوان تحدید اختیارات سازمانها در انجام اقداماتی در حوزه صلاحیت آنها در خصوص مواردی که به اسناد مربوط مرتبط می شود، تلقی شود.

۱ - رجوع شود به قطعنامه (۱۹) ۷۸۹ الف مجمع سازمان بین المللی دریانوردی درباره مراحل نظارت کشور

صاحب بندر و اصلاحات احتمالی آن توسط سازمان بین المللی دریانوردی.



مبتغی

۴-۲-۳- شیوه‌ها و دستورالعمل‌های مربوط برای بازرسی کشتی‌ها که در پیوست (۲) تعیین شده‌اند نیز قابل اعمال خواهد بود.

۳-۳- در انتخاب کشتی‌ها برای بازرسی، سازمانها باید اولویت را به کشتی‌های زیر بدهند:

- کشتی‌هایی که برای اولین بار یا پس از غیبتی دوازده ماهه یا بیشتر وارد بندر کشوری می‌شوند که سازمان آن یکی از امضاءکنندگان یادداشت تفاهم است؛

- کشتی‌هایی که به آنها اجازه ترک بندر کشوری داده می‌شود که سازمان آن یکی از امضاءکنندگان یادداشت تفاهم می‌باشد، مشروط بر این که نقائص مشاهده شده طی دوره زمانی معین و تا زمان انقضای آن دوره، رفع شود؛

- کشتی‌هایی که بنا به گزارش راهنمایان یا مقامات بندری، دارای نقائص هستند که ممکن است لطمه‌ای به ایمنی دریانوردی بزند؛

- کشتی‌هایی که گواهینامه‌های الزامی ساخت کشتی و تجهیزات آنها مطابق با اسناد مربوط، صادر نشده است؛

- کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک یا آلوده‌کننده که در گزارش کردن کلیه اطلاعات لازم در زمینه مشخصات کشتی، تردد کشتی و نوع کالاهای خطرناک یا آلوده‌کننده‌ای که توسط کشتی حمل می‌شود، به مقامات ذیصلاح بندر و کشور ساحلی قصور ورزیده‌اند؛

- کشتی‌هایی که به دلایل ایمنی، طی شش ماه گذشته، گواهینامه رده‌بندی آنها به حالت تعلیق درآمده است.

۴-۳- سازمانها سعی خواهند کرد از بازرسی کشتی‌هایی که ظرف شش ماه گذشته توسط سازمانهای دیگر بازرسی شده‌اند، اجتناب ورزند مگر این که دلایل روشنی برای بازرسی وجود داشته باشد. این شیوه‌ها در مورد کشتی‌های مندرج در بند ۳-۳ که بنا به صلاحدید سازمان در هر زمان می‌توان آنها را بازرسی کرد، اعمال نخواهد شد.



بیتجاری

۱-۵-۳- بازرسی‌ها تنها توسط فرد یا افرادی انجام خواهد شد که سازمان آنها اجازه بازرسی‌های کشور صاحب بندر را به آنها داده باشد و در مقابل آن سازمان مسؤل بوده و الزامات بند ۳-۵-۳ و معیارهای صلاحیت مندرج در پیوست (۴) را اجرا می‌کنند.

۲-۵-۳- فردی که تخصص او مورد نیاز است می‌تواند به افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر را اعمال می‌کند در زمانی که سازمان او نمی‌تواند تخصص مزبور را تأمین کند، کمک کند.

۳-۵-۳- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر را اعمال می‌کند و فردی که به او کمک می‌کند، نباید هیچ گونه منافع شخصی یا تجاری در بندری که کشتی‌ها در آن بازرسی می‌شوند یا در کشتی‌هایی که مورد بازرسی قرار می‌گیرند، داشته باشند و افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر نباید در استخدام و یا عهده‌دار وظایفی از سوی سازمانهای غیردولتی باشد که گواهینامه‌های رده‌بندی و الزامی صادر می‌کنند یا بازرسی‌هایی را برای صدور این نوع گواهینامه‌ها برای کشتی‌ها لازم است انجام می‌دهند.

۴-۵-۳- هر افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر باید مدرکی شخصی به صورت کارت شناسایی که توسط سازمان او صادر شده و حاکی از آن است که افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر مجاز به انجام بازرسی است، به همراه داشته باشد. به پیوست (۵) رجوع شود.

۱-۶-۳- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر بعد از اتمام بازرسی می‌بایست مدرکی را به صورتی که در پیوست (۶) این یادداشت تفاهم آمده است، به فرمانده کشتی تحویل دهد که نتایج بازرسی و جزئیات هرگونه تصمیم‌گیری افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر و اقدامات اصلاحی که قرار است برای رفع نقائص توسط فرمانده، مالک و یا کارگزار کشتی انجام شود، در آن درج شده است.

۲-۶-۳- سازمانها باید قانع شوند که هرگونه نقصی که در بازرسی، تأیید یا آشکار



بتعمالی

گردیده، رفع شده است.

۳-۶-۳- در صورتی که نقائص آشکارا برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست خطرناک باشد، سازمان کشتی را توقیف کرده یا مانع از عملیاتی خواهد شد که با نقائص کشف شده ارتباط دارد. دستور توقیف یا توقف عملیات تا زمانی که خطر برطرف نشده باشد، جز تحت شرایط مندرج در بند ۱-۸-۳ زیر لغو نخواهد شد.

۳-۶-۴- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر هنگام ارائه نظر کارشناسی خود مبنی بر توقیف یا عدم توقیف کشتی، می بایستی معیارهای مندرج در پیوست (۲) را رعایت کند.

۳-۷- در صورت توقیف کشتی، سازمان بلافاصله کشور صاحب پرچم مربوط و کنسول آن کشور یا در غیاب او، نزدیک ترین نماینده دیپلماتیک را از اقدام انجام شده مطلع خواهد ساخت. در صورت اقتضاء، سازمان مسؤول صدور گواهینامه (ها) نیز در جریان اقدام انجام شده، قرار خواهد گرفت.

۳-۸-۱- در صورتی که نقائص مندرج در بند ۳-۶-۳ را نتوان در بندری که کشتی مورد بازرسی قرار گرفته است رفع کرد، سازمان می تواند با تعیین شرایط مناسبی که توسط آن سازمان مشخص شده از نظر حصول اطمینان از این که حرکت کشتی هیچ گونه خطری برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست نخواهد داشت، به کشتی اجازه حرکت به بندر دیگر یا نزدیک ترین تعمیرگاه کشتی بدهد. در چنین شرایطی سازمان می بایستی سازمان ذی صلاح کشوری را که بندر بعدی یا تعمیرگاه کشتی در آن قرار دارد، همچنین طرفهای مذکور در بند ۳-۷ و در صورت اقتضاء هر سازمان دیگر را مطلع گرداند. این اطلاع رسانی به سازمانها مطابق پیوست (۷) انجام خواهد شد. سازمان دریافت کننده اطلاعیه مزبور، سازمان اطلاع دهنده را از اقدامات انجام شده باخبر خواهد ساخت.



مبتنی

شماره ۹۹۳

تاریخ ۱۳۸۰/۴/۰۶

پست

۲-۸-۳- سازمانها اقداماتی را انجام خواهند داد تا اطمینان حاصل کنند که کشتی های یادشده در بند ۱-۸-۳ که بدون مطابقت با شرایط تعیین شده از سوی سازمان توقیف کننده کشتی، به سفر خود ادامه می دهند یا برای انجام تعمیرات وارد بندر یا تعمیرگاه مورد توافق نمی شوند، تا زمانی که مالک یا کارگزار کشتی و کشور صاحب پرچم، به اطلاع سازمان کشوری که کشتی در آنجا دارای نقص شناخته شده است یا سازمانی که کشتی را مورد پذیرش قرار می دهد برساند که کشتی با کلیه الزامات قابل اجرای اسناد مربوط مطابقت دارد نخواهد توانست وارد هر بندر موضوع این یادداشت تفاهم شوند. در مورد اخیر، سازمان پذیرنده، کلیه سازمانهای دیگر را از این مطابقت آگاه خواهد ساخت.

۳-۸-۳- صرف نظر از مفاد مندرج در بند ۲-۸-۳ فوق در موارد استثنایی به تشخیص سازمان ممکن است به منظور کاهش احتمال خطر جانی یا آلودگی اجازه دسترسی به بندری معین داده شود.

۹-۳- مفاد بخش ۷-۳ و ۸-۳، تأثیری بر الزامات دستورالعمل های اجرایی یا اسناد مربوط که توسط سازمانهای بین المللی در خصوص شیوه های گزارش دهی و اطلاع رسانی در ارتباط با نظارت کشور صاحب بندر مقرر گردیده است، نخواهد داشت.

۱۰-۳- هنگام انجام کنترل و بازرسی به موجب این یادداشت تفاهم، سازمانها تمامی تلاشهای ممکن را برای اجتناب از توقیف یا تأخیر غیرضروری کشتی انجام خواهند داد. هیچ یک از مفاد این یادداشت تفاهم، بر حقوق ایجاد شده به وسیله مفاد اسناد مربوط در خصوص جبران خسارت ناشی از توقیف یا تأخیر غیرضروری تأثیر نخواهد گذاشت.

۱۱-۳- در صورتی که فرمانده، مالک یا نماینده کشتی، سازمانهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر را قبل از ورود یا به محض ورود یا در مدتی که کشتی در بندر است از هرگونه خسارت، خرابی یا نقص کشتی، ماشین آلات و تجهیزات کشتی که قرار است پیش از آن که کشتی آن بندر را ترک کند، تعمیر یا اصلاح شوند مطلع سازد، دستور توقیف کشتی



بیتسبیل

باید تنها در صورتی صادر شود که نقائصی که توقیف را توجیه می‌کند پس از اعلام فرمانده کشتی در مورد آمادگی کشتی برای بازرسی، یافت شده باشد. همین شیوه، در مواقعی که به سازمانهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر اطلاع داده می‌شود که کشتی قرار است از لحاظ الزامات رده تعیین شده، پرچم یا شرایط الزامی در بندر بازرسی شود، به کار برده خواهد شد.

۱۲-۳- در شرایط استثنایی، هنگامی که لازم است کشتی برای انجام تعمیرات موقتی به دلایل ایمنی، در مسیر خود به مقصد تعمیرگاه خاص، وارد بندری شود، ممکن است اجازه این کار به آن داده شود. در این شرایط، تمام فعالیتهای تجاری کشتی ممنوع خواهد بود مگر تخلیه محموله کشتی یا مخازن سوخت در صورتی که به دلایل ایمنی، ضرورت داشته باشد. تنها در صورتی که کشور صاحب پرچم کشتی، گواهینامه‌های قانونی صادر کرده باشد و اعتبار آنها را به آن سفر خاص محدود کرده باشد و کشور صاحب بندر قانع شده باشد که این کشتی هیچ‌گونه خطر ناموجهی برای ایمنی کشتی‌ها یا محیط زیست ایجاد نکرده یا باعث مشقت غیرضروری برای خدمه کشتی نخواهد شد، ممکن است اجازه رفتن به تعمیرگاه معین به کشتی داده شود.

۱۳-۳- مالک یا کارگزار کشتی حق دارد طبق قانون هر کشور، علیه توقیف کشتی به سازمان اجرایی بالاتر یا دادگاه با صلاحیت قابل قبول مراجعه کند. با این حال مراجعه موجب تعیین حکم توقیف کشتی نخواهد شد.

۱۴-۳- چنانچه در بازرسی کشتی نقائصی مشاهده شود که توقیف کشتی را اجتناب‌ناپذیر سازد، کلیه هزینه‌های مربوط به بازرسی‌های بعد از بازرسی اول بر عهده مالک یا کارگزار کشتی خواهد بود. لغو توقیف تا زمان پرداخت کامل هزینه‌ها یا ارائه ضمانت نامه معتبر برای پرداخت هزینه‌ها، انجام نخواهد شد.



بیت

شماره ۹۹۳ ج

تاریخ ۱۴۱۰/۰۶/۱۳

پست

بخش ۴ - ارائه اطلاعات :

- ۴-۱- هر سازمان، بازرسی‌های خود به موجب مفاد این یادداشت تفاهم و نتایج آنها را براساس روش‌های مندرج در پیوست (۸)، گزارش خواهد کرد.
- ۴-۲- سازمانها اطلاعات زیر را در اختیار دبیرخانه قرار خواهند داد:
 - الف - تعداد افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که از طرف آنها بازرسی‌های کشور صاحب بندر را انجام می‌دهند؛
 - ب - تعداد کشتی‌هایی که پیش از اجرای یادداشت تفاهم، در یک سال آماری وارد بندر آنها می‌شوند؛
 - پ - هزینه‌های بازرسی (در صورت وجود).این اطلاعات به طور سالانه روز آمد خواهد شد.

بخش ۵ - نقض الزامات عملیاتی:

سازمانها بنا به تقاضای سازمان دیگر، تلاش خواهند کرد مدارکی دال بر نقض احتمالی الزامات عملیاتی مندرج در ماده (۱۰) مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی) و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها، مورخ ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) اصلاح شده فراهم آورند. در صورت نقض احتمالی الزامات عملیاتی مانند تخلیه مواد مضر، سازمان، بنا به درخواست سازمان دیگر، بندری که کشتی مظنون به نقض الزامات مزبور در آن متوقف است، مورد بازدید قرار می‌دهد تا اطلاعاتی را به دست آورده و در صورت اقتضاء از مواد آلوده‌کننده مورد ادعا نمونه برداری کند. در موارد یادشده در این ماده، سازمان درخواست‌کننده باید اعلام کند که کشور صاحب پرچم کشتی، پیشاپیش از موارد نقض گزارش شده، مطلع شده است.



مجلس

بخش ۶ - هم‌اندیشی‌ها و برنامه‌های آموزشی:

سازمانها تلاش خواهند کرد هم‌اندیشی‌ها و برنامه‌های آموزشی مقتضی را برگزار کنند.

بخش ۷ - ساختار سازمانی:

۷-۱- کارگروهی مرکب از نماینده از هر یک از سازمانهای عضو یادداشت تفاهم، تشکیل خواهد شد. از نماینده سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار برای شرکت در زمینه‌های کاری کارگروه بدون داشتن حق رأی دعوت خواهد شد. نمایندگان سازمانهای دریانوردی سایر کشورهای منطقه، و با رعایت مفاد بخش (۱۰)، هر سازمان یا مرجع دیگری که کارگروه، مناسب بداند، می‌تواند به عنوان ناظر حضور یابند.

۷-۲- کارگروه سالی یک بار و نیز در زمانهای دیگری که ممکن است تصمیم بگیرد تشکیل خواهد شد.

۷-۳- کارگروه:

- وظایف معینی را که به موجب یادداشت تفاهم به آن محول شده، انجام خواهد داد؛

- با استفاده از کلیه ابزارهای لازم از جمله برگزاری هم‌اندیشی‌هایی برای بازرسان، هماهنگی روشها و شیوه‌های بازرسی، رفع نقائص، توقیف و اجرای بند ۲-۴ را ترغیب خواهد کرد؛

- دستورالعمل‌هایی را برای انجام بازرسی به موجب این یادداشت تفاهم تدوین و مورد بررسی قرار خواهد داد.

- روشهایی از جمله روشهای مربوط به تبادل اطلاعات را تدوین و مورد بررسی قرار خواهد داد؛



بیتسابی

- دیگر موضوعات مربوط به اجرا و کارایی این یادداشت تفاهم را مورد بررسی قرار خواهد داد؛
- با استفاده از کلیه ابزارهای لازم، هماهنگی اجرا و کارایی این یادداشت تفاهم با موافقتنامه‌های مشابه برای مناطق دیگر را ارتقاء خواهد بخشید.
- بودجه را تصویب و کمکهای مالی هر یک از اعضاء یادداشت تفاهم را تعیین خواهد کرد.
- ۴-۷- جز در مواردی که به نحوی دیگر مقرر شده باشد (در بخش ۹) کارگروه با اکثریت نسبی تصمیم‌گیری خواهد کرد.
- ۵-۷- دبیرخانه‌ای مطابق با اصول زیر تشکیل خواهد شد:
- الف - دبیرخانه، نهادی غیرانتفاعی بوده و مقر آن در گوا، هند، خواهد بود؛
- ب - دبیرخانه، به‌طور کلی به هیچ سازمان یا دستگاه اجرایی دریایی وابسته نخواهد بود؛
- پ - کارگروه بر کار دبیرخانه نظارت خواهد کرد و دبیرخانه باید پاسخگویی کارگروه باشد؛
- ت - دبیرخانه دارای حساب بانکی خواهد بود که کلیه دیون و کمکهای مالی به آن واریز خواهد شد؛
- ث - فعالیتهای دبیرخانه از طریق حساب بانکی و براساس بودجه تعیین شده توسط کارگروه انجام خواهد شد؛
- ج - سال مالی دبیرخانه از اول ژانویه (یازدهم دی‌ماه) آغاز خواهد شد.
- ۶-۷- دبیرخانه که تحت نظارت کارگروه و در محدوده منابع موجود انجام وظیفه می‌کند، موارد زیر را انجام خواهد داد:
- برگزاری همایشها، توزیع مقالات و ارائه کمکهای لازم به کارگروه برای اجرای وظایف آن؛



مبتنی

شماره ۹۹۳

تاریخ ۱۳۸۰/۴/۶

پوست

- تسهیل تبادل اطلاعات، اجرای شیوه‌های مندرج در پیوست (۱۰) و تهیه گزارشهای لازم در راستای اهداف این یادداشت تفاهم؛
- انجام سایر امور ضروری برای حصول اطمینان از اجرای کارآمد یادداشت تفاهم.

بخش ۸ - ساختار مالی :

هزینه‌های اداره دبیرخانه و مرکز اطلاعات توسط منابع زیر تأمین می‌شود:
- کمک مالی اعضاء یادداشت تفاهم؛ و
- هدایا و حق عضویت‌های کشورها یا سازمانهای کمک کننده. (در صورت وجود).
هریک از اعضاء این یادداشت تفاهم مکلف است کمکهای مالی خود را برای تأمین هزینه‌های اداره دبیرخانه و مرکز اطلاعات، منطبق با تصمیمات و روشهای مصوب کارگروه تأمین کند.

بخش ۹ - اصلاحیه ها :

۹-۱ - هر سازمانی که این یادداشت تفاهم را پذیرفته است، می‌تواند اصلاحاتی را در مورد یادداشت تفاهم پیشنهاد کند.
۹-۲ - در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی برای بخشهای یادداشت تفاهم، مراحل زیر انجام خواهد گرفت:

الف - اصلاحیه پیشنهادی، حداقل شش هفته پیش از گردهمایی کارگروه از طریق دبیرخانه برای بررسی ارائه خواهد شد؛

ب - اصلاحیه‌ها با آراء اکثریت دو سوم نمایندگان سازمانهای شرکت کننده در یادداشت تفاهم تصویب خواهد شد. هر سازمان تنها حق یک رأی را دارد. اصلاحیه‌ای که بدین‌گونه تصویب شده، از سوی دبیرخانه جهت پذیرش به سازمانها ارسال خواهد شد؛

پ - اصلاحیه‌ای که بدین‌گونه تصویب شده در پایان دوره شش ماهه پس از تاریخ



بیت‌سالی

تصویب آن توسط نمایندگان سازمانها در کارگروه یا در پایان هر دوره دیگری که به اتفاق آراء نمایندگان سازمانها در کارگروه در زمان تصویب تعیین شده باشد، پذیرفته شده تلقی خواهد شد؛

ث - اصلاحیه، (۶۰) روز پس از پذیرش یا در پایان هر دوره دیگری که نمایندگان سازمانها در کارگروه به اتفاق آراء تعیین کرده‌اند، نافذ خواهد شد.

۳-۹ - در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی برای پیوست‌های یادداشت تفاهم مراحل زیر انجام خواهد شد:

الف - اصلاحیه پیشنهادی از طریق دبیرخانه برای بررسی به سازمانها تسلیم خواهد شد؛

ب - اصلاحیه در پایان دوره سه ماهه از تاریخ ارسال آن توسط دبیرخانه، پذیرفته شده تلقی خواهد شد، مگر این که سازمانی به طور کتبی درخواست بررسی اصلاحیه توسط کارگروه را داشته باشد. در مورد اخیر، شیوه مندرج در بند ۲ - ۹ اعمال خواهد شد؛

پ - اصلاحیه، (۶۰) روز پس از پذیرش یا در پایان هر دوره‌ای که سازمانها به اتفاق آراء تعیین کرده باشند، نافذ خواهد شد.

بخش ۱۰ - مفاد اجرایی :

۱-۱۰ - یادداشت تفاهم، به حقوق و تعهدات مندرج در سایر اسناد بین‌المللی، لطمه‌ای نخواهد زد.

۲-۱۰ - سازمان دریایی کشور مستقر در منطقه، به شرط رعایت معیارهای مندرج در پیوست (۹) می‌تواند به این یادداشت تفاهم ملحق شود.

۳-۱۰ - سازمانهایی که با شرایط مندرج در پیوست (۹) مطابقت دارند، می‌توانند از طریق زیر به عضویت این یادداشت تفاهم درآیند :



بیتسالی

شماره ۹۹۲

تاریخ ۱۳۸۰/۴/۶

پست

- الف - امضاء بدون حق شرط در مورد پذیرش؛ یا
- ب - امضاء مشروط به پذیرش و متعاقب آن پذیرش.
- یادداشت تفاهم از تاریخ پنجم ژوئن ۱۹۹۸ تا ۲۲ ژانویه ۱۹۹۹ میلادی (۱۳۷۷/۳/۱۵ تا ۱۳۷۸/۱۱/۲ هجری شمسی) در مقر دبیرخانه، برای امضاء مفتوح خواهد بود.
- ۱۰-۴ - پذیرش یا الحاق، از طریق ارسال ابلاغیه کتبی توسط هر سازمان به دبیرخانه انجام خواهد گرفت.
- ۱۰-۵ - دبیرخانه، سازمانهای امضاءکننده یادداشت‌های تفاهم را از هرگونه امضاء، ابلاغیه کتبی، پذیرش یا الحاق و تاریخ آنها مطلع خواهد نمود.
- ۱۰-۶ - این یادداشت تفاهم، (۹۰) روز پس از تاریخ پذیرش یا الحاق، برای هر سازمان لازم‌الاجرا خواهد شد.
- ۱۰-۷ - هر مرجع یا سازمان دریایی که مایل باشد به عنوان ناظر شرکت کند، لازم است درخواستی کتبی را به کارگروه ارسال دارد و به شرط موافقت به اتفاق آراء نمایندگان سازمانهای حاضر و رأی دهنده در کارگروه، به عنوان ناظر، پذیرفته خواهد شد.
- ۱۰-۸ - هر سازمان می‌تواند با ارائه یادداشت کتبی (۶۰) روزه به کارگروه از یادداشت تفاهم کناره‌گیری کند.
- ۱۰-۹ - متن انگلیسی، نسخه رسمی این یادداشت تفاهم است.



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیتنالی

پیوست ۱

فهرست سازمانهای دریایی - مراجع دریایی

استرالیا

مدیرعامل

خدمات ایمنی کشتی و پرسنل
بخش ایمنی دریانوردی استرالیا

بنگلادش

مدیرکل کشتیرانی
اداره کشتیرانی

جیبوتی

مدیربخش امور دریایی
وزارت حمل و نقل و ارتباطات

ارینتره

مدیرکل
اداره حمل و نقل دریایی
وزارت حمل و نقل و ارتباطات



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیتنالی

شماره ۹۹۳

تاریخ ۱۳۸۰/۴/۴

پوست

اتیوپی

رئیس اداره دریانوردی
وزارت حمل و نقل و ارتباطات

هند

مدیرکل کشتیرانی
اداره کل کشتیرانی

ایران

مدیرکل امور دریایی
سازمان بنادر و کشتیرانی

کنیا

دبیر دائمی
وزارت حمل و نقل و ارتباطات

مالدیو

مدیر
وزارت حمل و نقل و ارتباطات

موریس

مدیر کشتیرانی
وزارت حمل و نقل زمینی و کشتیرانی و ایمنی عمومی



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیت‌المالی

شماره ۹۹۳
تاریخ ۱۳۸۰ / ۴ / ۰۶
پست

موزامبیک

مدیر ایمنی و دریانوردی

میانمار

مدیرکل

بخش اداره دریایی

عمان

مدیرکل

اداره امور بنادر و دریانوردی

وزارت ارتباطات

سیشل

مشاور حقوقی

بخش خدمات دریایی و بندری

وزارت جهانگردی و حمل و نقل

آفریقای جنوبی

اداره ایمنی دریانوردی آفریقای جنوبی

سريلانكا

مدیر کشتیرانی تجاری



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیتنالی

وزارت کشتیرانی

سودان

شرکت بنادر سودان

تانزانیا

دبیر دائمی

وزارت ارتباطات و حمل و نقل

یمن

رئیس

شرکت دولتی امور دریایی

شماره ۹۹۳
تاریخ ۱۳۸۰/۴/۰۶
پست



بیتسابی

پیوست (۲)

رهنموده‌هایی که بازرسان باید در بازرسی کشتیرانی بین‌المللی رعایت کنند

بخش ۱ - کلیات :

۱-۱- رهنموده‌هایی که باید به هنگام بازرسی کشتی‌های خارجی رعایت شود.
رهنموده‌هایی که در بخش ۱-۳ این یادداشت تفاهم به آن اشاره شده، به مفاد مربوط در مقررات زیر ارجاع دارند:

الف - روشهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر (قطعنامه «۱۹» ۷۸۷ - الف سازمان بین‌المللی دریانوردی)؛

ب - اصول تأمین نیروی انسانی سالم (قطعنامه «۱۲» ۴۸۱ - الف سازمان بین‌المللی دریانوردی) و پیوستهایی که مفاد سند تأمین حداقل نیروی انسانی سالم را تشکیل می‌دهند (پیوست ۱) و رهنموده‌های اجرای اصول تأمین نیروی انسانی سالم (پیوست ۲)؛

پ - مفاد مقررات بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی؛

ت - کتابچه سازمان بین‌المللی کار در باره «بازرسی شرایط کار در کشتی؛ رهنموده‌هایی در مورد شیوه‌های کار»؛

ث - دستورالعمل‌های مقرر در پیوست یادداشت تفاهم.

۱-۲- اصول حاکم بر اصلاح معایب یا توقیف کشتی:

افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، در تصمیم‌گیری در باره اصلاح معایب یا توقیف کشتی، نتایج حاصل از بازرسی دقیقی را که طبق بخش (۳) انجام شده است،



مبتنیان

در نظر خواهد گرفت. افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در تعیین این که آیا کشتی باید تا هنگام رفع معایب توقیف شود یا به آن اجازه داده شود به رغم داشتن برخی معایب که با در نظر گرفتن شرایط خاص سفر دریایی مورد نظر، خطرهایی نامعقول برای ایمنی، سلامت یا محیط زیست نخواهد داشت، به دریا برود، نظر کارشناسی خود را ارائه خواهد داد. در ارتباط با استانداردهای تأمین حداقل نیروی انسانی و مفاد کنوانسیون شماره (۱۴۷) سازمان بین‌المللی کار، روشهای خاصی که در بخشهای (۳) و (۴) این پیوست تعیین شده است، باید رعایت گردد.

۳-۱- اجرای شرط «رفتار یکسان با کشتی‌ها»:

در اجرای بخش ۴-۲ این یادداشت تفاهم، موارد زیر می‌بایستی رعایت شود:
کشتی‌هایی که مجاز به برافراشتن پرچم کشوری هستند که عضو اسناد مربوط فهرست شده در بخش (۲) نمی‌باشد و به این لحاظ فاقد گواهینامه‌هایی هستند که نشانگر اسنادی قابل قبول در خصوص شرایط مناسب روی کشتی باشند، به طور دقیق بازرسی خواهند شد. افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در چنین بازرسی‌هایی، می‌بایست همان دستورالعمل‌هایی را اجرا کند که برای کشتی‌هایی که در مورد آنها اسناد مربوط قابل اجرا است، پیش‌بینی شده است.

شرایط موجود در عرشه این نوع کشتی و وضعیت تجهیزات، گواهینامه خدمه، تعداد و ترکیب آن می‌بایستی با اهداف مفاد سند مربوط مطابقت داشته باشد، در غیر این صورت، کشتی، مشمول محدودیت‌هایی خواهد شد که برای حصول سطحی مشابه از ایمنی الزامی است.



بیتنامی

بخش ۲ - ایمنی کشتی‌ها در ارتباط با کنوانسیون‌های ایمنی جان اشخاص در دریا ۷۴/۷۸، خطوط شاهین ۱۹۶۶ میلادی (۱۳۴۵ هجری شمسی)، کنوانسیون تجدیدنظر در مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی) و جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها ۷۳/۷۸

۱- ۲ - بازرسی دقیق‌تر

تا آنجا که دلایل روشنی برای بازرسی دقیق‌تر مربوط به مفاد کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، پروتکل مربوط به آن، کنوانسیون خطوط شاهین، کنوانسیون تجدیدنظر در مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی) و کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها ۷۳/۷۸ وجود دارد، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر به هنگام انجام بازرسی، ملاحظاتی را که در روشهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر (قطعنامه ۱۹) (۷۸۷ - الف سازمان بین‌المللی دریانوردی)، مفاد مقررات بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی و مفاد بخش (۴) در ارتباط با شرایط زندگی و کار روی کشتی مقرر شده، مد نظر قرار خواهد داد.

بخش ۳ - گواهینامه و استانداردهای حداقل نیروی انسانی

۱- ۳ - مقدمه

اصل عمده برای بازرسی تأمین نیروی انسانی کشتی‌های خارجی توسط کشور صاحب بندر باید تشخیص مطابقت با الزامات تأمین نیروی انسانی سالم کشور صاحب پرچم باشد. در صورت تردید در این موضوع، می‌بایستی با کشور صاحب پرچم مشورت شود. الزامات تأمین نیروی انسانی سالم مزبور برگرفته از مقررات زیر است :



مبتنیان

الف - کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا - ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)؛

ب - کنوانسیون کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها) ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی)؛ (کنوانسیون ۱۴۷ سازمان بین‌المللی کار) که از جمله به مواد (۳) و (۴) کنوانسیون شماره (۵۳) سازمان بین‌المللی کار اشاره می‌کند؛

پ - کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهداری دریانوردان - ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) (اصلاح شده)

ت - مفاد سند تأمین حداقل نیروی انسانی سالم (پیوست «۱» قطعنامه «۱۲» ۴۸۱-الف سازمان بین‌المللی دریانوردی)؛

ث - دستورالعمل‌های اجرایی اصول تأمین نیروی انسانی سالم (قطعنامه «۱۲» ۴۸۱-الف سازمان بین‌المللی دریانوردی).

توقیف کشتی توسط کشور صاحب بندر، تنها به موجب دلایل تعیین شده در اسناد مربوط صورت خواهد گرفت.

۳-۲- نظارت بر تأمین نیروی انسانی

۳-۲-۱- در صورتی که نیروی انسانی کشتی طبق سند تأمین نیروی انسانی سالم یا سند مشابهی که توسط کشور صاحب پرچم صادر شده است تأمین شده باشد، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر باید بپذیرد که نیروی انسانی کشتی به طور صحیح تأمین شده است مگر این که این سند به طوری مشخص بدون در نظر گرفتن اصول مندرج در اسناد مربوط و دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص اجرای اصول تأمین نیروی انسانی سالم صادر شده باشد. در مورد اخیر، افسر کنترل و بازرسی کشورهای صاحب بندر طبق روشهای تعریف شده در بند ۳-۲-۳ عمل خواهد کرد.

۳-۲-۲- چنانچه تعداد یا ترکیب واقعی خدمه کشتی مطابق با سند تأمین نیروی



بیتعیالی

انسانی نباشد، کشور صاحب بندر باید در این خصوص که آیا کشتی می تواند با تعداد و ترکیب واقعی خدمه عازم دریا شود یا خیر، از کشور صاحب پرچم درخواست مشورت کند. این درخواست باید در اسرع وقت صورت گیرد.

پاسخ کشور صاحب پرچم (در صورتی که پاسخی وجود داشته باشد) باید از طریق تلکس یا دورنگار تأیید شود. اگر تعداد واقعی و ترکیب خدمه کشتی طبق سند تأمین نیروی انسانی، سالم نباشد یا کشور صاحب پرچم نیز حرکت کشتی را توصیه نکند، پس از رعایت دقیق معیارهای تعیین شده در بند ۴-۳ این پیوست، توقیف کشتی را می توان در دستور کار قرار داد.

۳-۲-۳- اگر کشتی، سند تأمین نیروی انسانی سالم یا سندی مشابه آن به همراه نداشته باشد، کشور صاحب بندر می بایستی از کشور صاحب پرچم درخواست کند که ضمن تعیین تعداد خدمه مورد نیاز و ترکیب آن، در اسرع وقت مدرکی دال بر آن صادر کند. در صورتی که تعداد و ترکیب واقعی خدمه با مشخصات دریافتی از کشور صاحب پرچم مطابقت نداشته باشد، روش مندرج در بند ۲-۲-۳ اعمال خواهد شد. چنانچه کشور صاحب پرچم به این درخواست پاسخ ندهد، این امر دلیلی روشن برای بازرسی های دقیق تر به شمار خواهد آمد تا اطمینان حاصل شود که تعداد و ترکیب خدمه طبق اصول مندرج در بند ۱-۳ می باشد. تنها در صورتی به کشتی اجازه عزیمت داده خواهد شد که با در نظر گرفتن معیارهای توقیف کشتی به موجب بند ۴-۳، این کار ایمن باشد. در چنین مواردی، حداقل معیارهایی که باید رعایت شود، شدیدتر از معیارهایی که برای کشتی های حامل پرچم کشور صاحب بندر به اجرا گذاشته می شود، نخواهد بود. نبود سند تأمین نیروی انسانی سالم می بایستی به عنوان یک نقص گزارش شود.

۳-۳- نظارت بر گواهینامه

۳-۳-۱- نظارت عمومی بر گواهینامه در مورد کشتی باید طبق روشهای مقرر در



بتعمالی

ماده (۱۰) و ماده (۱/۴) کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهداری دریانوردان انجام شود.

۲-۳-۳- نظارت بر گواهینامه کشتی‌هایی که به حمل محمولات مایع خطرناک به صورت فله اشتغال دارند، باید شدیدتر صورت بگیرد. افسر کنترل و بازرسی کشتور صاحب بندر باید شخصاً مجاب شود که افسران مسؤل جابجایی کالاها و عملیات، دارای مدارک مستند مبنی بر گذراندن دوره آموزشی و تجربه مناسب در این زمینه هستند. هیچ‌گونه معافیتی از به همراه داشتن این مدارک مستند، پذیرفتنی نیست. کشف هرگونه نقص باید به فرمانده اطلاع داده شود و عیب مذکور نیز اصلاح گردد. در ارتباط با آموزشهای مناسب، به فصل (۵) کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهداری دریانوردان، قطعنامه‌های (۱۰)، (۱۱) و (۱۲) که توسط کنوانسیون بین‌المللی آموزش، گواهینامه و نگهداری دریانوردان مورخ ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) تصویب شده، بخش‌های مربوط مقررات بین‌المللی ساخت و تجهیزات کشتی‌های حامل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله و مقررات بین‌المللی ساخت و تجهیزات کشتی‌های حامل گاز مایع فله، ارجاع داده شده است.

۴-۳- توقیف

قبل از توقیف کشتی به موجب بندهای ۲-۳ یا ۳-۳ این پیوست، شرایط زیر باید در نظر گرفته شود:

الف - زمان و نوع سفر یا خدمات مورد نظر؛

ب - این که عیب و نقص مورد نظر خطری برای کشتی، افراد روی کشتی یا محیط زیست به وجود می‌آورد یا خیر؛

پ - این که مدت زمان استراحت لازم خدمه کشتی می‌تواند رعایت شود یا خیر؛

ت - اندازه و نوع کشتی و نوع تجهیزات کشتی؛



بیتجاری

ث - نوع کالا.

غیبت افسران عرشه یا مهندس که صدور گواهینامه برای آنان الزامی است، نباید دلیل توقیف کشتی باشد، خواه این غیبت طبق هرگونه مفاد استثنایی مورد تأیید کشور صاحب پرچم باشد یا خیر.

بخش ۴ - کنوانسیون شماره ۱۴۷ کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها) ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی)

- ۱-۴ - بازرسی های روی کشتی به موجب کنوانسیون کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها) ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی) (کنوانسیون ۱۴۷ سازمان بین المللی کار) مربوط به موارد زیر خواهد بود:
- الف - کنوانسیون حداقل سن ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) (شماره ۱۳۸) یا کنوانسیون (دریایی) حداقل سن (اصلاحی، ۱۹۳۸ میلادی - ۱۳۱۷ هجری شمسی) (شماره ۵۸ یا کنوانسیون (دریایی) حداقل سن، ۱۹۲۰ میلادی (۱۲۹۹ هجری شمسی) (شماره ۷)؛
- ب - کنوانسیون آزمایش های پزشکی (دریانوردان) ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هجری شمسی) (شماره ۷۳)؛
- پ - کنوانسیون پیشگیری از سوانح (دریایی)، ۱۹۷۰ میلادی (۱۳۴۹ هجری شمسی) (مواد ۴ و ۷)؛
- ت - کنوانسیون محل اقامت خدمه (اصلاحی)، ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هجری شمسی) (شماره ۹۲)؛
- ث - کنوانسیون غذا و تأمین غذا (خدمه کشتی)، ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هجری شمسی) (شماره ۶۸) (ماده ۵)؛



مبتغیان

ج - کنوانسیون گواهینامه شایستگی افسران، ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هجری شمسی) (شماره ۵۳) (مواد ۳ و ۴)؛

بازرسی در مورد گواهینامه‌های شایستگی، در بخش (۳) این پیوست مطرح شده است. افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در اجرای وظایف کنترل و بازرسی، با توجه به برداشت کلی خود در مورد کشتی، برای تصمیم‌گیری در این خصوص که کشتی باید مورد بازرسی دقیق‌تری قرار بگیرد یا خیر، مجبور خواهد بود از نظر کارشناسی خود استفاده کند. به تمام شکایت‌های مربوط به شرایط روی عرشه باید به طور کامل رسیدگی شود و براساس شرایط، اقدامات لازم صورت پذیرد. افسر کنترل و بازرسی باید در تعیین این نکته که آیا وضعیت کشتی باعث به وجود آمدن خطراتی برای ایمنی یا سلامت خدمه که اصلاح شرایط را ضروری می‌سازد، می‌شود یا خیر، از نظر کارشناسی خود استفاده نماید و در صورت لزوم می‌تواند کشتی را تا انجام اقدامات اصلاحی مناسب توقیف کند.

۲-۴- وقتی دلایل روشنی برای بازرسی دقیق‌تر مربوط به مفاد کنوانسیون (۱۴۷) سازمان بین‌المللی کار وجود داشته باشد، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر به هنگام انجام بازرسی باید مفاد بند قبلی این بخش و ملاحظات ارائه شده در کتابچه سازمان بین‌المللی کار تحت عنوان «بازرسی شرایط کار در کشتی: رهنمودهایی در مورد شیوه‌های کار» را مدنظر قرار دهد.

۳-۴- کنوانسیون‌های مربوط در چارچوب مفاد بند ۴-۴ عبارتند از:

الف - کنوانسیون اساسنامه دریانوردان، ۱۹۲۶ میلادی (۱۳۰۵ هجری شمسی) (شماره ۲۲)؛

ب - کنوانسیون مراجعت دریانوردان به کشور خود؛ ۱۹۲۶ میلادی (۱۳۰۵ هجری شمسی) (شماره ۲۳)؛

پ - کنوانسیون مسؤلیت صاحبان کشتی (در برابر دریانوردان بیمار و مصدوم)، ۱۹۳۶ میلادی، (۱۳۱۵ هجری شمسی) (شماره ۵۵) یا کنوانسیون (دریایی) بیمه بیماری،



بیت‌المالی

شماره ۹۹۳ ج

تاریخ ۱۴۷۰/۱۴۸

پست

۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هجری شمسی) یا کنوانسیون مراقبتهای پزشکی و مزایای دوره بیماری، ۱۹۶۹ میلادی (۱۳۴۸ هجری شمسی) (شماره ۱۳۰)؛

ت - کنوانسیون آزادی مجامع و حمایت از حق تشکلهای صنفی، ۱۹۴۸ میلادی (۱۳۲۷ هجری شمسی) (شماره ۸۷)؛

ث - کنوانسیون حق تشکلهای صنفی و مذاکرات جمعی، ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هجری شمسی) (شماره ۹۸)؛

۴-۴ - در صورتی که افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، شکایتی مبنی بر عدم رعایت معیارهای مقرر در کنوانسیونهای مندرج در بند ۳-۴ دریافت کند، موضوع باید برای اقدامات بعدی به نزدیکترین نماینده دریایی، کنسولی یا دیپلماتیک کشور صاحب پرچم گزارش شود. در صورت ضرورت، سازمان ذی ربط می تواند گزارشی را (در صورت امکان) همراه با شواهد، برای کشور صاحب پرچم ارسال داشته و نسخه ای از آن را برای سازمان بین المللی کار بفرستد.

۴-۵ - بخشهایی از کتابچه سازمان بین المللی کار تحت عنوان «بازرسی شرایط کار در کشتی؛ رهنمودهایی در مورد شیوه های کار» که به موارد زیر مربوط می شوند:

الف - شیوه های کنترل و بازرسی کشتی های حامل پرچم خودی؛

ب - آموزش حرفه ای؛

پ - گواهینامه شایستگی افسر کشتی؛

ت - ساعات کاری و تأمین نیروی انسانی؛

نه به عنوان مفاد مربوط به بازرسی کشتی ها بلکه صرفاً باید به عنوان اطلاعاتی برای

افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر تلقی شوند.



بیتجاری

بخش ۵ - رهنمودهایی برای بازرسان که باید در بازرسی کشتی‌های با اندازه غیر معمول و کشتی‌های دارای ساخت سنتی مورد ملاحظه قرار گیرد

۱- کشتی‌های با اندازه غیر معمول

۱-۱- موارد زیر راهنمای اجرای بخش ۵-۲ در ارتباط با کشتی‌های باری اندازه غیر معمول است؛

۱-۲- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر تا جایی که سند مربوط در مورد کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن قابل اعمال نباشد باید مفاد مندرج در «مقررات ایمنی کشتی‌های با اندازه غیر معمول^(۱)» را اساس کار خود قرار دهد.

۲- کشتی‌های دارای ساخت سنتی

۲-۱- موارد زیر راهنمای اجرای بخش ۵-۲ در ارتباط با کشتی‌های دارای ساخت سنتی است :

۲-۲- وظیفه افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر تا جایی که سند مربوط در مورد کشتی دارای ساخت سنتی قابل اعمال نباشد، ارزیابی این مسأله است که کشتی دارای استاندارد قابل قبولی در ارتباط با ایمنی، بهداشت یا محیط زیست است یا خیر. در این ارزیابی، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر باید توجه لازم را به عواملی مانند طول مدت و نوع سفر یا خدمات مورد نظر، اندازه و نوع کشتی، تجهیزات و نوع کالاهای کشتی مبذول دارد.

۲-۳- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در اجرای وظایف خود به موجب بند ۲-۲، باید از گواهینامه‌ها و سایر اسنادی که توسط کشور صاحب پرچم صادر شده است، به عنوان راهنما استفاده کند و در پرتو گواهینامه‌ها و اسناد مزبور و در برداشت کلی

۱ - این مقررات در اولین جلسه توسط کمیته تدوین و تصویب شده است.



بیتسالی

شماره ۹۹۳

تاریخ ۱۳۸۰ / ۴ / ۴

پوست

خود از کشتی مورد نظر و نیز با در نظر گرفتن عوامل مذکور در بند ۲-۲ در اتخاذ تصمیم در این خصوص که آیا کشتی نیاز به بازرسی دقیق تر دارد یا نه، و این که بازرسی مزبور در چه زمینه‌هایی باید انجام شود، نظر کارشناسی خود را بکار ببرد، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بند در صورت ضرورت باید مواد مندرج در بند ۲-۴ را مورد توجه قرار دهد. فهرست یاد شده جامع نیست و فقط نمونه موارد مربوط در آن ارائه شده است.

۲-۴- موارد کلی مهم

۱-۲-۴- موارد مربوط به شرایط تعیین خطوط بارگیری :

- نفوذ ناپذیری (یا حسب مورد ضد آب بودن) یکپارچگی عرشه‌های باز؛

- انبارها و وسایل مسدودکننده؛

- نفوذ ناپذیری دریچه‌های حفره‌های بناهای فوقانی؛

- وسایل تخلیه آب عرشه؛

- خروجی‌های کناری؛

- هواکش‌ها و لوله‌های هوا؛

- اطلاعات مربوط به پایداری کشتی.

۲-۲-۴- سایر موارد مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا:

- وسایل نجات؛

- وسایل اطفاء حریق؛

- وضعیت کلی ساختار کشتی (بدنه، عرشه، درهای انبارها و غیره)؛

- ماشین‌آلات اصلی و تأسیسات برقی؛

- تجهیزات ناوبری از جمله تأسیسات رادیویی.

۳-۲-۴- موارد مربوط به جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها:

- وسائل کنترل تخلیه نفت و ترکیبات نفتی، مانند وسایل جداسازی آبهای آغشته

به مواد نفتی یا دیگر وسایل مشابه (مخزن یا مخازن) برای نگهداری نفت، ترکیبات نفتی و



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیت‌المالی

شماره ۹۹۳-۵

تاریخ ۱۳۸۰/۴/۰۶

پست

پسمانهای نفتی؛

- وجود نفت در خنهای موتورخانه.

۲-۵ - در صورت وجود نقائص خطرناک برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر با توجه به عوامل مندرج در بند ۲-۲ برای اطمینان از برطرف شدن نقص یا این که اگر به کشتی اجازه حرکت به بندر دیگری داده شود، خطر مشهودی برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست به وجود نمی‌آید، باید اقداماتی انجام دهد که ممکن است در صورت لزوم، شامل توقیف کشتی نیز بشود.



پیوست (۳)

واقعتهایی که به عنوان «دلایل روشن» تلقی می‌شوند

سازمانها از جمله موارد زیر را به عنوان «دلایل روشن» تلقی خواهند کرد:

- ۱- گزارش یا ابلاغیه سازمان دیگر؛
- ۲- گزارش یا شکوائیه ناخدا، یکی از خدمه کشتی یا هر شخص یا سازمانی که منافی مشروع در عملیات ایمن کشتی، شرایط کار و زندگی در کشتی یا جلوگیری از آلودگی داشته باشد، مگر آن که سازمان ذی‌ربط، گزارش یا شکوائیه را به طور وضوح بی‌پایه و اساس تشخیص دهد. هویت فرد گزارش دهنده یا شاکی نباید برای ناخدا یا مالک کشتی مربوط فاش شود؛
- ۳- سایر قرائنی که ممکن است نیاز به بازرسی دقیق‌تر یا گسترده‌تری را به ویژه باتوجه به پیوست (۲) ایجاب کند.

به منظور کنترل رعایت الزامات عملیاتی روی کشتی، «دلایل روشن» خاص عبارتند

از:

- ۱- شواهدی دال بر نقائص عملیاتی که در مراحل کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر طبق کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا - ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)، کنوانسیون جلوگیری از تصادم در دریا (۷۳/۷۸) و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان - ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مشخص شده است؛
- ۲- شواهدی دال بر این که کار با کالا و سایر عملیات به صورت ایمن یا طبق رهنمودهای سازمان بین‌المللی دریانوردی صورت نمی‌گیرد؛



مبتنی

- ۳- درگیر شدن کشتی در تصادفات دریایی به علت عدم پیروی از الزامات عملیاتی؛
- ۴- مدارکی مبتنی بر مشاهده تمرین عملیات اطفاء حریق و این که ترک کشتی حاکی از ناآشنایی خدمه با روش‌های اساسی است؛
- ۵- نبود فهرست اسامی به روز شده؛
- ۶- قرائتی مبنی بر این که خدمه مربوط نمی‌توانند ارتباطی مناسب با یکدیگر یا دیگر افراد روی عرشه ایجاد کنند یا قرائتی مبنی بر این که کشتی نمی‌تواند به زبان مشترک یا زبان مقامات ساحلی با آنها ارتباط برقرار کند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

مجلس عالی

شماره ۹۹۳

تاریخ ۱۳۸۰/۴/۶

پوست

پیوست (۴)

معیارهای صلاحیت افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر

- ۱- به موجب مفاد بخش ۵-۳ یادداشت تفاهم، افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، باید از مهارت لازم برخوردار بوده و اختیار لازم را از سازمان برای انجام بازرسی های کنترلی کشور صاحب بندر کسب کرده باشند.
 - ۲- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که دارای صلاحیت لازم است، باید حداقل یک سال به عنوان بازرس کشور صاحب پرچم در امور بازرسی و صدور گواهینامه، طبق اسناد مربوط خدمت کرده و دارای مدارک زیر باشد:
 - ۱- گواهینامه شایستگی به عنوان فرمانده که شخص مزبور را قادر می سازد فرماندهی کشتی را به گونه ای که در کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان (اصلاحی) مشخص شده است برعهده بگیرد؛ یا
 - ۲- گواهینامه شایستگی افسر ارشد مهندسی که شخص مزبور را قادر می سازد وظیفه یادشده را در کشتی به گونه ای که در کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان (اصلاحی) مشخص شده برعهده بگیرد؛ یا
 - ۳- گذراندن امتحان معماری دریایی، مهندسی مکانیک یا مهندسی مرتبط با رشته های دریایی و سابقه حداقل (۵) سال کار در رشته مربوط؛ یا
 - ۴- دارا بودن تخصص مشابهی که توسط دستگاه اجرایی تعیین شده باشد.
- افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که در بند (۱) و (۲) به آنها اشاره شده است، باید حداقل (۵) سال به عنوان افسر عرشه یا موتور در دریا خدمت کرده باشند. راه دیگری که افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر واجد شرایط لازم تلقی شود



بتعمیلی

این است که :

- ۱- دارای مدرک دانشگاهی مربوط یا دوره آموزشی مشابه باشد؛ و
 - ۲- در مؤسسه‌ای به عنوان افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در زمینه ایمنی کشتی‌ها آموزش دیده و صاحب صلاحیت شده باشد؛ و
 - ۳- حداقل (۲) سال طبق اسناد مربوط به عنوان بازرسی کشور صاحب پرچم در امور بازرسی و صدور گواهینامه خدمت کرده باشد؛
 - ۴- از توانایی ایجاد ارتباط شفاهی و کتبی با دریانوردان به زبان متداول در دریا برخوردار باشد.
 - ۵- از مفاد اسناد مربوط و دستورالعمل‌های مربوط به کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر آگاهی کافی داشته باشد.
- افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که واجد شرایط فوق نیستند، در صورتی پذیرفته می‌شوند که پیش از لازم‌الاجرا شدن این یادداشت تفاهم برای سازمان، به منظور کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر به استخدام آن سازمان درآمده باشند.



پیوست (۵)

الزامات کارت شناسایی افسران کنترل و بازرسی

کارت شناسایی باید حداقل دارای اطلاعات زیر باشد :

الف - نام سازمان صادرکننده؛

ب - نام و نام خانوادگی دارنده کارت شناسایی؛

پ - عکس جدید دارنده کارت شناسایی؛

ت - امضاء دارنده کارت شناسایی؛

ث - عبارتی مبنی بر اینکه دارنده کارت شناسایی طبق قوانین ملی مجاز به انجام

بازرسی است.

در صورتی که زبان اصلی بکار رفته در کارت شناسایی انگلیسی نباشد، باید

در بردارنده ترجمه آن زبان نیز باشد.

شکل کارت شناسایی به تشخیص سازمان‌های ذیصلاح تعیین می‌شود.



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر ترانس

شماره ۹۹۳

تاریخ ۱۳۸۰ / ۴ / ۶

پوست

بیتنالی

پیوست (۶)

گزارش بازرسی طبق یادداشت تفاهم در زمینه
کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند

فرم (الف)

- ۱- جمهوری اسلامی ایران
- ۲- نام کشتی ۳- پرچم کشتی
- ۴- نوع کشتی
- ۵- علامت خطاب ۶- شماره سازمان دریانوردی بین المللی
- ۷- ظرفیت ناخالص ۸- سال ساخت
- ۹- تاریخ بازرسی ۱۰- مکان بازرسی
- ۱۱- گواهینامه (های) مربوط

الف : عنوان	ب : مرجع صادرکننده	پ - تاریخ صدور و انقضاء
.....	..... ۱-	.....
.....	..... ۲-	.....
.....	..... ۳-	.....
.....	..... ۴-	.....
.....	..... ۵-	.....
.....	..... ۶-	.....
.....	..... ۷-	.....



بیتجاری

شماره ۹۹۳

تاریخ ۱۳۸۰/۴/۶

پوست

- -۸
- -۹
- -۱۰
- -۱۱

ت : چنانچه موعد بازرسی بعدی رسیده یا سپری شده باشد، اطلاعات زیر درخصوص آخرین بازدید میان دوره‌ای ارائه خواهد شد :

تاریخ	مرجع بازرسی کننده	مکان
..... -۱
..... -۲
..... -۳
..... -۴
..... -۵
..... -۶
..... -۷
..... -۸
..... -۹
..... -۱۰
..... -۱۱

۱۲- نواقص خیر بلی (فرم (ب) پیوست ملاحظه شود) سولاس ماریل

۱۳- کشتی توقیف شده است خیر بلی (فرم (پ) پیوست ملاحظه شود)

۱۴- مدارک مؤید ادعا خیر بلی (پیوست ملاحظه شود)



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیت‌المالی

شماره ۹۹۳

تاریخ ۱۳۸۰ / ۴ / ۶

پست

دفتر ناحیه نام

بازرس (مرجع صادرکننده) که به طور مقتضی مجاز شده است.

تلفن

دورنگار/تلکس/تلگرام امضاء



پیوست

پیوست (۷)

مبادله پیام‌ها توسط سازمان‌های منطقه‌ای طبق مفاد بخش ۸-۳ یادداشت تفاهم

- ۱- در مواردی که نقائص کاملاً رفع نشده یا به طور موقت اصلاح شده‌اند، لازم است پیامی به سازمان ذی صلاح کشور واقع در منطقه که بندر بعدی توقف کشتی در آن قرار دارد، ارسال شود.
- ۲- مبادله پیامها، مطابق بند (۱) بالا باید از طریق استفاده از وسایل ارتباطی در سیستم اطلاعاتی، به شرح مندرج در پیوست (۸) و یا از طریق دورنگار بر روی فرمی که در ضمیمه این پیوست آمده است، صورت گیرد.
- ۳- هر پیامی که مطابق بند (۱) فرستاده می‌شود، باید حاوی اطلاعات زیر باشد؛
 - تاریخ :
 - از (کشور) :
 - بندر :
 - به (کشور) :
 - بندر :
 - گزارش نقائص موجود :
 - نام کشتی :
 - شماره شناسایی سازمان بین‌المللی دریانوردی (در صورت موجود بودن) :
 - شماره رسمی :
 - نوع کشتی :
 - پرچم کشتی :



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیت

شماره ۹۹۳

تاریخ ۰۶ / ۴ / ۱۳۸۰

پست

- علامت خطاب :
- ظرفیت ناخالص :
- سال ساخت :
- سازمان (سازمان‌های) صادرکننده گواهینامه (های) مربوط :
- تاریخ عزیمت :
- زمان و مکان تخمینی ورود :
- نوع نقائص :
- اقدامات انجام شده :
- اقدامات پیشنهادی در بندر بعدی :
- نام و شماره دورنگار فرستنده :



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

مبتعاً

گزارش نقائصی که

کاملاً رفع نشده یا فقط به طور موقت اصلاح شده‌اند

طبق یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه در

اقیانوس هند.



پیوست

پیوست (۸)

سیستم اطلاعات بازرسی‌ها

- ۱- برای کمک به سازمان‌ها در انتخاب کشتی‌هایی با پرچم خارجی به منظور بازرسی در بنادر آنها، لازم است سازمانها اطلاعات به روز بازرسی کشتی دارای پرچم خارجی در یکی از بنادر منطقه‌ای دیگر را در شش ماهه گذشته در اختیار داشته باشند.
- ۲- بدین منظور سازمانها متعهد می‌شوند مرکز اطلاع رسانی را ترجیحاً با استفاده از انتقال داده‌های پردازش شده همراه با اطلاعات مربوط به بازرسی کشتی‌ها در بنادر ملی براساس اطلاعات مندرج در پیوست (۶) یادداشت تفاهم ایجاد کنند. درج اطلاعات در پرونده‌های بازرسی، ترجیحاً باید به طور روزانه و از طریق داده‌های مستقیم رایانه‌ای صورت گیرد.
- ۳- به منظور مبادله سریع اطلاعات، سیستم اطلاعاتی باید مجهز به وسایل ارتباطی باشد که امکان مبادله مستقیم و رایانه‌ای پیام‌ها را بین هر یک از سازمان‌ها، از جمله ابلاغیه‌های موضوع بخش ۸-۳ این یادداشت تفاهم و مبادله اطلاعات در باره موارد نقض مقررات عملیاتی موضوع بخش (۵) یادداشت تفاهم میسر سازد.
- ۴- اطلاعات مندرج در بندهای (۲) و (۳) بالا، می‌بایستی در فرم‌های استاندارد و طبق معیارهای مندرج در راهنمای کاربران سیستم اطلاعاتی که توسط مرکز اطلاع رسانی فراهم شده، ارائه شود.
- ۵- مرکز اطلاع رسانی، پردازش اطلاعات را مطابق بند (۲) بالا سازماندهی می‌کند تا اطمینان حاصل شود داده‌های مربوط به بازرسی برای مشاوره و روزآمد شدن طبق دستورالعمل‌های مندرج در راهنمای کاربران سیستم اطلاعاتی که توسط مرکز



مبتنی

- اطلاع رسانی فراهم شده، به سهولت قابل دسترسی خواهد بود.
- ۶- تجهیزات تلکس یا دورنگار می بایستی همچنان سیستم جایگزین مبادله اطلاعاتی باشد که برای آن فرم استاندارد مندرج در ضمیمه این پیوست، اعمال می شود.
- ۷- اطلاعات اجرایی مانند اطلاعات آماری توسط دبیرخانه تحت نظارت کارگروه فراهم خواهد شد. مبنای این اطلاعات، داده های ارائه شده توسط مرکز اطلاع رسانی خواهد بود.
- ۸- سیستم اطلاعاتی یادشده در بندهای قبل تا زمان نافذ بودن این یادداشت تفاهم مورد استفاده قرار خواهد گرفت. برای کنترل و در صورت لزوم بهبود کیفیت سیستم، مطالعاتی مستمر صورت خواهد گرفت.
- ۹- در صورت مشاهده نقائصی که منجر به توقیف کشتی می شود، سازمان کشور صاحب بندر، نسخه ای از گزارش موضوع پیوست (۳) یادداشت تفاهم را به دستگاه اجرایی ذی ربط کشور صاحب پرچم ارسال خواهد کرد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفترتوس

بتعمالی

ضمیمه پیوست (۸)

فرم تلکس یا دورنگار برای کشتی‌های بازرسی شده

گزارش بازرسی

- ۱- نام کشور صادرکننده؛
- ۲- نام کشتی؛
- ۳- پرچم کشتی؛
- ۴- نوع کشتی؛
- ۵- علامت خطاب؛
- ۶- شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی؛
- ۷- ظرفیت ناخالص؛
- ۸- سال ساخت کشتی؛
- ۹- تاریخ بازرسی (به صورت روز/ماه/سال)؛
- ۱۰- محل بازرسی؛
- ۱۱- گواهینامه‌های مربوط (۱):
 - الف - عنوان گواهینامه؛
 - ب - مقام صادرکننده؛
 - پ - تاریخ صدور و انقضاء (به صورت روز/ماه/سال - روز/ماه/سال)؛
 - ت - آخرین بازرسی میان‌دوره‌ای (به صورت مقام مسؤول/مکان/روز/ماه/سال).
- ۱- نقائص (بله/خیر)؛

۱ - برای هر گواهینامه مربوط تکرار شود.



بیت‌المالی

شماره ۹۹۳ - ۶

تاریخ ۱۳۸۰/۴/۰۶

پوست

۲- تأخیر/توقیف کشتی (بله/خیر)؛

۳- نوع نقائص^(۱) (به صورت نقص : نقص : نقص)

۴- اقدامات انجام شده^(۲) (به صورت نقص : نقص : نقص)

۱- از جمله ارجاع به کنوانسیون‌های مربوط در صورتی که در اسناد موجود بر عرشه نشان داده شده باشد.
۲- دیگر این که می‌توان این اقدامات را به جزئیات مندرج در بند (۱۵) (نوع نقائص) اضافه کرد، در صورتی که اقدامات انجام شده رابطه‌ای مستقیم با نقائص مربوط داشته باشد. نقائص و اقدامات انجام شده را باید با یک خط مورب (/) از یکدیگر جدا کرد. (به صورت ۱۵ - نقص / اقدام / اقدام، نقص / اقدام / اقدام، ۱۶. به بند (۱۵) رجوع کنید).



پیوست (۹)

معیارهای کیفی برای الحاق به یادداشت تفاهم، طبق اولویت‌های اجرایی
یادداشت تفاهم

معیارهای کیفی

- سازمان دریایی یک کشور می‌تواند در صورت رعایت کلیه معیارهای کیفی زیر، به عضویت کامل این یادداشت تفاهم درآید:
- ۱- سازمان دریایی مزبور باید از نظر سهم‌شدن در تلاش‌های مشترک به منظور ازین بردن عملیات کشتی‌های غیر استاندارد تعهدات مندرج در یادداشت تفاهم را با صراحت بپذیرند؛
 - ۲- سازمان دریایی مزبور باید تمام اقدامات لازم به منظور تشویق تصویب تمام سند‌های مربوط جاری را به کار برند؛
 - ۳- سازمان‌های دریایی مزبور باید قابلیت تدارکاتی و بنیادین کافی را در به‌اجراء‌گذاشتن مناسب عملیات، مطابق با معیارهای بین‌المللی دربانوردی از لحاظ ایمنی دریایی، جلوگیری از آلودگی و شرایط کار و زندگی در کشتی که حامل پرچم آن کشور است را داشته باشند که باید شامل استفاده از افسران واجد شرایط کافی کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که تحت مسؤلیت دستگاه اجرائی آن فعالیت می‌کند، باشد و این قابلیت‌ها باید در جهت رضایت کارگروه موضوع بخش ۱-۷ یادداشت تفاهم نشان داده شود.
 - ۴- سازمان دریایی مزبور باید از قابلیت تدارکاتی و بنیادین کافی در رعایت کامل مفاد و فعالیت‌های تعیین شده در یادداشت تفاهم برخوردار باشد تا تعهدات خود را که شامل استفاده از افسران واجد شرایط کافی کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر می‌شود که



بیت‌سالی

تحت مسؤولیت دستگاه اجرائی آن فعالیت می‌کند، ارتقاء بخشد. این قابلیت‌ها باید در جهت کسب رضایت کارگروه موضوع بخش ۱-۷ یادداشت تفاهم نشان داده شوند.

۵- سازمان دریایی مزبور باید از تاریخ مؤثر عضویت خود، ارتباط پیوسته‌ای با سیستم اطلاعات موضوع پیوست (۸) برقرار سازد.

۶- سازمان دریایی مزبور باید موافقتنامه مالی برای پرداخت سهم خود از هزینه عملیاتی یادداشت تفاهم را امضاء کند و از تاریخ مؤثر عضویت خود، کمک مالی خود را به بودجه مصوب کارگروه موضوع بخش ۱-۷ یادداشت تفاهم پرداخت کند.

ارزیابی رعایت شرایط بالا تنها برای هر کدام از موارد به طور جداگانه معتبر خواهد بود و برای موارد آینده هیچ سابقه‌ای نه برای سازمان کنونی به موجب یادداشت تفاهم و نه برای امضاءکننده جدید، به وجود نخواهد آورد.



مبتغایی

پیوست (۱۰)

وظایف دبیرخانه یادداشت تفاهم کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر

براساس وظایف تعیین شده در بند ۶-۷ متن یادداشت تفاهم، خدماتی که توسط دبیرخانه ارائه می شود، در زیر آمده است. موارد فهرست شده فقط به منظور روشن شدن مطلب به کار رفته اند. تصمیمات مربوط به وظایف دبیرخانه باید توسط کارگروه و به نحو مقرر در بخش (۷) یادداشت تفاهم اتخاذ شود.

دبیرخانه باید:

- به کارگروه در سازماندهی گردهمایی های کارگروه کمک کند؛
- مقالات گردهمایی های کارگروه را طبق دستورالعمل کارگروه یا براساس پیشنهاد گردهمایی های خاص تهیه کند؛
- مقالات را میان اعضاء کارگروه، سازمان بین المللی دریانوردی، سازمان بین المللی کار یا هر نهاد یا هیأت دیگری که توسط کارگروه لازم تشخیص داده می شود توزیع کند؛
- پیش نویس خلاصه سوابق گردهمایی کارگروه و هر مقاله دیگری را که حاصل گردهمایی هاست برای تصویب کارگروه آماده کند؛
- اطلاعات مربوط به توسعه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در نهادهای بین المللی مانند سازمان بین المللی دریانوردی و سازمان بین المللی کار را براساس درخواست و از طرف کارگروه ارائه کند؛
- اطلاعات مربوط به یادداشت تفاهم را به درخواست و از طرف کارگروه در اختیار دیگر سازمان ها، نهادها و تشکیلات ذی نفع قرار دهد؛



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیتسالی

شماره ۹۹۳

تاریخ ۱۳۸۰ / ۴ / ۰۶

پوست

- به درخواست‌های سازمان‌ها برای الحاق طبق دستورالعمل رسمی در خصوص الحاق بنا به درخواست کارگروه از لحاظ اداری رسیدگی کند؛
- بودجه پیشنهادی عملکرد دبیرخانه را پیش از (۳۱) اوت (نهم آبان‌ماه) هر سال فراهم کند؛
- گزارش سال قبل را که شامل پیشنهادهایی برای پرداخت یا پرداخت اضافی می‌شود تا پیش از (۳۱) مارس (۱۱ فروردین) هر سال ارائه کند؛
- کارگروه را از سایر جنبه‌های مالی یادداشت تفاهم اقیانوس هند مطلع سازد.



بیتنالی

گزارش بازرسی طبق یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی
کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند

فرم (ب)

- ۱- جمهوری اسلامی ایران
- ۲- نام کشتی
- ۵- علامت خطاب
- ۹- تاریخ بازرسی
- ۱۰- مکان بازرسی
- ۱۵- ماهیت نواقص
- کنوانسیونهای مربوط
- ۱۶- اقدام به عمل آمده^(۱)

۱ - اقدامات به عمل آمده از جمله شامل متوقف / رها کردن کشتی، مطلع نمودن کشور صاحب بندر، مطلع نمودن مؤسسه طبقه بندی، مطلع نمودن بندر بعدی می باشد (برای ملاحظه شماره ها به صفحه بعدی مراجعه شود).



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

شماره ۹۹۳-۵

تاریخ ۱۴۰۱/۰۶/۱۸

پوست

بیت‌شماره

.....
.....
.....
.....
.....
.....

نام
بازرس (مرجع صادرکننده) که بطور مقتضی مجاز شده است.
امضاء

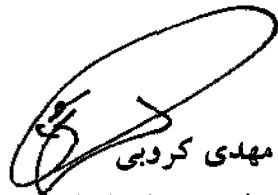


مجلس شورای اسلامی

شماره اقدامات به عمل آمده

اقدامی به عمل نیامده است.	۵۰
نواقص برطرف شده است.	۱۰
کلیه نواقص برطرف شده است.	۱۲
نواقص در بندر بعدی برطرف می شود.	۱۵
نواقص ظرف مدت (۱۴) روز برطرف می شود.	۱۶
به فرمانده دستور داده شد قبل از خروج، نواقص را برطرف نماید.	۱۷
کشتی برای برطرف نمودن نواقص معطل شده است.	۲۰
به کشتی اجازه داده شده است تا پس از معطلی، دریاوردی کند.	۲۵
کشتی توقیف شده است.	۳۰
از کشتی رفع توقیف شده است (تاریخ مشخص شود)	۳۵
به بندر بعدی اطلاع داده شده است.	۴۰
به کنسول یا کشور صاحب پرچم اطلاع داده شده است.	۵۰
با کشور صاحب پرچم مشورت شده است.	۵۵
مؤسسه طبقه بندی.	۷۰

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن یادداشت تفاهم و پیوست های آن در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ سوم تیرماه یکهزار و سیصد و هشتاد به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. ع


مهدی کروی

رئیس مجلس شورای اسلامی