



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی

شماره چاپ ۱۴۲۷

شماره ثبت ۵۶۹

دوره نهم - سال چهارم

تاریخ چاپ ۱۳۹۴/۳/۳۰

یک شوری

لایحه تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها ۱۹۷۳

(ماریل ۱۹۷۳/۷۸) - مصوب ۱۳۸۰ - و اصلاحات بعدی آن

(موضوع قطعنامه‌های شماره (۱۸۹)، (۱۹۰)، (۲۰۰)، (۲۰۱)، (۲۰۲) و (۲۰۳))

کمیسیونهای ارجاعی

اصلی: عمران

فرعی: امنیت ملی و سیاست خارجی - انرژی - بهداشت و درمان - صنایع و معادن -
قضائی و حقوقی - کشاورزی، آب و منابع طبیعی

سوابق به دلیل حجیم بودن، به صورت جداگانه چاپ خواهد شد.

معاونت قوانین

اداره کل تدوین قوانین

لایحه تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ (ماریل ۱۹۷۳/۷۸) - مصوب ۱۳۸۰ - و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه‌های شماره (۱۸۹)، (۱۹۰)، (۲۰۰)، (۲۰۱)، (۲۰۲) و (۲۰۳)) که به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۳۹۴/۱/۵ هیأت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می‌شود.

حسن روحانی

رئیس جمهور

مقدمه (دلایل توجیهی):

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها در سال ۱۹۷۳ میلادی با برگزاری کنفرانس بین‌المللی آلودگی دریا توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسید. این کنوانسیون که بعداً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح و به‌طور اختصار تحت عنوان «ماریل ۱۹۷۳/۷۸» از آن یاد می‌شود، شامل مقررات و ویژگی‌های کاربردی مهمی در خصوص ساختمان کشتی‌ها، بنادر و تجهیزات آنها به منظور جلوگیری از آلودگی دریا می‌باشد. دولت جمهوری اسلامی ایران با تصویب مجلس شورای اسلامی در سالهای ۱۳۸۰ و ۱۳۸۷ به ترتیب به کنوانسیون بین‌المللی یادشده و شش ضمیمه آن ملحق شده است. اخیراً نیز اصلاحات کنوانسیون ماریل در هشت مورد به تصویب رسیده است. نظر به اینکه در قانون اصلاحات قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ (۱۹۷۳/۷۸) - مصوب ۱۳۸۰ - و اصلاحات بعدی آن فقط دو قطعنامه و پیوستهای آن به تصویب رسیده است و شش قطعنامه و پیوستهای آن باقیمانده است، لذا در اجرای اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران لایحه زیر برای طی تشریفات قانونی تقدیم می‌شود:

عنوان لایحه:

تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها ۱۹۷۳

(ماریل ۱۹۷۳/۷۸) - مصوب ۱۳۸۰ - و اصلاحات بعدی آن

(موضوع قطعنامه‌های شماره (۱۸۹)، (۱۹۰)، (۲۰۰)، (۲۰۱)، (۲۰۲) و (۲۰۳))

ماده واحده - اصلاحات وارد شده به ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها (ماریل ۱۹۷۳/۷۸) موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ (ماریل ۱۹۷۳/۷۸) مصوب ۱۳۸۰ و الحاقات و اصلاحات بعدی آن موضوع قطعنامه‌های شماره (۱۸۹)، (۱۹۰)، (۲۰۰)، (۲۰۱)، (۲۰۲) و (۲۰۳) کمیته حفاظت محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی) با رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به شرح پیوست تصویب می‌شود. اب

رئیس جمهور

وزیر راه و شهرسازی

وزیر امور خارجه

قطعه نامه ام ای بی سی (۶۰) ۱۸۹

مصوب ۲۶ مارس ۲۰۱۰ (۱۳۸۹/۱/۶)

اصلاحات ضمیمه پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۷۶) مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)
(افزودن فصل ۹ جدید به ضمیمه ۱ مارپل)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی در خصوص وظایف کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی (کارگروه) که بر اساس کنوانسیون های بین المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی به آن محول شده است،
با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (از این پس به عنوان «کنوانسیون ۱۹۷۳» از آن یاد می شود) و ماده (۶) پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (از این پس به عنوان «پروتکل ۱۹۷۸» از آن یاد می شود) که با هم، فرایند اصلاح پروتکل ۱۹۷۸ را مشخص می کنند و به نهاد مربوط سازمان، وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل ۱۹۷۸ (مارپل ۷۳/۷۸) اصلاح شده است، واگذار می کنند،
پس از بررسی پیش نویس اصلاحات ضمیمه ۱ مارپل ۷۳/۷۸.

- ۱- اصلاحات ضمیمه (۱) کنوانسیون مارپل ۷۳/۷۸ در خصوص افزودن فصل (۹) جدید درباره الزامات خاص استفاده یا حمل انواع نفت در منطقه قطب جنوب، را طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می نماید؛
- ۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می نماید که این اصلاحات در تاریخ اول فوریه ۲۰۱۱ (۱۳۸۹/۱۱/۱۲) پذیرفته شده قلمداد می شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک سوم از طرفها، یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛
- ۳- از طرفها می خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند (۲) فوق، در تاریخ اول آگوست ۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۵/۱۰) لازم الاجراء خواهند شد؛
- ۴- از دبیرکل می خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه های مورد تأیید این قطعه نامه و متن اصلاحات مندرج در پیوست را برای تمامی طرفهای مارپل ۷۳/۷۸ ارسال نماید؛ و
- ۵- همچنین از دبیرکل می خواهد نسخه هایی از این قطعه نامه و پیوست آن را برای اعضای سازمان که طرف مارپل ۷۳/۷۸ نیستند ارسال نماید.

پیوست

اصلاحات ضمیمه ۱ کنوانسیون مارپل

جهت افزودن فصل ۹- الزامات خاص استفاده یا حمل انواع نفت در منطقه قطب جنوب

فصل ۹ جدید به شرح زیر افزوده می شود:

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

مقرره ۴۳

الزامات خاص استفاده یا حمل انواع نفت در منطقه قطب جنوب

- ۱- به استثنای شناورهای فعال در زمینه تضمین ایمنی کشتی ها یا شرکت کننده در عملیات جستجو و نجات، حمل موارد زیر به صورت بار فله، یا حمل و استفاده از آنها به عنوان سوخت در منطقه قطب جنوب، به شکل تعریف شده در مقرره ۱.۱۱.۷ ضمیمه ۱ ممنوع است:
- ۱- نفت خام با چگالی بیش از ۹۰۰ کیلوگرم بر مترمکعب در دمای ۱۵ درجه سانتیگراد؛
- ۲- نفت هایی، به غیر از نفت خام، با چگالی بیش از ۹۰۰ کیلوگرم بر مترمکعب در دمای ۱۵ درجه سانتیگراد، یا چسبندگی جنبشی نفت خام با چگالی بیش از ۱۸۰ میلی مترمربع بر ثانیه در دمای ۵۰ درجه سانتیگراد؛ یا
- ۳- نفت کوره، قیر و مخلوط های آنها
- ۲- در مواردی که عملیات پیشین شامل حمل یا استفاده از نفت های مندرج در بندهای ۱.۱ تا ۱.۳ این مقرره شده اند، نیازی به پاکسازی یا شستشوی تانکرها یا لوله ها نیست.

قطعهنامه ام ای پی سی (۶۰) ۱۹۰

مصوب ۲۶ مارس ۲۰۱۰ (۱۳۸۹/۱/۶)

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

آن طور که به‌وسیله پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن اصلاح شده است

(منطقه کنترل انتشار امریکای شمالی)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده ۳۸ کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی درخصوص وظایف کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی (کارگروه) که براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی به آن محول شده است، با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به عنوان «کنوانسیون» ۱۹۷۳ از آن یاد می‌شود)، ماده ۶ پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به عنوان «پروتکل» ۱۹۷۸ از آن یاد می‌شود) و ماده ۴ پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) آن طور که به‌وسیله پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن (که از این پس به عنوان «پروتکل ۱۹۹۷» از آن یاد می‌شود) اصلاح شده است، که با هم، فرایند اصلاح پروتکل ۱۹۹۷ را مشخص می‌کنند و به نهاد مربوط سازمان، وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل‌های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است، واگذار می‌کنند.

همچنین با توجه به این که به موجب پروتکل ۱۹۹۷، ضمیمه ۶ با عنوان مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها (که از این پس به عنوان «ضمیمه ۶» از آن یاد می‌شود) به کنوانسیون ۱۹۷۳ افزوده شد،

به علاوه با توجه به اینکه نسخه بازبینی شده ضمیمه ۶ مصوب طی قطعهنامه ام ای پی سی (۵۸) ۱۷۶، متعاقب پذیرش آن در اول ژانویه ۲۰۱۰ (۱۳۸۸/۱۰/۱۱)، در تاریخ اول جولای ۲۰۱۰ (۱۳۸۹/۴/۱۰) لازم‌الاجرا خواهد شد،

پس از بررسی پیش‌نویس اصلاحات نسخه بازبینی شده ضمیمه ۶

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

۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می‌نماید که این اصلاحات در تاریخ اول فوریه ۲۰۱۱ (۱۳۸۹/۱۱/۱۲) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر آنکه تا پیش از این تاریخ، حداقل یک‌سوم از طرفها، یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳- از طرفها می‌خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند ۲ فوق، در تاریخ اول آگوست ۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۵/۱۰) لازم‌الاجرا خواهند شد؛

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

۵- همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعهنامه و پیوست آن را برای اعضای سازمان که طرف کنوانسیون ۱۹۷۳، آن طور که به‌وسیله پروتکل‌های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است، نیستند، ارسال نماید.

پیوست

اصلاحات مقرره‌های ۱۳، ۱۴ و پیوست جدید شماره ۷ نسخه بازبینی شده ضمیمه ۶ مارچل

- ۱- بند ۶ مقرره ۱۳ به صورت زیر اصلاح می‌شود:
 «۶- از نظر این مقرره، مناطق کنترل انتشار عبارتند از:
 ۱- منطقه آمریکای شمالی، به معنای منطقه مشخص شده به کمک مختصات مندرج در پیوست ۷ این ضمیمه؛ و
 ۲- هرگونه منطقه دریایی دیگر، از جمله هرگونه منطقه دریایی تعیین شده از سوی سازمان طرح معیارها و فرآیندهای مندرج در پیوست ۳ این ضمیمه»
- ۲- متن زیر جایگزین بند ۳ مقرره ۱۴ می‌شود:
 «۳- از نظر این مقرره، مناطق کنترل انتشار عبارتند از:
 ۱- منطقه دریای بالتیک به گونه تعریف شده در مقرره ۱.۱۱.۲ ضمیمه ۱ و منطقه دریای شمال به گونه تعریف شده در جزء (ج) بند (۱) مقرره ۵ ضمیمه ۵؛
 ۲- منطقه آمریکای شمالی، به معنای منطقه مشخص شده به کمک مختصات مندرج در پیوست ۷ این ضمیمه؛ و
 ۳- هر منطقه دریایی دیگر، از جمله هر منطقه بندری تعیین شده از سوی سازمان طبق معیارها و فرآیندهای مندرج در پیوست ۳ این ضمیمه»

۳- پیوست ۷ جدید به شرح زیر افزوده می‌شود:

پیوست ۷

منطقه کنترل انتشار امریکای شمالی (مقرره ۱۳.۶ و مقرره ۱۴.۳)

منطقه امریکای شمالی از نواحی زیر تشکیل می‌شود:

- ۱- منطقه دریایی نزدیک سواحل ایالات متحده آمریکا و کانادا در اقیانوس آرام، محصور شده به وسیله خطوط اقصر فاصله (ژئودزیک) که مختصات زیر را به هم متصل می‌کند:

نقطه	عرض جغرافیایی	طول جغرافیایی
۱	۳۲° ۳۲' ۱۰" شمالی	۱۱۷° ۰۶' ۱۱" غربی
۲	۳۲° ۳۲' ۰۴" شمالی	۱۱۷° ۰۷' ۲۹" غربی
۳	۳۲° ۳۱' ۳۹" شمالی	۱۱۷° ۱۴' ۲۰" غربی
۴	۳۲° ۳۳' ۱۳" شمالی	۱۱۷° ۱۵' ۵۰" غربی
۵	۳۲° ۳۴' ۲۱" شمالی	۱۱۷° ۲۲' ۰۱" غربی
۶	۳۲° ۳۵' ۲۳" شمالی	۱۱۷° ۲۷' ۵۳" غربی
۷	۳۲° ۳۷' ۲۸" شمالی	۱۱۷° ۴۹' ۳۴" غربی
۸	۳۱° ۰۷' ۵۹" شمالی	۱۱۸° ۳۶' ۲۱" غربی
۹	۳۰° ۳۳' ۲۵" شمالی	۱۲۱° ۴۷' ۲۹" غربی
۱۰	۳۱° ۴۶' ۱۱" شمالی	۱۲۳° ۱۷' ۲۳" غربی
۱۱	۳۲° ۲۱' ۵۸" شمالی	۱۲۳° ۵۰' ۴۴" غربی
۱۲	۳۲° ۵۶' ۳۹" شمالی	۱۲۴° ۱۱' ۳۷" غربی
۱۳	۳۳° ۴۰' ۱۲" شمالی	۱۲۴° ۲۷' ۱۵" غربی
۱۴	۳۴° ۳۱' ۲۸" شمالی	۱۲۵° ۱۶' ۵۲" غربی
۱۵	۳۵° ۱۴' ۲۸" شمالی	۱۲۵° ۴۳' ۲۳" غربی
۱۶	۳۵° ۴۳' ۶۰" شمالی	۱۲۶° ۱۸' ۵۳" غربی
۱۷	۳۶° ۱۶' ۲۵" شمالی	۱۲۶° ۴۵' ۳۰" غربی
۱۸	۳۷° ۰۱' ۲۵" شمالی	۱۲۷° ۰۷' ۱۸" غربی
۱۹	۳۷° ۴۵' ۳۹" شمالی	۱۲۷° ۲۸' ۰۲" غربی
۲۰	۳۸° ۲۵' ۰۸" شمالی	۱۲۷° ۵۲' ۶۰" غربی
۲۱	۳۹° ۲۵' ۰۵" شمالی	۱۲۸° ۳۱' ۲۳" غربی
۲۲	۴۰° ۱۸' ۴۷" شمالی	۱۲۸° ۴۵' ۴۶" غربی
۲۳	۴۱° ۱۳' ۳۹" شمالی	۱۲۸° ۴۰' ۲۳" غربی
۲۴	۴۲° ۱۲' ۴۹" شمالی	۱۲۹° ۰۰' ۳۸" غربی
۲۵	۴۲° ۴۷' ۳۳" شمالی	۱۲۹° ۰۵' ۴۳" غربی
۲۶	۴۳° ۲۶' ۲۳" شمالی	۱۲۹° ۰۱' ۲۶" غربی
۲۷	۴۴° ۲۴' ۴۳" شمالی	۱۲۸° ۴۱' ۲۳" غربی
۲۸	۴۵° ۳۰' ۴۳" شمالی	۱۲۸° ۴۰' ۰۲" غربی
۲۹	۴۶° ۱۱' ۰۱" شمالی	۱۲۸° ۴۹' ۰۱" غربی
۳۰	۴۶° ۳۳' ۵۵" شمالی	۱۲۹° ۰۴' ۲۹" غربی
۳۱	۴۷° ۳۹' ۵۵" شمالی	۱۳۱° ۱۵' ۴۱" غربی

۳۲	شمالی ۴۸° ۳۲' ۳۲"	غربی ۱۳۲° ۴۱' ۰۰"
۳۳	شمالی ۴۸° ۵۷' ۴۷"	غربی ۱۳۳° ۱۴' ۴۷"
۳۴	شمالی ۴۹° ۲۲' ۳۹"	غربی ۱۳۳° ۱۵' ۵۱"
۳۵	شمالی ۵۰° ۰۱' ۵۲"	غربی ۱۳۵° ۱۹' ۰۱"
۳۶	شمالی ۵۱° ۰۳' ۱۸"	غربی ۱۳۶° ۴۵' ۴۵"
۳۷	شمالی ۵۱° ۵۴' ۰۴"	غربی ۱۳۷° ۴۱' ۵۴"
۳۸	شمالی ۵۲° ۴۵' ۱۲"	غربی ۱۳۸° ۲۰' ۱۴"
۳۹	شمالی ۵۳° ۲۹' ۲۰"	غربی ۱۳۸° ۴۰' ۳۶"
۴۰	شمالی ۵۳° ۴۰' ۳۹"	غربی ۱۳۸° ۴۸' ۵۳"
۴۱	شمالی ۵۴° ۱۳' ۴۵"	غربی ۱۳۹° ۳۲' ۳۸"
۴۲	شمالی ۵۴° ۳۹' ۲۵"	غربی ۱۳۹° ۵۶' ۱۹"
۴۳	شمالی ۵۵° ۲۰' ۱۸"	غربی ۱۴۰° ۵۵' ۴۵"
۴۴	شمالی ۵۶° ۰۷' ۱۳"	غربی ۱۴۱° ۳۶' ۱۸"
۴۵	شمالی ۵۶° ۲۸' ۳۲"	غربی ۱۴۲° ۱۷' ۱۹"
۴۶	شمالی ۵۶° ۳۷' ۱۹"	غربی ۱۴۲° ۴۸' ۵۷"
۴۷	شمالی ۵۸° ۵۱' ۰۴"	غربی ۱۵۳° ۱۵' ۰۳"

۲- منطقه دریایی نزدیک سواحل ایالات متحده آمریکا، کانادا و فرانسه (سن-پیر-امیکلون) در اقیانوس اطلس و ساحل ایالات متحده آمریکا در خلیج مکزیک، محصور شده به وسیله خطوط اقصر فاصله (ژئودزیک) که مختصات زیر را به هم متصل می‌کند:

نقطه	عرض جغرافیایی	طول جغرافیایی
۱	شمالی ۶۰° ۰۰' ۰۰"	غربی ۶۴° ۰۹' ۳۶"
۲	شمالی ۶۰° ۰۰' ۰۰"	غربی ۵۶° ۳۳' ۰۰"
۳	شمالی ۵۸° ۵۴' ۰۱"	غربی ۵۵° ۳۸' ۰۵"
۴	شمالی ۵۷° ۵۰' ۵۲"	غربی ۵۵° ۰۳' ۴۷"
۵	شمالی ۵۷° ۳۵' ۱۳"	غربی ۵۴° ۰۰' ۵۹"
۶	شمالی ۵۷° ۱۴' ۲۰"	غربی ۵۳° ۰۷' ۵۸"
۷	شمالی ۵۶° ۴۸' ۰۹"	غربی ۵۲° ۲۳' ۲۹"
۸	شمالی ۵۶° ۱۸' ۱۳"	غربی ۴۲° ۴۹' ۴۳"
۹	شمالی ۵۴° ۲۳' ۲۱"	غربی ۵۰° ۱۷' ۴۳"
۱۰	شمالی ۵۳° ۴۴' ۵۴"	غربی ۵۰° ۰۷' ۱۷"
۱۱	شمالی ۵۳° ۰۴' ۵۹"	غربی ۵۰° ۱۰' ۰۵"
۱۲	شمالی ۵۲° ۲۰' ۰۶"	غربی ۴۹° ۵۷' ۰۹"
۱۳	شمالی ۵۱° ۳۳' ۲۰"	غربی ۴۸° ۵۲' ۴۵"
۱۴	شمالی ۵۰° ۴۰' ۱۵"	غربی ۴۸° ۱۶' ۰۳"
۱۵	شمالی ۵۰° ۰۲' ۲۸"	غربی ۴۸° ۰۷' ۰۳"
۱۶	شمالی ۴۹° ۲۴' ۰۳"	غربی ۴۸° ۰۹' ۳۵"
۱۷	شمالی ۴۸° ۳۹' ۲۲"	غربی ۴۷° ۵۵' ۱۷"
۱۸	شمالی ۴۷° ۲۴' ۲۵"	غربی ۴۷° ۴۶' ۵۶"
۱۹	شمالی ۴۶° ۳۵' ۱۲"	غربی ۴۸° ۰۰' ۵۴"
۲۰	شمالی ۴۵° ۱۹' ۴۵"	غربی ۴۸° ۴۳' ۲۸"
۲۱	شمالی ۴۴° ۳۳' ۲۸"	غربی ۴۹° ۱۶' ۵۰"
۲۲	شمالی ۴۴° ۱۶' ۲۸"	غربی ۴۹° ۵۱' ۲۳"
۲۳	شمالی ۴۳° ۵۳' ۱۵"	غربی ۵۰° ۳۴' ۰۱"
۲۴	شمالی ۴۳° ۳۶' ۰۶"	غربی ۵۱° ۲۰' ۴۱"
۲۵	شمالی ۴۳° ۲۳' ۵۹"	غربی ۵۲° ۱۷' ۲۲"
۲۶	شمالی ۴۳° ۱۹' ۵۰"	غربی ۵۳° ۲۰' ۱۳"
۲۷	شمالی ۴۲° ۲۱' ۱۴"	غربی ۵۴° ۰۹' ۲۰"
۲۸	شمالی ۴۲° ۲۹' ۴۱"	غربی ۵۵° ۰۷' ۴۱"
۲۹	شمالی ۴۲° ۴۰' ۱۲"	غربی ۵۵° ۲۱' ۴۴"
۳۰	شمالی ۴۱° ۵۸' ۱۹"	غربی ۵۶° ۰۹' ۳۳"
۳۱	شمالی ۴۱° ۲۰' ۲۱"	غربی ۵۷° ۰۵' ۱۳"
۳۲	شمالی ۴۰° ۵۵' ۳۴"	غربی ۵۸° ۰۲' ۵۵"
۳۳	شمالی ۴۰° ۴۱' ۳۸"	غربی ۵۹° ۰۵' ۱۸"
۳۴	شمالی ۴۰° ۳۸' ۳۳"	غربی ۶۰° ۱۲' ۲۰"
۳۵	شمالی ۴۰° ۴۵' ۳۶"	غربی ۶۱° ۱۴' ۰۳"
۳۶	شمالی ۴۱° ۰۴' ۵۲"	غربی ۶۲° ۱۷' ۴۹"
۳۷	شمالی ۴۰° ۳۶' ۵۵"	غربی ۶۳° ۱۰' ۴۹"
۳۸	شمالی ۴۰° ۱۷' ۳۲"	غربی ۶۴° ۰۸' ۳۷"

۳۹	شمالی ۴۰° ۰۷' ۴۶"	غربی ۶۴° ۵۹' ۳۱"
۴۰	شمالی ۴۰° ۰۵' ۴۳"	غربی ۶۵° ۵۳' ۰۷"
۴۱	شمالی ۳۹° ۵۸' ۰۵"	غربی ۶۵° ۵۹' ۵۱"
۴۲	شمالی ۳۹° ۲۸' ۲۳"	غربی ۶۶° ۲۱' ۱۳"
۴۳	شمالی ۳۹° ۰۱' ۵۴"	غربی ۶۶° ۴۸' ۳۳"
۴۴	شمالی ۳۸° ۳۹' ۱۶"	غربی ۶۷° ۲۰' ۵۹"
۴۵	شمالی ۳۸° ۱۹' ۲۰"	غربی ۶۸° ۰۲' ۰۱"
۴۶	شمالی ۳۸° ۰۵' ۲۹"	غربی ۶۸° ۴۶' ۵۵"
۴۷	شمالی ۳۷° ۵۸' ۱۴"	غربی ۶۹° ۳۳' ۰۷"
۴۸	شمالی ۳۷° ۵۷' ۴۷"	غربی ۷۰° ۲۴' ۰۹"
۴۹	شمالی ۳۷° ۵۲' ۴۶"	غربی ۷۰° ۳۷' ۵۰"
۵۰	شمالی ۳۷° ۱۸' ۳۷"	غربی ۷۱° ۰۸' ۳۳"
۵۱	شمالی ۳۶° ۳۲' ۲۵"	غربی ۷۱° ۳۳' ۵۹"
۵۲	شمالی ۳۵° ۳۴' ۵۸"	غربی ۷۱° ۲۶' ۰۲"
۵۳	شمالی ۳۴° ۳۳' ۱۰"	غربی ۷۱° ۳۷' ۰۴"
۵۴	شمالی ۳۳° ۵۴' ۴۹"	غربی ۷۱° ۵۲' ۳۵"
۵۵	شمالی ۳۳° ۱۹' ۲۳"	غربی ۷۳° ۱۷' ۱۳"
۵۶	شمالی ۳۲° ۴۵' ۳۱"	غربی ۷۳° ۵۴' ۰۵"
۵۷	شمالی ۳۱° ۵۵' ۱۳"	غربی ۷۳° ۱۲' ۰۲"
۵۸	شمالی ۳۱° ۲۷' ۱۴"	غربی ۷۵° ۱۵' ۲۰"
۵۹	شمالی ۳۱° ۰۳' ۱۶"	غربی ۷۵° ۵۱' ۱۸"
۶۰	شمالی ۳۰° ۴۵' ۴۲"	غربی ۷۵° ۳۱' ۳۸"
۶۱	شمالی ۳۰° ۱۲' ۴۸"	غربی ۷۷° ۱۸' ۲۹"
۶۲	شمالی ۲۹° ۲۵' ۱۷"	غربی ۷۶° ۵۶' ۴۲"
۶۳	شمالی ۲۸° ۳۶' ۵۹"	غربی ۷۶° ۴۷' ۰۶"
۶۴	شمالی ۲۸° ۱۷' ۱۳"	غربی ۷۶° ۴۰' ۰۱"
۶۵	شمالی ۲۸° ۱۷' ۱۲"	غربی ۷۹° ۱۱' ۲۳"
۶۶	شمالی ۲۷° ۵۲' ۵۶"	غربی ۷۹° ۲۸' ۲۵"
۶۷	شمالی ۲۷° ۲۶' ۰۱"	غربی ۷۹° ۳۱' ۳۸"
۶۸	شمالی ۲۷° ۱۶' ۱۳"	غربی ۷۹° ۳۴' ۱۸"
۶۹	شمالی ۲۷° ۱۱' ۵۴"	غربی ۷۹° ۳۳' ۵۶"
۷۰	شمالی ۲۷° ۰۵' ۵۹"	غربی ۷۹° ۳۵' ۱۹"
۷۱	شمالی ۲۷° ۰۰' ۲۸"	غربی ۷۹° ۳۵' ۱۷"
۷۲	شمالی ۲۶° ۵۵' ۱۶"	غربی ۷۹° ۳۴' ۳۹"
۷۳	شمالی ۲۶° ۵۳' ۵۸"	غربی ۷۹° ۳۴' ۳۷"
۷۴	شمالی ۲۶° ۴۵' ۴۶"	غربی ۷۹° ۳۲' ۴۱"
۷۵	شمالی ۲۶° ۴۴' ۳۰"	غربی ۷۹° ۳۲' ۲۳"
۷۶	شمالی ۲۶° ۴۳' ۴۰"	غربی ۷۹° ۳۲' ۲۰"
۷۷	شمالی ۲۶° ۴۱' ۱۳"	غربی ۷۹° ۳۲' ۰۱"
۷۸	شمالی ۲۶° ۳۸' ۱۳"	غربی ۷۹° ۳۱' ۲۲"
۷۹	شمالی ۲۶° ۳۶' ۳۰"	غربی ۷۹° ۳۱' ۰۶"
۸۰	شمالی ۲۶° ۳۵' ۲۱"	غربی ۷۹° ۳۰' ۵۰"
۸۱	شمالی ۲۶° ۳۴' ۵۱"	غربی ۷۹° ۳۰' ۴۶"
۸۲	شمالی ۲۶° ۳۴' ۱۱"	غربی ۷۹° ۳۰' ۳۸"
۸۳	شمالی ۲۶° ۳۱' ۱۲"	غربی ۷۹° ۳۰' ۱۵"
۸۴	شمالی ۲۶° ۲۹' ۰۵"	غربی ۷۹° ۲۹' ۵۳"
۸۵	شمالی ۲۶° ۲۵' ۳۱"	غربی ۷۹° ۲۹' ۵۸"
۸۶	شمالی ۲۶° ۲۳' ۲۹"	غربی ۷۹° ۲۹' ۵۵"
۸۷	شمالی ۲۶° ۲۳' ۲۱"	غربی ۷۹° ۲۹' ۵۴"
۸۸	شمالی ۲۶° ۱۸' ۵۷"	غربی ۷۹° ۳۱' ۵۵"
۸۹	شمالی ۲۶° ۱۵' ۲۶"	غربی ۷۹° ۳۳' ۱۷"
۹۰	شمالی ۲۶° ۱۵' ۱۳"	غربی ۷۹° ۳۳' ۲۳"
۹۱	شمالی ۲۶° ۰۸' ۰۹"	غربی ۷۹° ۳۵' ۵۳"
۹۲	شمالی ۲۶° ۰۷' ۴۷"	غربی ۷۹° ۳۶' ۰۹"
۹۳	شمالی ۲۶° ۰۶' ۵۹"	غربی ۷۹° ۳۶' ۳۵"
۹۴	شمالی ۲۶° ۰۲' ۵۳"	غربی ۷۹° ۳۸' ۲۳"
۹۵	شمالی ۲۵° ۵۹' ۳۰"	غربی ۷۹° ۴۰' ۰۳"
۹۶	شمالی ۲۵° ۵۹' ۱۶"	غربی ۷۹° ۴۰' ۰۸"
۹۷	شمالی ۲۵° ۵۷' ۴۸"	غربی ۷۹° ۴۰' ۳۸"
۹۸	شمالی ۲۵° ۵۶' ۱۸"	غربی ۷۹° ۴۱' ۰۶"

۷۹° ۴۱' ۳۸" غربی	۲۵° ۵۳' ۰۴" شمالی	۹۹
۷۹° ۴۱' ۴۶" غربی	۲۵° ۵۳' ۲۳" شمالی	۱۰۰
۷۹° ۴۱' ۵۹" غربی	۲۵° ۵۱' ۵۳" شمالی	۱۰۱
۷۹° ۴۲' ۱۶" غربی	۲۵° ۴۹' ۳۳" شمالی	۱۰۲
۷۹° ۴۲' ۳۳" غربی	۲۵° ۴۸' ۲۴" شمالی	۱۰۳
۷۹° ۴۲' ۴۴" غربی	۲۵° ۴۸' ۲۰" شمالی	۱۰۴
۷۹° ۴۲' ۴۴" غربی	۲۵° ۴۶' ۲۶" شمالی	۱۰۵
۷۹° ۴۲' ۴۵" غربی	۲۵° ۴۶' ۱۶" شمالی	۱۰۶
۷۹° ۴۲' ۵۹" غربی	۲۵° ۴۳' ۴۰" شمالی	۱۰۷
۷۹° ۴۲' ۴۸" غربی	۲۵° ۴۲' ۳۱" شمالی	۱۰۸
۷۹° ۴۲' ۲۷" غربی	۲۵° ۴۰' ۳۷" شمالی	۱۰۹
۷۹° ۴۲' ۲۷" غربی	۲۵° ۳۷' ۲۳" شمالی	۱۱۰
۷۹° ۴۲' ۲۷" غربی	۲۵° ۳۷' ۰۸" شمالی	۱۱۱
۷۹° ۴۲' ۱۲" غربی	۲۵° ۳۱' ۰۳" شمالی	۱۱۲
۷۹° ۴۲' ۱۱" غربی	۲۵° ۲۷' ۵۹" شمالی	۱۱۳
۷۹° ۴۲' ۱۲" غربی	۲۵° ۲۴' ۰۴" شمالی	۱۱۴
۷۹° ۴۲' ۲۰" غربی	۲۵° ۲۲' ۲۱" شمالی	۱۱۵
۷۹° ۴۲' ۰۸" غربی	۲۵° ۲۱' ۲۹" شمالی	۱۱۶
۷۹° ۴۱' ۲۴" غربی	۲۵° ۱۶' ۵۳" شمالی	۱۱۷
۷۹° ۴۱' ۳۱" غربی	۲۵° ۱۵' ۵۷" شمالی	۱۱۸
۷۹° ۴۱' ۳۱" غربی	۲۵° ۱۰' ۳۹" شمالی	۱۱۹
۷۹° ۴۱' ۳۶" غربی	۲۵° ۰۹' ۵۱" شمالی	۱۲۰
۷۹° ۴۱' ۴۵" غربی	۲۵° ۰۹' ۰۳" شمالی	۱۲۱
۷۹° ۴۲' ۲۹" غربی	۲۵° ۰۳' ۵۵" شمالی	۱۲۲
۷۹° ۴۲' ۵۶" غربی	۲۵° ۰۲' ۰۶" شمالی	۱۲۳
۷۹° ۴۴' ۰۵" غربی	۲۵° ۰۰' ۳۰" شمالی	۱۲۴
۷۹° ۴۴' ۴۸" غربی	۲۴° ۵۹' ۰۳" شمالی	۱۲۵
۷۹° ۴۵' ۵۷" غربی	۲۴° ۵۵' ۲۸" شمالی	۱۲۶
۷۹° ۴۹' ۲۴" غربی	۲۴° ۴۴' ۱۸" شمالی	۱۲۷
۷۹° ۴۹' ۳۸" غربی	۲۴° ۴۳' ۰۴" شمالی	۱۲۸
۷۹° ۵۰' ۵۰" غربی	۲۴° ۴۲' ۳۶" شمالی	۱۲۹
۷۹° ۵۲' ۵۷" غربی	۲۴° ۴۱' ۴۷" شمالی	۱۳۰
۷۹° ۵۹' ۵۸" غربی	۲۴° ۳۸' ۳۳" شمالی	۱۳۱
۸۰° ۰۳' ۵۱" غربی	۲۴° ۳۶' ۲۷" شمالی	۱۳۲
۸۰° ۱۲' ۴۳" غربی	۲۴° ۳۳' ۱۸" شمالی	۱۳۳
۸۰° ۱۳' ۳۱" غربی	۲۴° ۳۳' ۰۵" شمالی	۱۳۴
۸۰° ۱۵' ۱۶" غربی	۲۴° ۳۲' ۱۳" شمالی	۱۳۵
۸۰° ۱۶' ۵۵" غربی	۲۴° ۳۱' ۲۷" شمالی	۱۳۶
۸۰° ۱۷' ۴۷" غربی	۲۴° ۳۰' ۵۷" شمالی	۱۳۷
۸۰° ۱۹' ۲۱" غربی	۲۴° ۳۰' ۱۴" شمالی	۱۳۸
۸۰° ۱۹' ۴۴" غربی	۲۴° ۳۰' ۰۶" شمالی	۱۳۹
۸۰° ۲۱' ۰۵" غربی	۲۴° ۲۹' ۳۸" شمالی	۱۴۰
۸۰° ۲۴' ۳۵" غربی	۲۴° ۲۸' ۱۸" شمالی	۱۴۱
۸۰° ۲۵' ۱۰" غربی	۲۴° ۲۸' ۰۶" شمالی	۱۴۲
۸۰° ۲۷' ۲۰" غربی	۲۴° ۲۷' ۲۳" شمالی	۱۴۳
۸۰° ۲۹' ۳۰" غربی	۲۴° ۲۶' ۳۰" شمالی	۱۴۴
۸۰° ۳۲' ۲۲" غربی	۲۴° ۲۵' ۰۷" شمالی	۱۴۵
۸۰° ۳۶' ۰۹" غربی	۲۴° ۲۳' ۳۰" شمالی	۱۴۶
۸۰° ۳۸' ۵۶" غربی	۲۴° ۲۲' ۳۳" شمالی	۱۴۷
۸۰° ۳۹' ۵۱" غربی	۲۴° ۲۲' ۰۷" شمالی	۱۴۸
۸۰° ۴۵' ۲۱" غربی	۲۴° ۱۹' ۳۱" شمالی	۱۴۹
۸۰° ۴۵' ۴۷" غربی	۲۴° ۱۹' ۱۶" شمالی	۱۵۰
۸۰° ۴۶' ۴۹" غربی	۲۴° ۱۸' ۳۸" شمالی	۱۵۱
۸۰° ۴۶' ۵۴" غربی	۲۴° ۱۸' ۳۵" شمالی	۱۵۲
۸۰° ۵۹' ۴۷" غربی	۲۴° ۰۹' ۵۱" شمالی	۱۵۳
۸۰° ۵۹' ۵۱" غربی	۲۴° ۰۹' ۴۸" شمالی	۱۵۴
۸۱° ۰۱' ۰۷" غربی	۲۴° ۰۸' ۵۸" شمالی	۱۵۵
۸۱° ۰۱' ۵۱" غربی	۲۴° ۰۸' ۳۰" شمالی	۱۵۶
۸۱° ۰۱' ۵۷" غربی	۲۴° ۰۸' ۲۶" شمالی	۱۵۷
۸۱° ۰۳' ۰۶" غربی	۲۴° ۰۷' ۲۸" شمالی	۱۵۸

۱۵۹	۲۴° ۰۲' ۲۰" شمالی	۸۱° ۰۹' ۰۵" غربی
۱۶۰	۲۳° ۵۹' ۶۰"	۸۱° ۱۱' ۱۶"
۱۶۱	۲۳° ۵۵' ۳۲"	۸۱° ۱۳' ۵۵"
۱۶۲	۲۳° ۵۳' ۵۲"	۸۱° ۱۹' ۴۳"
۱۶۳	۲۳° ۵۰' ۵۲"	۸۱° ۲۹' ۵۹"
۱۶۴	۲۳° ۵۰' ۰۲"	۸۱° ۳۹' ۵۹"
۱۶۵	۲۳° ۴۹' ۰۵"	۸۱° ۴۹' ۵۹"
۱۶۶	۲۳° ۴۹' ۰۵"	۸۲° ۰۰' ۱۱"
۱۶۷	۲۳° ۴۹' ۴۲"	۸۲° ۰۹' ۵۹"
۱۶۸	۲۳° ۵۱' ۱۴"	۸۲° ۲۴' ۵۹"
۱۶۹	۲۳° ۵۱' ۱۴"	۸۲° ۳۹' ۵۹"
۱۷۰	۲۳° ۴۹' ۴۲"	۸۲° ۴۸' ۵۳"
۱۷۱	۲۳° ۴۹' ۴۲"	۸۲° ۵۱' ۱۱"
۱۷۲	۲۳° ۴۹' ۴۲"	۸۲° ۵۹' ۵۹"
۱۷۳	۲۳° ۴۹' ۵۲"	۸۲° ۱۴' ۵۹"
۱۷۴	۲۳° ۵۱' ۲۲"	۸۲° ۳۵' ۴۹"
۱۷۵	۲۳° ۵۲' ۲۷"	۸۳° ۳۳' ۰۱"
۱۷۶	۲۳° ۵۴' ۰۴"	۸۳° ۴۱' ۳۵"
۱۷۷	۲۳° ۵۵' ۴۷"	۸۳° ۴۸' ۱۱"
۱۷۸	۲۳° ۵۸' ۳۸"	۸۳° ۵۹' ۵۹"
۱۷۹	۲۴° ۰۹' ۲۷"	۸۴° ۲۹' ۲۷"
۱۸۰	۲۴° ۱۳' ۲۰"	۸۴° ۳۸' ۳۹"
۱۸۱	۲۴° ۱۶' ۴۱"	۸۴° ۴۶' ۰۷"
۱۸۲	۲۴° ۲۳' ۳۰"	۸۴° ۵۹' ۵۹"
۱۸۳	۲۴° ۲۶' ۳۷"	۸۵° ۰۶' ۱۹"
۱۸۴	۲۴° ۳۸' ۵۷"	۸۵° ۳۱' ۵۴"
۱۸۵	۲۴° ۴۴' ۱۷"	۸۵° ۴۳' ۱۱"
۱۸۶	۲۴° ۵۳' ۵۷"	۸۵° ۵۹' ۵۹"
۱۸۷	۲۵° ۱۰' ۴۴"	۸۶° ۳۰' ۰۷"
۱۸۸	۲۵° ۴۳' ۱۵"	۸۶° ۲۱' ۱۳"
۱۸۹	۲۶° ۱۳' ۱۳"	۸۶° ۰۶' ۴۵"
۱۹۰	۲۶° ۲۷' ۲۲"	۸۶° ۱۳' ۱۵"
۱۹۱	۲۶° ۳۳' ۴۶"	۸۶° ۳۷' ۰۷"
۱۹۲	۲۶° ۰۱' ۲۴"	۸۷° ۲۹' ۳۵"
۱۹۳	۲۵° ۴۲' ۲۵"	۸۸° ۳۳' ۰۰"
۱۹۴	۲۵° ۴۶' ۵۴"	۹۰° ۲۹' ۴۱"
۱۹۵	۲۵° ۴۴' ۳۹"	۹۰° ۴۷' ۰۵"
۱۹۶	۲۵° ۵۱' ۴۳"	۹۱° ۵۲' ۵۰"
۱۹۷	۲۶° ۱۷' ۴۴"	۹۳° ۰۳' ۵۹"
۱۹۸	۲۵° ۵۹' ۵۵"	۹۳° ۳۳' ۵۲"
۱۹۹	۲۶° ۰۰' ۳۲"	۹۵° ۳۹' ۲۷"
۲۰۰	۲۶° ۰۰' ۳۳"	۹۶° ۴۸' ۳۰"
۲۰۱	۲۵° ۵۸' ۳۲"	۹۶° ۵۵' ۲۸"
۲۰۲	۲۵° ۵۸' ۱۵"	۹۶° ۵۸' ۴۱"
۲۰۳	۲۵° ۵۷' ۵۸"	۹۷° ۰۱' ۵۴"
۲۰۴	۲۵° ۵۷' ۴۱"	۹۷° ۰۵' ۰۸"
۲۰۵	۲۵° ۵۷' ۲۴"	۹۷° ۰۸' ۳۱"
۲۰۶	۲۵° ۵۷' ۲۴"	۹۷° ۰۸' ۴۷"

۳- منطقه دریایی نزدیک سواحل جزایر هاوایی، ماوی، اوآهو، مولوکائی، نیئی هاوو، کاوائی، لانائی و کاهوئولاوه، محصور شده به وسیله خطوط اقصر فاصله (ژئودزیک) که مختصات زیر را به هم متصل می کند:

نقطه	عرض جغرافیایی	طول جغرافیایی
۱	۲۲° ۳۲' ۵۴" شمالی	۱۵۳° ۰۰' ۳۳" غربی
۲	۲۳° ۰۶' ۰۵" شمالی	۱۵۳° ۲۸' ۳۶" غربی
۳	۲۳° ۳۲' ۱۱" شمالی	۱۵۴° ۰۲' ۱۲" غربی
۴	۲۳° ۵۱' ۴۷" شمالی	۱۵۴° ۳۶' ۴۸" غربی
۵	۲۴° ۲۱' ۴۹" شمالی	۱۵۵° ۵۱' ۱۳" غربی
۶	۲۴° ۴۱' ۴۷" شمالی	۱۵۶° ۲۷' ۲۷" غربی

غربي ۱۵۷° ۲۲' ۱۷"	شمالي ۲۴° ۵۷' ۳۳"	۷
غربي ۱۵۷° ۵۳' ۱۳"	شمالي ۲۵° ۱۳' ۳۱"	۸
غربي ۱۵۸° ۳۰' ۳۶"	شمالي ۲۵° ۲۵' ۳۱"	۹
غربي ۱۵۹° ۰۹' ۳۷"	شمالي ۲۵° ۳۱' ۱۹"	۱۰
غربي ۱۵۹° ۵۴' ۲۱"	شمالي ۲۵° ۳۰' ۳۱"	۱۱
غربي ۱۶۰° ۳۹' ۵۳"	شمالي ۲۵° ۲۱' ۵۳"	۱۲
غربي ۱۶۱° ۲۸' ۳۳"	شمالي ۲۵° ۰۰' ۰۶"	۱۳
غربي ۱۶۲° ۱۳' ۱۳"	شمالي ۲۴° ۴۰' ۴۹"	۱۴
غربي ۱۶۲° ۴۳' ۰۸"	شمالي ۲۴° ۱۵' ۵۳"	۱۵
غربي ۱۶۲° ۱۳' ۰۰"	شمالي ۲۳° ۴۰' ۴۰"	۱۶
غربي ۱۶۲° ۳۳' ۵۸"	شمالي ۲۳° ۰۳' ۲۰"	۱۷
غربي ۱۶۲° ۴۴' ۴۱"	شمالي ۲۲° ۲۰' ۰۹"	۱۸
غربي ۱۶۲° ۴۶' ۰۳"	شمالي ۲۱° ۳۶' ۴۵"	۱۹
غربي ۱۶۳° ۳۷' ۴۴"	شمالي ۲۰° ۵۵' ۲۶"	۲۰
غربي ۱۶۳° ۱۹' ۱۳"	شمالي ۲۰° ۱۳' ۳۳"	۲۱
غربي ۱۶۲° ۵۳' ۴۸"	شمالي ۱۹° ۲۹' ۰۳"	۲۲
غربي ۱۶۲° ۲۰' ۲۵"	شمالي ۱۹° ۰۹' ۴۳"	۲۳
غربي ۱۶۱° ۱۹' ۱۴"	شمالي ۱۸° ۳۹' ۱۶"	۲۴
غربي ۱۶۰° ۲۸' ۳۰"	شمالي ۱۸° ۳۰' ۳۱"	۲۵
غربي ۱۵۹° ۵۶' ۱۷"	شمالي ۱۸° ۲۹' ۳۱"	۲۶
غربي ۱۵۹° ۱۴' ۰۸"	شمالي ۱۸° ۱۰' ۴۱"	۲۷
غربي ۱۵۸° ۵۶' ۵۵"	شمالي ۱۷° ۳۱' ۱۷"	۲۸
غربي ۱۵۸° ۳۰' ۲۹"	شمالي ۱۶° ۵۴' ۰۶"	۲۹
غربي ۱۵۷° ۵۹' ۲۵"	شمالي ۱۶° ۲۵' ۴۹"	۳۰
غربي ۱۵۷° ۱۷' ۳۵"	شمالي ۱۵° ۵۹' ۵۷"	۳۱
غربي ۱۵۶° ۲۱' ۰۶"	شمالي ۱۵° ۴۰' ۳۷"	۳۲
غربي ۱۵۵° ۲۲' ۱۶"	شمالي ۱۵° ۳۷' ۳۶"	۳۳
غربي ۱۵۴° ۴۶' ۳۷"	شمالي ۱۵° ۴۳' ۴۶"	۳۴
غربي ۱۵۴° ۱۳' ۰۵"	شمالي ۱۵° ۵۵' ۳۲"	۳۵
غربي ۱۵۲° ۴۹' ۱۱"	شمالي ۱۶° ۴۶' ۲۷"	۳۶
غربي ۱۵۲° ۰۰' ۳۲"	شمالي ۱۷° ۳۳' ۴۲"	۳۷
غربي ۱۵۱° ۳۰' ۲۴"	شمالي ۱۸° ۳۰' ۱۶"	۳۸
غربي ۱۵۱° ۲۲' ۱۷"	شمالي ۱۹° ۰۲' ۴۷"	۳۹
غربي ۱۵۱° ۱۹' ۴۷"	شمالي ۱۹° ۲۴' ۴۶"	۴۰
غربي ۱۵۱° ۲۲' ۵۸"	شمالي ۲۰° ۰۷' ۴۲"	۴۱
غربي ۱۵۱° ۳۱' ۳۶"	شمالي ۲۰° ۲۸' ۴۳"	۴۲
غربي ۱۵۱° ۵۹' ۵۰"	شمالي ۲۱° ۲۹' ۰۹"	۴۳
غربي ۱۵۲° ۳۱' ۲۵"	شمالي ۲۲° ۰۶' ۵۸"	۴۴
غربي ۱۵۳° ۰۰' ۳۳"	شمالي ۲۲° ۳۲' ۵۴"	۴۵

قطعنامه ام ای پی سی (۶۲) ۲۰۰

مصوب ۱۵ جولای ۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۴/۲۴)

اصلاحات ضمیمه پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۷۶) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)

(مقررات منطقه ویژه و تعیین دریای بالتیک به عنوان منطقه ویژه به موجب ضمیمه ۴ مارپل)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی درخصوص وظایف محول به کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی (کارگروه) که براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی به آن محول شده است، با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به عنوان «کنوانسیون ۱۹۷۳» از آن یاد می‌شود) و ماده ۶ پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به عنوان «پروتکل ۱۹۷۸» از آن یاد می‌شود) که با هم، فرایند اصلاح پروتکل ۱۹۷۸ را مشخص می‌کنند و به نهاد مربوط سازمان، وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل ۱۹۷۸ (مارپل ۷۳/۷۸) اصلاح شده است، واگذار می‌کنند،

پس از بررسی پیش‌نویس اصلاحات ضمیمه ۴ مارپل ۷۳/۷۸،

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

۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تعیین می‌نماید که این اصلاحات در تاریخ اول جولای ۲۰۱۲ (۱۳۹۱/۴/۱۱) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک سوم از طرف‌ها، یا طرف‌های دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳- از طرف‌ها می‌خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند ۲ فوق، در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۳ (۱۳۹۱/۱۰/۱۲) لازم‌الاجراء خواهند شد؛

۴- از دبیرکل می‌خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ نسخه‌های مورد تأیید این قطعنامه و متن اصلاحات مندرج در پیوست آن را برای تمامی طرف‌های مارپل ۷۳/۷۸ ارسال نماید؛ و

۵- همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعنامه و پیوست آن را برای اعضای سازمان که طرف مارپل ۷۳/۷۸ نیستند ارسال نماید.

پیوست

اصلاحات ضمیمه ۴ کنوانسیون مارپل

- ۱- بندهای ۵ مکرر، ۷ مکرر و ۷ مکرر دوم جدید به مقرر ۱ اضافه می‌شوند:
- «۵ مکرر- منطقه ویژه به معنای منطقه‌ای دریایی است که به دلایل فنی مشخص مرتبط با وضعیت اقیانوس‌شناختی و بوم‌شناختی خود و ویژگی‌های خاص تردد خود، نیاز به تصویب شیوه‌های الزامی ویژه برای جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از فاضلاب دارد.
- مناطق ویژه عبارتند از:
- ۱- منطقه دریایی بالتیک به گونه تعریف شده در مقرر ۱۱.۲ ضمیمه ۱؛ و
- ۲- هر منطقه دیگر دریایی تعیین شده از سوی سازمان طبق معیارها و فرایندهای تعیین مناطق ویژه در خصوص آلودگی دریا ناشی از فاضلاب کشتی‌ها.
- ۷ مکرر- مسافر به معنای هر شخصی غیر از اشخاص زیر می‌باشد:
- ۱- فرمانده و اعضای خدمه یا اشخاص دیگر استخدام شده یا مشغول به کار در هر سمتی در کشتی در ارتباط با فعالیت آن کشتی؛
- ۹
- ۲- کودک زیر یک سال

- ۷ مکرر دوم- کشتی مسافری به معنای کشتی حامل بیش از ۱۲ مسافر می‌باشد.
- برای اجرای مقرر ۱۱.۳ کشتی مسافری نوساز به معنای کشتی مسافری است که:
- ۱- قرارداد ساخت آن در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۰/۱۱) یا پس از آن منعقد شده است، یا در نبود قرارداد، در این تاریخ یا پس از آن، تیر حامل کشتی گذاشته شده یا در مرحله‌ای مشابه از ساخت قرار داشته باشد؛ یا
- ۲- تحویل آن دو سال یا بیشتر پس از اول ژانویه ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۰/۱۱) صورت بگیرد.
- کشتی مسافری کنونی به معنای کشتی مسافری است که کشتی مسافری نوساز نباشد.»

- ۲- بند ۲ جدید به مقرر ۹ اضافه می‌شود:
- «۲- در کنار الزامات بند ۱، هر کشتی مسافری که طبق مقرر ۲ ملزم به پیروی از الزامات این ضمیمه است و الزامات مقرر ۱۱.۳ در مورد آن در مناطق ویژه اجراء می‌شود، باید به یکی از سامانه‌های فاضلاب زیر مجهز باشد:
- ۱- یک دستگاه پردازش فاضلاب از انواع تأیید شده توسط مرجع دریایی، با در نظر گرفتن استانداردها و شیوه‌های آزمایش تدوین شده از سوی سازمان^۲؛ یا
- ۲- یک مخزن با ظرفیت کافی تأیید شده توسط مرجع دریایی برای نگهداری تمام فاضلاب، با در نظر گرفتن فعالیت کشتی، تعداد سرنشینان و عوامل مرتبط دیگر. این مخزن باید مطابق تأیید مرجع دریایی ساخته شود و ابزاری برای نشان دادن مقدار محتویات خود داشته باشد.»
- ۳- متن زیر جایگزین مقرر ۱۱ کنونی می‌شود:

مقرر ۱۱: تخلیه فاضلاب

- الف- تخلیه فاضلاب از کشتی‌های غیرمسافری در تمامی نواحی و تخلیه فاضلاب از کشتی‌های مسافری در نواحی خارج از مناطق ویژه

- ۱- به قطعنامه (الف) ۹۲۷ (۲۲) مجمع، دستورالعمل تعیین مناطق ویژه به موجب مارپل ۷۳/۷۸ و دستورالعمل شناسایی و تعیین مناطق بسیار ویژه دریایی مراجعه نمایید.
- ۲- به (پیش‌نویس ۲۰۱۲ برابر با ۱۳۹۱) دستورالعمل اجرای استانداردهای مواد خروجی و آزمایش‌های عملکرد دستگاههای پردازش فاضلاب، مصوب کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی سازمان به موجب (قطعنامه ام ای پی سی ...) مراجعه نمایید.

۱- تخلیه فاضلاب به دریا با رعایت الزامات مقرر ۳ این ضمیمه ممنوع است، به استثناء مواردی که:

۱- فاضلاب خرد شده و ضدعفونی شده با استفاده از سامانه تأیید شده از سوی مرجع دریایی طبق مقرر ۹.۱.۲ این ضمیمه در فاصله‌ای بیش از ۳ مایل دریایی از نزدیک‌ترین ساحل تخلیه می‌شود، یا فاضلاب خرد نشده یا ضدعفونی نشده در فاصله‌ای بیش از ۱۲ مایل دریایی از نزدیک‌ترین ساحل تخلیه می‌شود، مشروط بر اینکه در هر یک از موارد، فاضلاب در مخزن نگهداری شده باشد، یا فاضلاب دارای فضولات حیوانی نباید به صورت یک مرتبه، بلکه به صورت مداوم با سرعتی متوسط در حالت حرکت کشتی یا سرعت حداقل ۴ گره دریایی تخلیه شود؛ سرعت تخلیه در این حالت باید توسط مرجع دریایی طبق استانداردهای تعیین شده از سوی سازمان تأیید شود؛ یا

۲- کشتی دارای یک دستگاه پردازش فاضلاب فعال مورد تأیید باشد که از سوی مرجع دریایی به منظور وجود الزامات عملیاتی موضوع مقرر ۹.۱.۱ این ضمیمه تأیید شده باشد و خروجی آن، بقایای جامد شناور قابل مشاهده یا تغییر رنگ در آب اطراف محل تخلیه ایجاد نکند.

۲- مفاد بند (۱) در مورد کشتی‌های فعال در آبهای تحت صلاحیت یک کشور و کشتی‌های از مبدأ سایر کشورها در این آبها و در حال تخلیه فاضلاب طبق الزامات سختگیرانه‌تر وضع شده از سوی آن کشور اعمال نمی‌شود.

ب- تخلیه فاضلاب از کشتی‌های مسافری در مناطق ویژه

۳- با رعایت مفاد مقرر ۳ این ضمیمه، تخلیه فاضلاب از کشتی‌های مسافری در منطقه ویژه در موارد زیر ممنوع است:

الف) برای کشتی‌های نوساز در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۰/۱۱) یا پس از آن، با رعایت بند (۲) مقرر ۱۲ مکرر، و
ب) برای کشتی‌های موجود در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۸ (۱۳۹۶/۱۰/۱۱) یا پس از آن، با رعایت بند (۲) مقرر ۱۲ مکرر،
به جز در مواردی که شرایط زیر تأمین شده باشد:

کشتی دارای یک دستگاه پردازش فاضلاب فعال مورد تأیید باشد که از سوی مرجع دریایی به منظور وجود الزامات عملیاتی موضوع مقرر ۹.۲.۱ این ضمیمه تأیید شده باشد و خروجی آن، بقایای جامد شناور قابل مشاهده یا تغییر رنگ در آب اطراف محل تخلیه ایجاد نمی‌کند.

پ- الزامات کلی

۴- در صورتی که فاضلاب با زائدات یا آب زائد موضوع ضمایم دیگر مارپل مخلوط شده باشد، الزامات آن ضمایم باید در کنار الزامات این ضمیمه مورد رعایت قرار بگیرند. «

۴- مقرر ۱۲ مکرر جدید به شرح زیر اضافه می‌شود:

« ۱۲ مکرر- تسهیلات دریافت برای کشتی‌های مسافری در مناطق ویژه

۱- هر طرفی که خط ساحلی آن در یک منطقه ویژه قرار دارد، متعهد است نسبت به موارد زیر اطمینان حاصل نماید:

۱- تسهیلات دریافت فاضلاب در بنادر و پایانه‌های واقع در منطقه ویژه و مورد استفاده کشتی‌های مسافری وجود دارد؛

۲- این تسهیلات از ظرفیت کافی متناسب با نیاز این کشتی‌ها برخوردار هستند؛ و

۳- این تسهیلات بدون ایجاد هرگونه تأخیر غیرضروری برای این کشتی‌ها فعالیت می‌کنند.

۲- دولت هر طرف مرتبط باید سازمان را از اقدامات اتخاذ شده در راستای بند (۱) این مقرر مطلع سازد. پس از دریافت اطلاعات

لازم طبق بند (۱)، سازمان باید تاریخی را برای لازم‌الاجراء شدن الزامات مقرر ۱۱.۳ برای آن منطقه تعیین نماید. سازمان باید

تعیین این تاریخ را حداقل ۱۲ ماه پیش از تاریخ تعیین شده به اطلاع تمامی طرفها برساند. پیش از تاریخ تعیین شده،

کشتی‌های فعال در آن منطقه ویژه باید الزامات مقرر ۱۱.۱ این ضمیمه را رعایت نمایند. «

۱- به توصیه‌نامه استانداردهای سرعت تخلیه فاضلاب پردازش نشده از کشتی‌ها، مصوب کار گروه حفاظت محیط‌زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی طی قطعنامه ام ای پی سی (۵۵) ۱۵۷ مراجعه نمایید.

اصلاحات فرم گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب

۱- متن زیر تحت عنوان «مشخصات کشتی» اضافه می‌شود:

نوع کشتی برای اجرای مقررہ ۱۱.۳*:

کشتی مسافری نوساز/موجود

کشتی غیرمسافری

۲- بند ۱.۱* به صورت زیر اصلاح می‌شود:

۱.۱* مشخصات دستگاه پردازش فاضلاب:

نوع دستگاه پردازش فاضلاب

نام تولیدکننده

مرجع دریایی تأیید می‌نماید این دستگاه پردازش فاضلاب از استانداردهای خروجی مندرج در قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی (شش) ۲ پیروی می‌نماید.

مرجع دریایی تأیید می‌نماید این دستگاه پردازش فاضلاب از استانداردهای خروجی مندرج در قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی (۵۵) ۱۵۹ پیروی می‌نماید.

مرجع دریایی تأیید می‌نماید این دستگاه پردازش فاضلاب از استانداردهای خروجی مندرج در قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی ... # پیروی می‌نماید.

* حسب مورد حذف شود.

شماره قطعنامه ام‌ای‌پی‌سی پس از تصویب استاندارد در جلسه آتی ام‌ای‌پی‌سی درج خواهد شد.

قطعهنامه ام ای پی سی (۶۲) ۲۰۱

مصوب ۱۵ جولای ۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۴/۲۴)

اصلاحات ضمیمه پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۷۶) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۷)

ضمیمه ۵ تجدیدنظر شده مارپل

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص وظایف کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی (کارگروه) که براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی به آن محول شده است، با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به عنوان «کنوانسیون ۱۹۷۳» از آن یاد می‌شود) و ماده (۶) پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ (که از این پس به عنوان «پروتکل ۱۹۷۸» از آن یاد می‌شود) که با هم، فرایند اصلاح پروتکل ۱۹۷۸ را مشخص می‌کنند و به نهاد مربوط سازمان، وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل ۱۹۷۸ (مارپل ۷۳/۷۸) اصلاح شده است، واگذار می‌کنند،

پس از بررسی پیش‌نویس اصلاحات به ضمیمه ۵ مارپل ۷۳/۷۸،

- ۱- اصلاحات ضمیمه پنجم کنوانسیون مارپل، ۷۳/۷۸ که متن آن در پیوست این قطعهنامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می‌نماید؛
- ۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می‌نماید که این اصلاحات در تاریخ اول جولای ۲۰۱۲ (۱۳۹۱/۴/۱۱) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک سوم از طرفها، یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛
- ۳- از طرفها می‌خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند (۲) فوق، در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۳ (۱۳۹۱/۱۰/۱۲) لازم‌الاجراء خواهند شد؛
- ۴- از دبیرکل می‌خواهد که طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه‌های مورد تأیید این قطعهنامه و متن اصلاحات مندرج در پیوست آن را برای تمامی طرفهای مارپل ۷۳/۷۸ ارسال نماید؛ و
- ۵- همچنین از دبیرکل می‌خواهد نسخه‌هایی از این قطعهنامه و پیوست آن را برای اعضای سازمان که طرف به مارپل ۷۳/۷۸ نیستند ارسال نماید.

پیوست

ضمیمه ۵ تجدیدنظر شده مارپل

مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از زباله کشتیها

مقرره ۱- تعاریف

از نظر این ضمیمه:

- ۱- لاشه حیوان به معنای جسد هرگونه حیوانی است که به عنوان کالا، در کشتی حمل می‌شده و در طول سفر تلف یا خلاص شده باشد.
- ۲- بقایای بار به معنای بقایای هرگونه باری است که تحت الزامات ضمایم دیگر این کنوانسیون قرار نمی‌گیرد و پس از بارگیری یا تخلیه، از جمله بارگیری یا تخلیه زائدات یا دورریختنیها، در شرایط خشک یا مرطوب یا در داخل آب شستشو، بر روی عرشه یا داخل انبارها باقی می‌ماند، اما شامل گرد و خاک بار باقی مانده بر روی عرشه پس از جاروکردن یا گرد و خاک روی سطوح بیرونی کشتی نمی‌شود.

- ۳- روغن آشپزی به معنای هرگونه روغن خوراکی یا چربی حیوانی است که برای تهیه یا پخت غذا استفاده شده یا قرار است استفاده شود، اما خود غذای تهیه شده از این روغنها را شامل نمی‌شود.
- ۴- زائادات داخلی به معنای تمامی انواع زائادات تولید شده در فضاهای اقامتی کشتی است که تحت الزامات ضمایم دیگر قرار نمی‌گیرد. زائادات داخلی شامل آب آلوده خاکستری نمی‌شود.
- ۵- درحال حرکت به معنای در حرکت بودن کشتی در مسیر یا مسیرهایی، از جمله انحراف از کوتاه‌ترین مسیر مستقیم است که تا حد امکان از نظر هدایت کشتی، باعث می‌شود هرگونه تخلیه از کشتی در بیشترین سطح ممکن و معقول از آب پخش شود.
- ۶- تجهیزات صیادی به معنای هرگونه ابزار فیزیکی یا قطعات آنها، یا ترکیبی از موارد است که به منظور صید یا کنترل صید بعدی یا پرورش موجودات زنده (ارگانیزم‌های) دریایی یا آب شیرین بر روی سطح یا داخل آب یا بر روی بستر دریا قرار می‌گیرد.
- ۷- سکوهای ثابت یا شناور به معنای سازه‌های ثابت یا شناور. مستقر در دریا است که در زمینه اکتشاف، بهره‌برداری یا فرآیندهای فراساحلی مرتبط با منابع معدنی بستر دریا فعالیت می‌کنند.
- ۸- زائادات خوراکی به معنای مواد غذایی فاسد شده یا فاسد نشده است و شامل میوه‌ها، سبزیجات، محصولات لبنی، محصولات مرغ و گوشت و بقایای غذای تولید شده در کشتی می‌شود.
- ۹- زباله به معنای تمامی انواع زائادات خوراکی، زائادات داخلی و زائادات عملیاتی، تمامی اقلام پلاستیکی، بقایای بار، روغن آشپزی، تجهیزات صیادی و لاشه‌های حیوان ایجاد شده در طول فعالیت عادی کشتی است که باید به صورت مداوم یا ادواری تخلیه شود، به جز موادی که در سایر ضمایم این کنوانسیون تعریف یا فهرست شده‌اند. زباله، شامل ماهی‌های تازه یا تکه‌های آن که در نتیجه فعالیت‌های صیادی در طول سفر، یا فعالیت‌های پرورش ماهی نیازمند حمل ماهی‌هایی مانند سخت‌پوستان برای قرارگرفتن در تسهیلات پرورش و حمل ماهی‌هایی از جمله سخت‌پوستان از تسهیلات پرورش به ساحل برای پردازش، ایجاد می‌شوند، نمی‌شود.
- ۱۰- خاکستر زباله‌سوز به معنای خاکستر و دوده ناشی از استفاده از زباله‌سوزهای کشتی برای سوزاندن زباله‌ها است.
- ۱۱- نزدیک‌ترین ساحل. عبارت «از نزدیک‌ترین ساحل» یعنی از خط مبدایی که بر مبنای آن، دریای سرزمینی منطقه مورد نظر طبق حقوق بین‌الملل تعیین می‌شود، به جز در مواردی که برای مقاصد این کنوانسیون، «از نزدیک‌ترین ساحل» از ساحل شمال شرقی استرالیا به معنای خطی است که با اتصال نقطه‌ای بر روی ساحل استرالیا به مختصات $11^{\circ} 00'$ جنوبی و $142^{\circ} 08'$ شرقی به نقطه‌ای به مختصات $10^{\circ} 35'$ جنوبی و $141^{\circ} 55'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای به مختصات $10^{\circ} 00'$ جنوبی و $142^{\circ} 00'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای به مختصات $09^{\circ} 10'$ جنوبی و $143^{\circ} 52'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای به مختصات $09^{\circ} 00'$ جنوبی و $144^{\circ} 30'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای به مختصات $10^{\circ} 41'$ جنوبی و $145^{\circ} 00'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای به مختصات $13^{\circ} 00'$ جنوبی و $145^{\circ} 00'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای به مختصات $15^{\circ} 00'$ جنوبی و $146^{\circ} 00'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای به مختصات $17^{\circ} 30'$ جنوبی و $147^{\circ} 00'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای به مختصات $21^{\circ} 00'$ جنوبی و $152^{\circ} 55'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای به مختصات $24^{\circ} 30'$ جنوبی و $154^{\circ} 00'$ شرقی، سپس به نقطه‌ای بر روی ساحل استرالیا به مختصات $24^{\circ} 42'$ جنوبی و $153^{\circ} 15'$ شرقی ترسیم می‌شود.
- ۱۲- زائادات عملیاتی به معنای تمامی زائادات جامد (از جمله دوغاب) است که تحت الزامات سایر ضمایم کنوانسیون قرار نمی‌گیرند و در طول نگهداری یا فعالیت عادی کشتی یا در طول چینی یا جابه‌جایی بار در کشتی ایجاد می‌شوند. زائادات عملیاتی شامل مواد و افزودنی‌های پاک‌کننده در انبارها و آب شستشوی خروجی نیز می‌شود اما آب آلوده خاکستری، آب خن، یا سایر موارد تخلیه ضروری برای فعالیت کشتی را، با در نظر گرفتن دستورالعمل سازمان دربر نمی‌گیرد.

۱۳- پلاستیک به معنای ماده‌ای جامد است که جزء اصلی آن توده پلیمری یک یا چندمولکولی است که در طول فرآیند ساخت پلیمر ایجاد می‌شود (شکل می‌گیرد) یا به صورت محصولی تمام شده به کمک گرما و یا فشار ساخته می‌شود. پلاستیک ویژگی‌های متنوعی از سخت و شکننده تا نرم و انعطاف‌پذیر دارد. از نظر این ضمیمه، «تمامی مواد پلاستیکی» به معنای تمامی زباله‌های تشکیل شده یا شامل پلاستیک به هر شکل، از جمله طناب‌های سنتزی، تورهای صیادی سنتزی، کیسه‌های پلاستیکی زباله و خاکستر محصولات پلاستیکی است.

۱۴- منطقه ویژه به معنای منطقه‌ای دریایی است که به دلایل فنی مشخص مرتبط با وضعیت اقیانوس‌شناختی و بوم‌شناختی خود و ویژگی‌های خاص تردد خود به تصویب شیوه‌های الزامی ویژه برای جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از زباله نیاز دارد.

از نظر این ضمیمه، مناطق ویژه عبارتند از منطقه دریای مدیترانه، منطقه دریای بالتیک، منطقه دریای سیاه، منطقه دریای سرخ، منطقه خلیج‌ها، منطقه دریای شمال، منطقه قطب جنوب و منطقه کارائیب بزرگ، مطابق تعریف زیر:

۱- منطقه دریای مدیترانه به معنای بخش اصلی دریای مدیترانه از جمله خلیج‌ها و دریا‌های آن با حدود میان دریای مدیترانه و دریای سیاه توسط مدار 41° شمالی و از غرب تا تنگه‌های جبل الطارق در نصف‌النهار 36° غربی است.

۲- منطقه دریای بالتیک به معنای بخش اصلی دریای بالتیک از جمله خلیج بوسنی و خلیج فنلاند است و ورودی به دریای بالتیک توسط مدار اسکا در اسکاگراک به مختصات $44/8^{\circ}$ شمالی مشخص می‌شود.

۳- منطقه دریای سیاه به معنای بخش اصلی دریای سیاه با حدود میان دریای مدیترانه و دریای سیاه توسط مدار 41° شمالی است.

۴- منطقه دریای سرخ به معنای بخش اصلی دریای سرخ از جمله خلیج‌های سوئز و عقبه است و حدود آن از جنوب توسط خط مبنای ترسیم شده میان رأس سی آن ($28/5^{\circ}$ شمالی و $19/6^{\circ}$ شرقی) و حسن مراد ($40/4^{\circ}$ شمالی و $30/2^{\circ}$ شرقی) مشخص می‌شود.

۵- منطقه خلیج‌ها به معنای منطقه دریایی در شمال غربی خط مبنای ترسیم شده میان رأس الحد (30° شمالی و 48° شرقی) و رأس الفسته (25° شمالی و 25° شرقی) است.

۶- منطقه دریای شمال به معنای بخش اصلی دریای شمال از جمله دریا‌های آن با حدود میان موارد زیر است:

۱- دریای شمال در جنوب مدار 62° شمالی و شرق نصف‌النهار 4° غربی؛

۲- اسکاگراک، با حد جنوبی مشخص شده در شرق اسکا (به مختصات $44/8^{\circ}$ شمالی)؛ و

۳- کانال مانس و ورودی‌های آن در شمال مدار 30° شمالی و شرق نصف‌النهار 5° غربی.

۷- منطقه قطب جنوب به معنای منطقه دریایی در جنوب مدار 60° جنوبی است.

۸- منطقه کارائیب بزرگ به معنای خلیج مکزیک و بخش اصلی دریای کارائیب از جمله خلیج‌ها و دریا‌های آن و بخشی از اقیانوس اطلس است که با حدود میان مدار 30° شمالی از فلوریدا به سمت شرق تا نصف‌النهار 30° غربی، سپس خطی متصل شده به نقطه تلاقی مدار 20° شمالی و نصف‌النهار 59° غربی و سپس به نقطه تلاقی مدار 20° شمالی و نصف‌النهار 50° غربی و سپس خطی به سوی جنوب شرقی تا حد شرقی گویان فرانسه مشخص می‌شود.

مقررہ ۲- اجراء

به جز در مواردی که به وضوح به گونه‌ای دیگر عنوان شود، الزامات این ضمیمه در مورد تمامی کشتی‌ها اعمال می‌شود.

مقررہ ۳- ممنوعیت عمومی تخلیه زباله به دریا

۱- تخلیه تمامی انواع زباله به دریا ممنوع است به جز مواردی که در مقررہ‌های ۴، ۵، ۶ و ۷ این ضمیمه عنوان شده است.

۲- به جز موارد مذکور در مقررہ ۷ این ضمیمه، تخلیه تمامی مواد پلاستیکی، شامل و نه منحصر به طناب‌های سنتزی، تورهای صیادی سنتزی، کیسه‌های پلاستیکی زباله و خاکستر محصولات پلاستیکی به دریا ممنوع است.

۳- به جز موارد مذکور در مقررہ ۷ این ضمیمه، تخلیه روغن آشپزی به دریا ممنوع است.

مقرره ۴- تخلیه زباله خارج از مناطق ویژه

۱- تخلیه زباله‌های زیر به دریا در خارج از مناطق ویژه با رعایت مفاد مقرره‌های ۵، ۶ و ۷ این ضمیمه تنها در حالتی مجاز است که کشتی در حال حرکت باشد و در بیشترین فاصله ممکن از نزدیک‌ترین ساحل و در هر صورت در حداقل فواصل زیر قرار داشته باشد:

۱- سه (۳) مایل دریایی از نزدیک‌ترین ساحل، برای زائدات خوراکی که از خردکن یا آسیاب گذشته باشند. این زائدات خوراکی خرد یا آسیاب شده باید بتوانند از صافی با دریچه‌های حداکثر ۲۵ میلیمتر مربع عبور نمایند.

۲- دوازده (۱۲) مایل دریایی از نزدیک‌ترین ساحل، برای زائدات خوراکی که مطابق جزء (۱) فوق پردازش نشده‌اند.

۳- دوازده (۱۲) مایل دریایی از نزدیک‌ترین ساحل، برای بقایای باری که به کمک روشهای مرسوم موجود قابل تخلیه نباشند. این بقایای بار نباید حاوی موادی باشند که با در نظر گرفتن دستورالعمل تهیه شده توسط سازمان به عنوان ماده مضر برای محیط‌زیست دریایی طبقه‌بندی شده‌اند.

۴- لاشه‌های حیوانات باید در بیشترین فاصله ممکن از نزدیک‌ترین ساحل، با در نظر گرفتن دستورالعمل تهیه شده توسط سازمان تخلیه شوند.

۲- مواد یا افزودنی‌های پاک‌کننده در آب شستشوی ابزارها و سطوح خروجی را در صورتی می‌توان به دریا تخلیه کرد که با در نظر گرفتن دستورالعمل تهیه شده توسط سازمان به عنوان ماده مضر برای محیط‌زیست دریایی طبقه‌بندی نشده باشند.

۳- در صورتی که زباله با موادی مخلوط یا آلوده شده باشد که مشمول ممنوعیت تخلیه یا الزامات متفاوتی برای تخلیه هستند، الزامات سخت‌گیرانه‌تر باید اعمال شود.

مقرره ۵- الزامات خاص تخلیه زباله از سکوها ثابت یا شناور

۱- تخلیه هرگونه زباله از سکوها ثابت یا شناور به دریا با رعایت مفاد بند (۲) این مقرره و همچنین از تمامی کشتی‌های دیگر در کنار یا در فاصله کمتر از ۵۰۰ متر از این سکوها ممنوع است.

۲- زائدات خوراکی را در صورتی که این زائدات از خردکن یا آسیاب گذشته باشند می‌توان از سکوها ثابت یا شناور واقع در فاصله بیش از ۱۲ مایل دریایی از نزدیک‌ترین ساحل، و همچنین از تمامی کشتی‌های دیگر در کنار یا در فاصله کمتر از ۵۰۰ متر از این سکوها به دریا تخلیه کرد. این زائدات خوراکی خرد یا آسیاب شده باید بتوانند از صافی با دریچه‌های حداکثر ۲۵ میلیمتر مربع عبور نمایند.

مقرره ۶- تخلیه زباله در مناطق ویژه

۱- تخلیه زباله‌های زیر به دریا در مناطق ویژه تنها در شرایط زیر و در حالتی مجاز است که کشتی در حال حرکت باشد:

۱- تخلیه زائدات خوراکی در بیشترین فاصله ممکن از نزدیک‌ترین ساحل و حداقل ۱۲ مایل دریایی از نزدیک‌ترین ساحل یا توده یخی. زائدات خوراکی باید خرد یا آسیاب شده باشند و بتوانند از صافی با دریچه‌های حداکثر ۲۵ میلیمتر مربع عبور نمایند. زائدات خوراکی نباید به هیچ‌گونه زباله دیگری آلوده شده باشند. تخلیه محصولات برگرفته از گوشت پرندگان، از جمله ماکیان و تکه‌های آنها تنها در صورتی در منطقه قطب جنوب مجاز است که پیش از تخلیه پردازش و استریل شده باشند.

۲- تخلیه بقایای باری که به کمک روشهای مرسوم موجود قابل تخلیه نباشند، چنانچه تمام شرایط زیر محقق شود:

۱- بقایای بار، مواد و افزودنی‌های پاک‌کننده موجود در آب شستشوی ابزارها فاقد موادی است که با در نظر گرفتن دستورالعمل تهیه شده سازمان به عنوان ماده مضر برای محیط‌زیست دریایی طبقه‌بندی شده‌اند؛

۲- بندر مبدأ و مقصد بعدی کشتی در داخل منطقه ویژه قرار داشته باشند و کشتی در طول سفر بین این دو بندر از منطقه ویژه خارج نشود؛

۳- تسهیلات دریافت کافی در این بنادر با در نظر گرفتن دستورالعمل تهیه شده توسط سازمان وجود نداشته باشد؛ و

۴- در صورت احراز شرایط جزءهای ۲.۱، ۲.۲ و ۲.۳ این بند، آب شستشوی انبارها حاوی بقایای بار باید در بیشترین فاصله ممکن از نزدیکترین ساحل یا توده یخی و حداقل ۱۲ مایل دریایی از نزدیکترین ساحل یا نزدیکترین توده یخی تخلیه شود.

۲- مواد یا افزودنی‌های پاک‌کننده در آب شستشوی انبارها و سطوح خروجی را در صورتی می‌توان به دریا تخلیه کرد که این مواد با در نظر گرفتن دستورالعمل تهیه شده توسط سازمان به عنوان ماده مضر برای محیط‌زیست دریایی طبقه‌بندی نشده باشند.

۳- الزامات زیر (علاوه بر الزامات بند ۱ این مقرر) برای منطقه قطب جنوب اعمال می‌شود:

۱- هر طرفی که کشتی‌ها از بنادر آن به سوی منطقه قطب جنوب عزیمت یا از آنجا به بنادر آن طرف مراجعت می‌کنند باید اطمینان حاصل نماید تسهیلات کافی برای دریافت تمام زباله از تمام کشتی‌ها، بدون ایجاد تأخیر غیرضروری برای آنها و متناسب با نیاز کشتی‌های استفاده‌کننده، در اولین فرصت ممکن در آن بنادر پیش‌بینی شده است.

۲- هر طرف باید اطمینان حاصل نماید تمامی کشتی‌های تحت پرچم خود پیش از ورود به منطقه قطب جنوب از ظرفیت کافی برای نگهداری تمام زباله ایجاد شده در طول فعالیت کشتی در این منطقه برخوردار هستند و همچنین ترتیباتی برای تخلیه این زباله‌ها در تسهیلات دریافت پس از بازگشت از این منطقه برقرار شده است.

۴- در صورتی که زباله با موادی مخلوط یا آلوده شده باشد که مشمول ممنوعیت تخلیه یا الزامات متفاوتی برای تخلیه هستند، الزامات سخت‌گیرانه‌تر باید اعمال شود.

مقرر ۷- استثنائات

۱- الزامات مقرره‌های ۳، ۴، ۵ و ۶ این ضمیمه در موارد زیر اعمال نمی‌شود:

۱- تخلیه ضروری زباله از کشتی به منظور تأمین ایمنی کشتی و سرنشینان، یا نجات جان افراد در دریا؛ یا

۲- ریزش تصادفی زباله در نتیجه صدمه به کشتی یا تجهیزات آن، مشروط بر این که تمامی اقدامات احتیاطی متعارف، پیش و پس از بروز صدمه، برای تقلیل یا جلوگیری از این ریزش تصادفی اتخاذ شده باشد؛ یا

۳- ریزش تصادفی تجهیزات صیادی از کشتی، مشروط بر این که تمامی اقدامات احتیاطی متعارف برای جلوگیری از این ریزش اتخاذ شده باشد؛ یا

۴- تخلیه تجهیزات صیادی از کشتی برای حفاظت از محیط زیست دریایی یا ایمنی کشتی و خدمه آن

۲- استثناء در حال حرکت:

۱- الزام در حال حرکت در مقرره‌های ۴ و ۶ در مورد تخلیه زائدات خوراکی که مشخص باشد نگهداری آنها در کشتی خطرات بهداشتی جدی برای سرنشینان ایجاد می‌کند، اعمال نمی‌شود.

مقرر ۸- تسهیلات دریافت

۱- هر طرف باید از تأمین تسهیلات کافی در بنادر و پایانه‌ها برای دریافت زباله از کشتی‌ها بدون ایجاد تأخیر غیرضروری برای آنها و متناسب با نیاز کشتی‌های استفاده‌کننده اطمینان حاصل نماید.

۲- هر طرف، باید تمامی موارد ادعایی عدم کفایت تسهیلات ارائه شده به موجب این مقرر را به منظور اطلاع‌رسانی به سایر طرفهای متعاقد، به سازمان اعلام نماید.

۳- تسهیلات دریافت در مناطق ویژه

۱- هر طرف که خط ساحلی آن در کنار منطقه ویژه قرار دارد متعهد می‌شود اطمینان حاصل نماید که در اسرع وقت، در تمام بنادر و پایانه‌های واقع در منطقه ویژه، تسهیلات کافی برای دریافت زباله، بادر نظرگرفتن نیازهای کشتی‌های استفاده‌کننده، تأمین می‌شود.

۲- هر طرف مرتبط باید سازمان را از اقدامات اتخاذ نموده در راستای جزء ۳.۱ این مقررہ مطلع سازد. پس از دریافت اطلاعات لازم از این قبیل، سازمان باید تاریخی را برای لازم‌الاجراء شدن الزامات مقررہ ۶ این ضمیمه برای آن منطقه تعیین نماید. سازمان همچنین باید تعیین این تاریخ را حداقل ۱۲ ماه پیش از تاریخ تعیین شده به اطلاع تمامی طرفها برساند. پیش از تاریخ تعیین شده، کشتی‌های فعال در آن منطقه ویژه باید الزامات مقررہ ۴ این ضمیمه در خصوص تخلیه در خارج از مناطق ویژه را رعایت نمایند.

مقررہ ۹- کنترل کشور صاحب بندر در خصوص الزامات عملیاتی^۱

- ۱- در مواردی که قرائن روشن برای این باور وجود داشته باشد که فرمانده یا خدمه کشتی با فرآیندهای ضروری کشتی در ارتباط با جلوگیری از آلودگی ناشی از زباله آشنایی ندارند، هر کشتی ورودی به بندر یا پایانه فراساحلی طرف دیگر مشمول بازرسی توسط بازرسان مجاز آن طرف در خصوص الزامات عملیاتی به موجب این ضمیمه خواهد بود.
- ۲- در شرایط توصیف شده در بند (۱)، کشور صاحب بندر باید اقداماتی را جهت ممانعت از فعالیت کشتی تا زمان منطبق شدن شرایط با الزامات این ضمیمه اتخاذ نماید.
- ۳- فرآیندهای مرتبط با کنترل کشور صاحب بندر مندرج در ماده (۵) این کنوانسیون در مورد این مقررہ اعمال می‌شود.
- ۴- هیچ چیز در این مقررہ نباید به عنوان محدودکننده حقوق و تعهدات یک طرف برای اجرای کنترل در خصوص الزامات عملیاتی خاص پیش‌بینی شده در این کنوانسیون قلمداد شود.

مقررہ ۱۰- پلاکاردها، طرح‌های مدیریت زباله^۲ و نگهداری ثبت سوابق زباله‌ها

- ۱-۱- هر کشتی با طول کلی حداقل ۱۲ متر و سکوهایی ثابت یا شناور باید پلاکاردهایی را برای اطلاع‌رسانی به خدمه و مسافران در خصوص الزامات تخلیه مندرج در مقررہ‌های ۳، ۴، ۵ و ۶ این ضمیمه، حسب مورد نصب نماید.
- ۲- پلاکاردها باید به زبان کاری خدمه کشتی نوشته شود و برای کشتی‌های فعال در سفر به بنادر یا پایانه‌های فراساحلی تحت صلاحیت سایر طرفهای کنوانسیون، به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی نیز تنظیم شود.
- ۲- هر کشتی با ظرفیت ناخالص حداقل ۱۰۰ تن و هر کشتی دارای گواهینامه برای جابجایی حداقل ۱۵ مسافر، و سکوهایی ثابت یا شناور باید طرح مدیریت زباله داشته باشند که خدمه باید آن را رعایت نمایند. این طرح باید فرآیندهای مکتوب تقلیل، جمع‌آوری، نگهداری، پردازش و دفع زباله، از جمله استفاده از تجهیزات موجود در کشتی را دربرگیرد و همچنین شخص یا اشخاص مسؤول اجرای طرح را مشخص نماید. این طرح باید بر مبنای دستورالعمل تهیه شده توسط سازمان^۲ باشد و به زبان کاری خدمه کشتی نوشته شود.
- ۳- هر کشتی با ظرفیت ناخالص حداقل ۴۰۰ تن و هر کشتی دارای گواهینامه برای جابه‌جایی حداقل ۱۵ مسافر فعال در سفر به بنادر یا پایانه‌های فراساحلی تحت صلاحیت طرف دیگر کنوانسیون و هر سکوی ثابت یا شناور باید یک دفتر ثبت زباله داشته باشد. دفتر ثبت زباله، چه به صورت بخشی از دفتر ثبت رسمی کشتی یا صورت‌های دیگر، باید به شکل مندرج در پیوست این ضمیمه باشد:
- ۱- هر مورد تخلیه به دریا یا تسهیلات دریافت یا تکمیل سوزاندن باید بدون فوت وقت در دفتر ثبت زباله درج و در روز انجام تخلیه یا سوزاندن توسط افسر مسؤول امضاء شود. هر صفحه تکمیل شده این دفتر باید توسط فرمانده کشتی امضاء شود. موارد درج

۱- به دستورالعمل کنترل دولت بندر مصوب سازمان به موجب قطعنامه (۱۹) ۸۸۲ الف، اصلاح شده طی قطعنامه (۲۱) ۸۸۲ الف و نشریه آی ای ۶۵۰ ای سازمان بین‌المللی دریا نوردی مراجعه نمایید.

۲- به دستورالعمل تهیه طرح مدیریت زباله مصوب کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی سازمان به موجب قطعنامه ام ای پی سی (۳۸) ۷۱ و ام ای پی سی بخشنامه ۳۱۷ و نشریه آی ای ۶۵۶ ای سازمان بین‌المللی دریانوردی مراجعه نمایید.

- شده باید حداقل به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی باشند. در حالتی که موارد به زبان رسمی کشوری درج شود که کشتی محق به برافراشتن پرچم آن کشور است، در صورت بروز اختلاف یا تفاوت، موارد ثبت شده به آن زبان حاکم خواهد بود.
- ۲- ثبت هر مورد تخلیه یا سوزاندن باید زمان و تاریخ، موقعیت کشتی، گروه زباله‌ها و مقدار تقریبی تخلیه یا سوزانده شده را شامل شود.
- ۳- دفتر ثبت زباله باید در کشتی یا سکوی ثابت یا شناور، در محلی نگهداری شود که امکان دسترسی به آن برای بازرسی در مواقع متعارف وجود داشته باشد. این سند باید به مدت حداقل دو سال پس از تاریخ درج آخرین مورد نگهداری شود.
- ۴- در صورت هرگونه تخلیه یا ریزش تصادفی مندرج در مقرر ۷ این ضمیمه، موارد باید در دفتر ثبت زباله و برای کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص کمتر از ۴۰۰ تن، در دفتر ثبت رسمی کشتی درج و موقعیت، شرایط یا علل تخلیه یا ریزش، جزئیات موارد تخلیه یا ریخته شده، و اقدامات احتیاطی متعارف اتخاذ شده برای تقلیل یا جلوگیری از تخلیه یا ریزش را دربربگیرد.
- ۴- مرجع دریایی می‌تواند الزامات دفتر ثبت زباله را برای موارد زیر لغو نماید:
- ۱- کشتی‌های دارای گواهینامه برای جابه‌جایی حداقل ۱۵ مسافر و فعال در سفرهایی به مدت حداکثر یک ساعت؛ یا
 - ۲- سکوه‌های ثابت یا شناور
- ۵- مقام ذی‌صلاح دولت طرف کنوانسیون می‌تواند دفتر ثبت زباله یا دفتر ثبت رسمی هر کشتی مشمول این مقرر را در طول حضور کشتی در بندر یا پایانه فراساحلی خود بازرسی و از هر یک از موارد مندرج در آن رونوشت تهیه نماید و از فرمانده کشتی بخواهد برابری رونوشت با اصل را تأیید نماید. هر رونوشت تأیید شده به این صورت از موارد مندرج در دفتر ثبت زباله یا دفتر ثبت رسمی کشتی را می‌توان در هرگونه رسیدگی قضائی به نشانه گواه اطلاعات مندرج در آن دفاتر قلمداد نمود. بازرسی از دفتر ثبت زباله یا دفتر ثبت رسمی کشتی و تهیه رونوشت تأیید شده توسط مقام ذی‌صلاح به موجب این بند باید با حداکثر سرعت ممکن و بدون ایجاد تأخیر غیرضروری برای کشتی انجام پذیرد.
- ۶- موارد تخلیه یا ریزش تصادفی تجهیزات صیادی مندرج در مقرره‌های ۷.۱.۳ و ۷.۱.۳ مکرر که تهدیدی جدی برای محیط زیست دریایی یا ایمنی دریانوردی ایجاد می‌نماید باید به کشور صاحب پرچم کشتی و در صورت وقوع تخلیه یا ریزش در آبهای تحت صلاحیت یک کشور ساحلی، به آن کشور ساحلی نیز گزارش شود.

پیوست

فرم دفتر ثبت زباله

نام کشتی: _____
 شماره یا حروف شاخص: _____
 شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی: _____
 دوره: _____ از: _____ تا: _____

۱- مقدمه

طبق مقرر ۱۰ ضمیمه ۵ کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۷) به گونه اصلاح شده توسط پروتکل ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۷۶ (مارپل)، هرگونه عملیات تخلیه یا سوزاندن باید به ثبت برسد. این موارد شامل تخلیه به دریا، تسهیلات دریافت یا کشتی‌های دیگر و نیز ریزش تصادفی زباله می‌شود.

۲- زباله و مدیریت زباله

زباله به معنای تمامی انواع زائدات خوراکی، زائدات داخلی و زائدات عملیاتی، تمامی مواد پلاستیکی، بقایای بار، روغن‌های آشپزی، تجهیزات صیادی و لاشه‌های حیوان ایجاد شده در طول فعالیت عادی کشتی است که باید به صورت مداوم یا ادواری تخلیه شود، به

جز موادی که در سایر ضمایم این کنوانسیون تعریف یا فهرست شده‌اند. زباله، ماهی‌های تازه یا تکه‌های آن که در نتیجه فعالیت‌های صیادی در طول سفر، یا فعالیت‌های پرورش ماهی نیازمند حمل ماهی‌هایی از جمله سخت‌پوستان برای قرارگرفتن در تأسیسات پرورش و حمل ماهی‌های صید شده از جمله سخت‌پوستان از تأسیسات پرورش به ساحل برای پردازش، ایجاد می‌شوند، را شامل نمی‌شود. برای اطلاعات بیشتر، دستورالعمل اجرای ضمیمه ۵ مارپل^۱ نیز باید مورد مراجعه قرار گیرد.

۳- توصیف زباله

زباله باید به منظور ثبت در دفتر ثبت زباله (یا دفتر ثبت رسمی کشتی) به صورت زیر طبقه‌بندی شود:

- (الف) پلاستیک‌ها
- (ب) زائدات خوراکی
- (پ) زائدات داخلی
- (ت) روغنهای آشپزی
- (ث) خاکستر زباله‌سوز
- (ج) زائدات عملیاتی
- (چ) بقایای بار
- (ح) لاشه(های) حیوان
- (خ) تجهیزات صیادی^۲

۴- موارد مندرج در دفتر ثبت زباله

۴.۱- موارد مندرج در دفتر ثبت زباله باید در هر یک از موقعیتهای زیر ثبت شوند:

۴.۱.۱ - در صورت تحویل زباله به تسهیلات دریافت^۳ یا کشتی دیگر:

- ۱- زمان و تاریخ تحویل
- ۲- بندر یا تسهیلات یا نام کشتی
- ۳- گروه‌های زباله تحویل شده
- ۴- مقدار تقریبی تحویل شده از هر گروه بر حسب مترمکعب
- ۵- امضاء افسر مسؤول عملیات

۴.۱.۲- در صورت سوزانده شدن زباله:

- ۱- زمان و تاریخ شروع و پایان سوزاندن
- ۲- موقعیت کشتی (طول و عرض جغرافیایی) در شروع و پایان سوزاندن
- ۳- گروه‌های زباله سوزانده شده
- ۴- مقدار تقریبی سوزانده شده بر حسب مترمکعب
- ۵- امضاء افسر مسؤول عملیات

۴.۱.۳- در صورت تخلیه به دریا طبق مقرره‌های ۴، ۵ یا ۶ ضمیمه ۵ مارپل:

- ۱- زمان و تاریخ تخلیه
- ۲- موقعیت کشتی (طول و عرض جغرافیایی)، توجه: در صورت تخلیه بقایای بار، ذکر موقعیت شروع و پایان تخلیه ضروری است.
- ۳- گروه‌های زباله تخلیه شده

۱- به دستورالعمل اجرای ضمیمه ۵ مارپل ۷۳/۷۸، به شکل اصلاح شده طی قطعنامه‌ها مراجعه نمایید.

۲- به دستورالعمل تهیه شده توسط سازمان مراجعه نمایید.

۳- فرمانده شناور باید از متصدی تسهیلات دریافت که شامل بارها و کامیون‌ها هم می‌شود، رسید یا گواهی مبنی بر مقدار تقریبی زباله انتقال یافته، بگیرد. این رسیده‌ها و گواهی‌ها باید به همراه دفتر ثبت زباله نگهداری شوند.

۴- مقدار تقریبی تخلیه شده از هر گروه بر حسب مترمکعب

۵- امضاء افسر مسؤول عملیات

۴.۱.۴- تخلیه یا ریزش تصادفی یا استثنائی دیگر به دریا، از جمله موارد طبق مقرر ۷ ضمیمه ۵ مازیل:

۱- زمان و تاریخ وقوع

۲- بندر یا موقعیت کشتی در زمان وقوع (طول و عرض جغرافیایی و عمق در صورت مشخص بودن)

۳- گروه‌های زباله تخلیه یا ریخته شده

۴- مقدار تقریبی از هر گروه بر حسب مترمکعب

۵- علت تخلیه یا ریزش و ملاحظات کلی

۴.۲- مقدار زباله

مقدار زباله در کشتی باید بر حسب مترمکعب و در صورت امکان به تفکیک گروه برآورد شود. در موارد مختلف در دفتر ثبت زباله به مقدار تقریبی زباله اشاره شده است. تصدیق می‌شود که دقت برآورد مقدار زباله نیازمند تفسیر است. که برآورد حجم قبل و بعد از پردازش متفاوت خواهد بود. در برخی شیوه‌های پردازش مانند پردازش مداوم زائدات خوراکی، امکان به دست آوردن برآورد مفیدی از حجم زباله وجود ندارد و این عوامل باید در هنگام درج و تفسیر اطلاعات ثبت شده در نظر گرفته شوند.

ثبت تخلیه زباله

نام کشتی: _____

شماره یا حروف شاخص: _____

شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی: _____

گروه زباله:

(الف) پلاستیک‌ها

(ب) زائدات خوراکی

(پ) زائدات داخلی (مانند محصولات کاغذی، پارچه، شیشه، فلز، بطری، ظروف و غیره)

(ت) روغنهای آشپزی

(ث) خاکستر زباله‌سوز

(ج) زائدات عملیاتی

(چ) بقایای بار

(ح) لاشه(های) حیوان

(خ) تجهیزات صیادی

قالب جدید جدول اطلاعات:

زمان/تاریخ	موقعیت کشتی/ملاحظات (مانند ریزش تصادفی)	گروه	مقدار تقریبی تخلیه یا سوزانده شده	به دریا	به تسهیلات دریافت	سوزاندن	تایید/امضاء

امضاء فرمانده شناور: _____ تاریخ: _____

قطعه نامه ام ای پی سی (۶۲) ۲۰۲
مصوب ۱۵ جولای ۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۴/۲۴)

اصلاحات ضمیمه پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) برای اصلاح کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها،
۱۹۷۳ (۱۳۵۲)، آن طور که توسط پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن اصلاح شده است

**تعیین منطقه کنترل انتشار دریای کارائیب ایالات متحده و معافیت برخی کشتیهای فعال
در منطقه کنترل انتشار امریکای شمالی و منطقه کنترل انتشار دریای کارائیب ایالات متحده
به موجب مقرره های ۱۳ و ۱۴ و پیوست ۷ ضمیمه ۶ ماربل**

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده ۳۸ کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی درخصوص وظایف کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی (کارگروه) که براساس کنوانسیونهای بین المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی به آن محول شده است،
با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (از این پس به عنوان «کنوانسیون ۱۹۷۳» از آن یاد می شود)، ماده ۶ پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (از این پس به عنوان «پروتکل ۱۹۷۸» از آن یاد می شود) و ماده ۴ پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) برای اصلاح کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) آن طور که به وسیله پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به آن (از این پس به عنوان «پروتکل ۱۹۹۷» از آن یاد می شود) اصلاح شده است، که با هم، فرآیند اصلاح پروتکل ۱۹۹۷ را مشخص می کنند و به نهاد مربوط سازمان، وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است، واگذار می کنند،

همچنین با توجه به این که به موجب پروتکل ۱۹۹۷، ضمیمه ۶ با عنوان مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتیها (از این پس به عنوان «ضمیمه ۶» از آن یاد می شود) به کنوانسیون ۱۹۷۳ افزوده شد،
به علاوه با توجه به این که نسخه بازبینی شده ضمیمه ۶ که به موجب قطعه نامه ام ای پی سی (۵۸) ۱۷۶ تصویب و در تاریخ اول جولای ۲۰۱۰ (۱۳۸۹/۴/۱۰) لازم الاجرا شد،

پس از بررسی پیش نویس اصلاحات نسخه بازبینی شده ضمیمه ۶،

۱- اصلاحات ضمیمه ۶ کنوانسیون که متن آن در پیوست این قطعه نامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می نماید؛

۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می نماید که این اصلاحات در تاریخ اول جولای ۲۰۱۲ (۱۳۹۱/۴/۱۱) پذیرفته شده قلمداد می شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک سوم از طرفها یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳- از طرفها می خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند ۲ فوق، در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۳ (۱۳۹۱/۱۰/۱۲) لازم الاجرا خواهند شد؛

۴- از دبیرکل می خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه های مورد تأیید این قطعه نامه و متن اصلاحات مندرج در پیوست را برای تمامی طرفهای کنوانسیون ۱۹۷۳، آن طور که توسط پروتکل های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است، ارسال نماید؛ و

۵- همچنین از دبیرکل می خواهد نسخه هایی از این قطعه نامه و پیوست آن را برای اعضای سازمان که طرف کنوانسیون ۱۹۷۳ آن طور که به وسیله پروتکل های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است، نیستند ارسال نماید.

پیوست

اصلاحات مقرره‌های ۱۳ و ۱۴ و پیوست ۷ نسخه بازبینی شده ضمیمه ۶ ماربل

۱- متن زیر جایگزین بند ۶ مقرره ۱۳ می‌شود:

«۶- از نظر این مقرره، مناطق کنترل انتشار عبارتند از:

۱- منطقه امریکای شمالی، به معنای منطقه مشخص شده به کمک مختصات مندرج در پیوست ۷ این ضمیمه؛

۲- منطقه دریای کارائیب ایالات متحده، به معنای منطقه مشخص شده به کمک مختصات مندرج در پیوست ۷ این ضمیمه؛

۹

۳- هرگونه منطقه دریایی دیگر، از جمله هرگونه منطقه بندری تعیین شده از سوی سازمان طبق معیارها و تشریفات مندرج

در پیوست ۳ این ضمیمه»

۲- بند ۷.۳ مقرره ۱۳ به صورت زیر اصلاح می‌شود:

۷.۳ درخصوص موتورهای دیزل دریایی با بازده نیرو بیش از ۵۰۰۰ کیلووات و حجم سیلندر حداقل ۹۰ لیتر نصب شده در

یک کشتی ساخته شده در تاریخ اول ژانویه ۱۹۹۰ (۱۳۶۸/۱۰/۱۱) یا پس از آن، اما پیش از تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰

(۱۳۷۸/۱۰/۱۱)، گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا، برای موتورهای دیزل دریایی مشمول بند ۱.۱ این

مقرره، باید نشان دهد که شیوه تأیید شده مطابق بند ۷.۱.۱ این مقرره به کاررفته است یا موتور به موجب بند ۷.۱.۲ این

مقرره تأیید شده است یا این که شیوه تأیید شده‌ای به‌گونه تعریف شده در بند ۷.۲ این مقرره هنوز وجود ندارد یا به

صورت تجاری برای استفاده موجود نیست.»

۳- متن زیر جایگزین بند ۳ مقرره ۱۴ می‌شود:

«۳- از نظر این مقرره، مناطق کنترل انتشار عبارتند از:

۱- منطقه دریای بالتیک به‌گونه تعریف شده در مقرره ۱.۱۱.۲ ضمیمه ۱ و منطقه دریای شمال به‌گونه تعریف شده در

مقرره ۱.۱۲.۶ ضمیمه ۵؛

۲- منطقه امریکای شمالی، به‌گونه مشخص شده به کمک مختصات مندرج در پیوست ۷ این ضمیمه؛

۳- منطقه دریای کارائیب ایالات متحده، به‌گونه مشخص شده به کمک مختصات مندرج در پیوست ۷ این ضمیمه؛ و

۴- هر منطقه دریایی دیگر، از جمله هر منطقه بندری تعیین شده از سوی سازمان طبق معیارها و تشریفات مندرج در

پیوست ۳ این ضمیمه»

۴- جزء ۴ جدید زیر به بند ۴ مقرره ۱۴ افزوده می‌شود:

«۴- پیش از اول ژانویه ۲۰۲۰ (۱۳۹۸/۱۰/۱۱)، الزامات مقدار گوگرد نفت سوخت موضوع بند ۴ این مقرره برای کشتی‌های

فعال در منطقه امریکای شمالی یا منطقه دریای کارائیب ایالات متحده تعریف شده در بند ۳، که در تاریخ اول آگوست

۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۵/۱۰) یا پیش از آن ساخته شده‌اند و از دیگهای بخار رانشی استفاده می‌کنند که در ابتدا برای فعالیت

مداوم با گاز طبیعی یا سوخت تقطیری دریایی طراحی نشده‌اند، اجراء نمی‌شود.»

۵- متن زیر جایگزین بند ۷ مقرره ۱۴ می‌شود:

«۷- در طول ۱۲ ماه اول بلافاصله پس از لازم‌الاجراء شدن اصلاحات برای تعیین منطقه کنترل انتشار خاص به موجب بند ۳

این مقرره، کشتی‌های فعال در آن منطقه کنترل انتشار از الزامات بندهای ۴ و ۶ این مقرره و الزامات بند ۵ این مقرره تا

حدی که به بند ۴ این مقرره مربوط می‌شود، معاف هستند.»

۱- دوره ۱۲ ماهه معافیت مندرج در بند ۷ برای منطقه کنترل انتشار امریکای شمالی تا تاریخ اول آگوست ۲۰۱۲ (۱۳۹۰/۱۰/۱۱) اعمال خواهد شد.

دوره ۱۲ ماهه معافیت مندرج در بند ۷ برای منطقه کنترل انتشار دریای کارائیب ایالات متحده تا تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۴ (۱۳۹۲/۱۰/۱۱) اعمال خواهد

شد.

۶- پیوست ۷ به صورت زیر اصلاح می‌شود:

پیوست ۷

مناطق کنترل انتشار (مقرره ۱۳.۶ و مقرره ۱۴.۳)

۱- حدود مناطق کنترل انتشار به موجب مقرره‌های ۱۳.۶ و ۱۴.۳ به غیر از مناطق دریای بالتیک و دریای شمال در این پیوست تشریح شده است.

۲- (متن موجود برای منطقه آمریکای شمالی)

۳- منطقه دریای کارائیب ایالات متحده عبارت است از:

۱- منطقه دریایی نزدیک سواحل مشترک‌المنافع پورتو ریکو و جزایر ویرجین ایالات متحده در اقیانوس اطلس و دریای کارائیب، محصور شده به وسیله خطوط اقصی فاصله (ژئودزیک) که مختصات زیر را به هم متصل می‌کند:

نقطه	عرض جغرافیایی	طول جغرافیایی		عرض جغرافیایی	طول جغرافیایی
۱	۱۷° ۱۸' ۳۷"	۶۷° ۳۲' ۱۴"	۲۸	۱۸° ۲۲' ۲۲"	۳۸° ۳۸' ۲۳"
۲	۱۹° ۱۱' ۱۴"	۶۷° ۲۶' ۴۵"	۲۹	۱۸° ۲۱' ۵۷"	۴۰° ۴۰' ۰۶"
۳	۱۹° ۳۰' ۲۸"	۶۵° ۱۶' ۴۸"	۳۰	۱۸° ۲۱' ۵۱"	۴۰° ۴۰' ۱۵"
۴	۱۹° ۱۲' ۲۵"	۶۵° ۰۶' ۰۸"	۳۱	۱۸° ۲۱' ۲۲"	۴۰° ۳۸' ۱۶"
۵	۱۸° ۴۵' ۱۳"	۶۵° ۰۰' ۲۳"	۳۲	۱۸° ۲۰' ۳۹"	۴۰° ۳۸' ۳۳"
۶	۱۸° ۳۱' ۱۴"	۶۴° ۵۹' ۳۳"	۳۳	۱۸° ۱۹' ۱۵"	۴۰° ۳۸' ۱۴"
۷	۱۸° ۲۹' ۲۳"	۶۴° ۵۳' ۵۱"	۳۴	۱۸° ۱۹' ۰۷"	۴۰° ۳۸' ۱۶"
۸	۱۸° ۲۷' ۳۵"	۶۴° ۵۳' ۲۲"	۳۵	۱۸° ۱۷' ۲۳"	۴۰° ۳۹' ۲۸"
۹	۱۸° ۲۵' ۲۱"	۶۴° ۵۲' ۳۹"	۳۶	۱۸° ۱۶' ۴۳"	۴۰° ۳۹' ۴۱"
۱۰	۱۸° ۲۴' ۳۰"	۶۴° ۵۲' ۱۹"	۳۷	۱۸° ۱۱' ۳۳"	۴۰° ۳۸' ۵۸"
۱۱	۱۸° ۲۳' ۵۱"	۶۴° ۵۱' ۵۰"	۳۸	۱۸° ۳' ۲۲"	۴۰° ۳۸' ۰۳"
۱۲	۱۸° ۲۳' ۴۲"	۶۴° ۵۱' ۲۳"	۳۹	۱۸° ۲' ۵۶"	۴۰° ۲۹' ۳۵"
۱۳	۱۸° ۲۳' ۳۶"	۶۴° ۵۰' ۱۷"	۴۰	۱۸° ۲' ۵۱"	۴۰° ۲۷' ۲۲"
۱۴	۱۸° ۲۳' ۴۸"	۶۴° ۴۹' ۴۱"	۴۱	۱۸° ۲' ۳۰"	۴۰° ۲۱' ۰۸"
۱۵	۱۸° ۲۴' ۱۱"	۶۴° ۴۹' ۰۰"	۴۲	۱۸° ۲' ۲۱"	۴۰° ۲۰' ۰۸"
۱۶	۱۸° ۲۴' ۲۸"	۶۴° ۴۷' ۵۷"	۴۳	۱۸° ۰' ۱۲"	۴۰° ۱۵' ۵۷"
۱۷	۱۸° ۲۴' ۱۸"	۶۴° ۴۷' ۰۱"	۴۴	۱۸° ۰' ۰۰"	۴۰° ۲' ۲۹"
۱۸	۱۸° ۲۳' ۱۳"	۶۴° ۴۶' ۳۷"	۴۵	۱۷° ۵۹' ۵۸"	۴۰° ۱' ۴۰"
۱۹	۱۸° ۲۲' ۳۷"	۶۴° ۴۵' ۲۰"	۴۶	۱۷° ۵۸' ۴۷"	۴۰° ۵۷' ۱۰"
۲۰	۱۸° ۲۲' ۲۹"	۶۴° ۴۴' ۴۲"	۴۷	۱۷° ۵۷' ۵۱"	۴۰° ۵۳' ۵۴"
۲۱	۱۸° ۲۲' ۲۲"	۶۴° ۴۴' ۲۶"	۴۸	۱۷° ۵۶' ۲۸"	۴۰° ۵۳' ۲۱"
۲۲	۱۸° ۲۲' ۳۷"	۶۴° ۴۴' ۲۴"	۴۹	۱۷° ۳۹' ۴۰"	۴۰° ۵۴' ۵۳"
۲۳	۱۸° ۲۲' ۳۹"	۶۴° ۴۳' ۴۲"	۵۰	۱۷° ۳۷' ۰۸"	۴۰° ۵۵' ۱۰"
۲۴	۱۸° ۲۲' ۳۰"	۶۴° ۴۳' ۳۶"	۵۱	۱۷° ۳۰' ۲۱"	۴۰° ۵۵' ۵۶"
۲۵	۱۸° ۲۲' ۲۵"	۶۴° ۴۲' ۵۸"	۵۲	۱۷° ۱۱' ۳۶"	۴۰° ۵۷' ۵۷"
۲۶	۱۸° ۲۲' ۲۶"	۶۴° ۴۲' ۲۸"	۵۳	۱۶° ۴۰' ۰۰"	۴۰° ۵۸' ۴۱"
۲۷	۱۸° ۲۲' ۱۵"	۶۴° ۴۲' ۰۳"	۵۴	۱۶° ۵۹' ۴۹"	۴۰° ۵۹' ۱۸"
			۵۵	۱۷° ۱۸' ۳۷"	۴۰° ۳۲' ۱۴"

قطعه نامه ام ای پی سی (۶۲) ۲۰۳
مصوب ۱۵ جولای ۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۴/۲۴)

اصلاحات ضمیمه پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) برای اصلاح کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) آن طور که به وسیله پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن اصلاح شده است (افزودن مقررات کارایی انرژی کشتیها به ضمیمه ۶ ماریل)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده ۲۸ کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی درخصوص وظایف کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی (کارگروه) که بر اساس کنوانسیونهای بین المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی ست به آن محول شده است، با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به عنوان «کنوانسیون ۱۹۷۳» از آن یاد می شود)، ماده (۶) پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به عنوان «پروتکل ۱۹۷۸» از آن یاد می شود) و ماده (۴) پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) برای اصلاح کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) آن طور که به وسیله پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن (که از این پس به عنوان «پروتکل ۱۹۹۷» از آن یاد می شود) اصلاح شده است که با هم، فرآیند اصلاح پروتکل ۱۹۹۷ را مشخص می کنند و به نهاد مربوط سازمان، وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است، واگذار کرده اند،

همچنین با توجه به اینکه به موجب پروتکل ۱۹۹۷، ضمیمه ۶ با عنوان مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتیها (که از این پس به عنوان «ضمیمه ۶» از آن یاد می شود) به کنوانسیون ۱۹۷۳ افزوده شد، به علاوه با توجه به این که نسخه بازبینی شده ضمیمه ۶ مصوب طی قطعه نامه ام ای پی سی (۵۸) ۱۷۶ در تاریخ اول جولای ۲۰۱۰ (۱۳۸۹/۴/۱۰) لازم الاجرا شد،

با تشخیص این که اصلاحات ضمیمه ۶ و افزودن فصل ۴ جدید با هدف بهبود کارایی انرژی کشتیها از طریق مجموعه ای از استانداردهای عملکردی فنی انجام می شود که به کاهش انتشار مواد ناشی از نفت سوخت و فرآیند سوختن آن، از جمله موادی که در حال حاضر به وسیله ضمیمه (۶) کنترل می شوند، منجر خواهد شد،

همچنین با تصدیق این که تصویب اصلاحات ضمیمه ۶ هیچ خدشه ای به سایر مذاکرات در مجامع بین المللی دیگر مانند کنوانسیون چهارچوب سازمان ملل متحد برای تغییر آب و هوا (یو ان اف سی سی سی) و مواضع کشورهای شرکت کننده در این مذاکرات وارد نخواهد آورد،

پس از بررسی پیش نویس اصلاحات ضمیمه ۶ برای گنجاندن مقررات کارایی انرژی کشتیها،

۱- اصلاحات ضمیمه ۶ کنوانسیون ماریل، که متن آن در پیوست این قطعه نامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می نماید؛

۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می نماید که این اصلاحات در تاریخ اول جولای ۲۰۱۲ (۱۳۹۱/۴/۱۱) پذیرفته شده قلمداد می شوند، مگر آنکه تا پیش از این تاریخ، حداقل یک سوم از طرفها، یا طرفهای دارای مجموع حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳- از طرفها می خواهد توجه داشته باشند که طبق ردیف (۲) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، این اصلاحات در صورت پذیرش طبق بند (۲) فوق، در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۳ (۱۳۹۱/۱۰/۱۲) لازم الاجرا خواهند شد؛

۴- از دبیرکل می خواهد که طبق جزء (ث) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه های مورد تأیید این قطعه نامه و متن اصلاحات مندرج در پیوست آن را برای تمامی طرفهای کنوانسیون ۱۹۷۳، آن طور که به وسیله پروتکل های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است ارسال نماید؛

۵- همچنین از دبیرکل می خواهد نسخه هایی از این قطعه نامه و پیوست آن را برای اعضای سازمان که طرف کنوانسیون ۱۹۷۳، آن طور که به وسیله پروتکل های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است، نیستند، ارسال نماید.

۶- از طرفهای ضمیمه ۶ ماریل و سایر دولتهای عضو می خواهد اصلاحات ضمیمه ۶ ماریل را اطلاع مالکان، کاربران، سازندگان و طراحان کشتیها، تولیدکنندگان تجهیزات و موتورهای دیزل دریایی و نیز سایر گروه های ذی نفع برسانند.

اصلاحات ضمیمه ۶ مارپل در خصوص مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتیها
از طریق افزودن مقررات جدید کارایی انرژی کشتیها
فصل ۱: کلیات

مقرره ۱- اجراء

۱- این مقرره به صورت زیر اصلاح می‌شود:

«مقادیر ضمیمه در مورد تمامی کشتیها اعمال می‌شود، به جز در مواردی که به صراحت در مقرره‌های ۳، ۵، ۶، ۱۳، ۱۵، ۱۶، ۱۸، ۱۹، ۲۰، ۲۱، ۲۲ و ۲۳ این ضمیمه به گونه‌ای دیگر مقرر شده باشد.»

مقرره ۲- تعاریف

۲- بند ۲۱ به صورت زیر اصلاح می‌شود:

«۲۱- **تانکر** در ارتباط با مقرره ۱۵ به معنای نفتکش به گونه تعریف شده در مقرره ۱ ضمیمه (۱) یا تانکر شیمیایی به گونه تعریف شده در مقرره ۱ ضمیمه (۲) این کنوانسیون است.»

۳- موارد زیر در انتهای مقرره ۲ افزوده می‌شوند:

«از نظر فصل ۴

۲۲- **کشتی موجود** به معنای کشتی غیرنوساز است.

۲۳- **کشتی نوساز** به معنای کشتی است که:

۱- قرارداد ساخت آن در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۳ (۱۳۹۱/۱۰/۱۲) یا پس از آن منعقد شده باشد؛ یا

۲- در صورت نبود قرارداد ساخت، تیر اصلی آن در تاریخ اول جولای ۲۰۱۳ (۱۳۹۲/۴/۱۰) یا پس از آن گذاشته یا

در مرحله‌ای مشابه از ساخت قرار داشته شده باشد؛ یا

۳- تحویل آن در تاریخ اول جولای ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۴/۱۰) یا پس از آن باشد.

۲۴- **تغییرات عمده** در ارتباط با فصل ۴ به معنای تغییراتی در کشتی است که:

۱- ابعاد، ظرفیت حمل یا قدرت موتور کشتی را به صورت بارز تغییر دهد؛ یا

۲- نوع کشتی را تغییر دهد؛ یا

۳- هدف آن از دید مرجع دریایی، طولانی‌تر کردن عمر شناور به میزان چشمگیر باشد؛ یا

۴- کشتی را به گونه‌ای تغییر دهد که اگر نوساز بود، مشمول الزاماتی از این کنوانسیون می‌شد که به عنوان کشتی

موجود برای آن الزامی نبود؛ یا

۵- کارایی انرژی کشتی را به صورت بارزی تغییر دهد و هرگونه تغییری را شامل شود که می‌تواند منجر به تجاوز

کشتی از شاخص طراحی کارایی انرژی (ای ای دی ای) مندرج در مقرره ۲۱ شود.

۲۵- **فله‌بر** به معنای کشتی به منظور حمل کالای خشک فله است که انواعی از جمله کشتیهای حمل سنگ آهن به گونه

تعریف شده در مقرره ۱ فصل ۱۲ سولاس را شامل می‌شود، اما کشتیهای ترکیبی را در برنمی‌گیرد.

۲۶- **کشتی حمل گاز** به معنای کشتیهای باری طراحی یا سازگار شده و به کاررفته برای حمل هرگونه گاز مایع به صورت

فله است.

۲۷- **تانکر** در ارتباط با فصل ۴ به معنای نفتکش به گونه تعریف شده در مقرره ۱ ضمیمه ۱ مارپل یا تانکر شیمیایی یا

مایعات خطرناک به گونه تعریف شده در مقرره ۱ ضمیمه ۲ مارپل است.

۲۸- **کشتی بارگنجی (کانتینری)** به معنای کشتی طراحی شده خاص برای حمل بار گنج (کانتینر) در انبارها و برروی عرشه

است.

۲۹- **کشتی باری متفرقه** به معنای کشتی با بدنه دارای یک یا چند عرشه است که برای حمل بارهای متفرقه طراحی شده

است. این تعریف، کشتیهای مخصوص بارهای خشک که در محاسبات خطوط مینا برای کشتیهای باری متفرقه

در نظر گرفته نمی‌شوند، مانند کشتیهای حمل قایق‌های تفریحی، احشام، دویه، بارهای سنگین یا سوخته‌های هسته‌ای را

شامل نمی‌شود.

۳۰- **کشتی باری یخچالی** به معنای کشتی مخصوص طراحی شده برای حمل بارهای سردخانه‌ای در انبارهای خود است.

۳۱- **کشتی ترکیبی** به معنای کشتی مخصوص طراحی شده برای حمل بارهای جامد و مایع فله به میزان

۱۰۰ درصد وزن بارگیری کامل خود است.

- ۳۲- **کشتی مسافری** به معنای کشتی برای حمل بیش از ۱۲ نفر مسافر است.
- ۳۳- **کشتی باری رو-رو (خودروبر)** به معنای کشتی باری رو-رو با چند عرشه مخصوص حمل اتومبیل و کامیون‌های خالی است.
- ۳۴- **کشتی باری رو-رو** به معنای کشتی مخصوص حمل بارهای ترابری رو-رو است.
- ۳۵- **کشتی مسافری رو-رو** به معنای کشتی مسافری دارای فضاهای باری رو-رو است.
- ۳۶- **شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی** به معنای مقدار این شاخص به دست آمده برای هر کشتی طبق مقرر ۲۰ فصل ۴ است.
- ۳۷- **شاخص طراحی کارایی انرژی لازم** به معنای حداکثر مقدار شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی مجاز برای نوع و اندازه خاص کشتی طبق مقرر ۲۱ فصل ۴ است.

فصل ۲: بازدید، صدور گواهینامه و روشهای کنترل

مقرره ۵- بازدیدها

- ۴- بند ۱ به صورت زیر اصلاح می‌شود:
- ۱- «به منظور تضمین انطباق با فصل ۳، هر کشتی با ظرفیت ناخالص حداقل ۴۰۰ تن و هر سکوی حفاری ثابت و شناور و سایر سکوها مشمول بازدیدهای مشخص شده به شرح زیر می‌باشد:
- ۱- بازدید اولیه پیش از آغاز به کار کشتی یا پیش از صدور اولین گواهینامه به موجب مقرره ۶ این ضمیمه. به کمک این بازدید باید اطمینان حاصل شود تجهیزات، سامانه (سیستم)ها، اتصالات، تأسیسات و مواد به صورت کامل با الزامات قابل اعمال فصل ۳ انطباق دارند؛
- ۲- بازدید مجدد در فواصل تعیین شده از سوی مرجع دریایی که بیش از ۵ سال نخواهد بود، به جز در مواردی که مقرره ۹.۲، ۹.۵، ۹.۶ یا ۹.۷ این ضمیمه قابل اعمال است. به کمک این بازدید باید اطمینان حاصل شود تجهیزات، سامانه (سیستم)ها، اتصالات، تأسیسات و مواد به صورت کامل با الزامات قابل اعمال فصل ۳ انطباق دارند؛
- ۳- بازدید میانی ظرف مدت سه ماه قبل یا بعد از دومین سالگرد تاریخ صدور گواهینامه یا ظرف مدت سه ماه قبل یا بعد از سومین سالگرد تاریخ صدور گواهینامه، که جایگزین یکی از بازدیدهای سالانه مندرج در جزء ۱.۴ این مقرره می‌شود. به کمک این بازدید باید اطمینان حاصل شود تجهیزات و تأسیسات به صورت کامل با الزامات مرتبط فصل ۳ انطباق و در شرایط مناسب کاری قرار دارند. انجام این بازدیدهای میانی باید در ظهر گواهینامه آی‌ای‌پی‌پی صادر شده به موجب مقرره ۶ یا ۷ این ضمیمه درج شود؛
- ۴- بازدید سالانه ظرف مدت سه ماه قبل یا بعد از هر سالگرد تاریخ صدور گواهینامه، از جمله بازرسی عمومی از تجهیزات، سامانه‌ها، اتصالات، تأسیسات و مواد مذکور در جزء ۱.۱ این مقرره به منظور حصول اطمینان از این که از آنها طبق بند ۵ این مقرره نگهداری می‌شوند و برای کار مورد نظر بر روی کشتی آماده هستند. انجام این بازدیدهای سالانه باید در ظهر گواهینامه آی‌ای‌پی‌پی صادر شده به موجب مقرره ۶ یا ۷ این ضمیمه درج شود؛ و
- ۵- یک بازدید عمومی یا جزئی اضافی، حسب شرایط، در موارد انجام تعمیرات یا تغییرات مهم مندرج در بند ۵ این مقرره یا پس از تعمیرات ناشی از انجام تحقیقات مندرج در بند ۶ این مقرره. به کمک این بازدید باید اطمینان حاصل شود تعمیرات یا تغییرات ضروری به صورت مؤثر انجام شده‌اند، مواد و شیوه‌های به کاررفته برای آنها از همه نظر رضایت‌بخش هستند و کشتی از همه نظر با الزامات مرتبط فصل ۳ انطباق دارد.»
- ۵- بند ۲ به صورت زیر اصلاح می‌شود:
- ۲- «برای کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص کمتر از ۴۰۰ تن، مرجع دریایی می‌تواند تدابیری مناسب برای حصول اطمینان از انطباق با مفاد قابل اعمال فصل ۳ را تعیین نماید.»
- ۶- بند ۴ جدید زیر پس از بند ۳ کنونی افزوده می‌شود:
- ۴- «کشتیهای موضوع فصل ۴، با توجه به دستورالعمل مصوب سازمان^۱ مشمول بازدیدهای مشخص شده در زیر خواهند بود:
- ۱- بازدید اولیه پیش از آغاز به کار کشتی یا پیش از صدور گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی. این بازدید باید تأیید نماید که شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی کشتی با الزامات فصل ۴ انطباق دارد و طرح مدیریت کارایی انرژی حقیقی کشتی ضروری مندرج در مقرره ۲۲ در کشتی وجود دارد؛

۱. به دستورالعمل بازدید و صدور گواهینامه برای شاخص طراحی کارایی انرژی مراجعه نمایید.

۲- بازدید عمومی یا جزئی، حسب شرایط، در موارد انجام تغییرات عمده در کشتیهای مشمول این مقرر. به کمک این بازدید باید اطمینان حاصل شود شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی کشتی در صورت نیاز مجدداً محاسبه می‌شود و با الزامات مقرر ۲۱، با در نظر گرفتن عوامل کاهش مرتبط با اندازه و نوع کشتی تغییر یافته در مرحله‌ای متناسب با تاریخ قرارداد یا گذاشته شدن تیر اصلی یا تحویل تعیین شده برای کشتی اولیه طبق مقرر ۲۲۳ انطباق دارد؛

۳- در مواردی که تغییرات عمده در کشتی جدید یا موجود آن قدر گسترده است که کشتی از دید مرجع دریایی مشابه یک کشتی نوساز محسوب می‌شود، مرجع دریایی باید لزوم انجام بازدید اولیه بر روی شاخص طراحی کارایی انرژی حقیقی کشتی را تعیین نماید. به کمک این بازدید (اگر ضروری تشخیص داده شود) باید اطمینان حاصل شود شاخص طراحی کارایی انرژی حقیقی کشتی محاسبه می‌شود و با الزامات مقرر ۲۱، با در نظر گرفتن عوامل کاهش مرتبط با اندازه و نوع کشتی تغییر یافته در تاریخ قرارداد تغییرات، یا در صورت نبود چنین قراردادی، تاریخ آغاز تغییرات انطباق دارد. این بازدید باید همچنین تأیید نماید که طرح مدیریت کارایی انرژی واقعی کشتی ضروری مندرج در مقرر ۲۲ در کشتی وجود دارد؛ و

۴- برای کشتیهای موجود، لزوم داشتن طرح مدیریت کارایی انرژی واقعی کشتی بر اساس مقرر ۲۲ در کشتی باید طی اولین بازدید میانی یا تمدیدی مندرج در بند ۱ این مقرر، هریک که زودتر بود، در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۳ (۱۳۹۱/۱۰/۱۲) یا پس از آن تأیید شود.»

۷- شماره بند ۴ به ۵ تغییر می‌یابد.

۸- شماره بند ۵ به ۶ تغییر می‌یابد.

مقرر ۶- صدور یا ظهرنویسی گواهینامه

۹- عنوان مقرر به صورت زیر اصلاح می‌شود:

«صدور یا ظهرنویسی گواهینامه‌ها»

۱۰- عنوان فرعی زیر به ابتدای این مقرر افزوده می‌شود:

«گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا»

۱۱- بند ۲ به صورت زیر اصلاح می‌شود:

«۲- برای یک کشتی ساخته شده پیش از تاریخ لازم‌الاجراء شدن ضمیمه ۶ برای مرجع دریایی آن کشتی، باید گواهینامه

بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا طبق بند ۱ این مقرر، حداکثر تا موعد اولین قرار حوضچه خشک برنامه‌ریزی شده

پس از تاریخ لازم‌الاجراء شدن و در هر صورت حداکثر ظرف مدت سه سال پس از این تاریخ صادر شود.»

۱۲- موارد زیر به انتهای این مقرر افزوده می‌شوند:

«گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی

۴- گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی کشتی باید برای هر کشتی دارای ظرفیت ناخالص حداقل ۴۰۰ تن پس از بازدید طبق

مقرر ۵.۴ و پیش از عزیمت کشتی به بنادر یا پایانه‌های فراساحلی تحت صلاحیت سایر طرفها صادر شود.

۵- این گواهینامه باید توسط مرجع دریایی یا مؤسسات رده‌بندی به نمایندگی از آن صادر یا ظهرنویسی شود. در هر

صورت، مرجع دریایی مسؤلیت کامل در قبال آن گواهینامه را خواهد داشت.»

مقرر ۷- صدور گواهینامه توسط طرف دیگر

۱۳- بند ۱ به صورت زیر اصلاح می‌شود:

«۱- یک طرف می‌تواند پیرو درخواست مرجع دریایی کشتی، ترتیباتی را اتخاذ نماید که کشتی مورد بازدید قرار بگیرد، در

صورت حصول اطمینان از انطباق با مفاد قابل اعمال این ضمیمه، گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا یا

گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی برای آن صادر شود یا صدور آن تجویز شود و در صورت اقتضاء، گواهینامه‌های

مزبور طبق این ضمیمه ظهرنویسی شوند یا ظهرنویسی آنها تجویز شود.»

۱۴- بند ۴ به صورت زیر اصلاح می‌شود:

«۴- برای کشتیهای تحت پرچم کشور غیر عضو به این کنوانسیون نباید گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا یا

گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی صادر شود.»

۱- به دستورالعمل اعطای نمایندگی به مؤسسات رده‌بندی به نمایندگی از مراجع دریایی مصوب سازمان طی قطعنامه (۱۸) ۷۳۹ الف آن طور

که ممکن است توسط سازمان اصلاح شده یا بشود و تعیین وظایف مؤسسات رده‌بندی برای بازدید و صدور گواهینامه از طرف مراجع

دریایی، مصوب سازمان طی قطعنامه (۱۹) ۷۸۹ الف آن طور که ممکن است توسط سازمان اصلاح شده یا بشود، مراجعه نمایید.

مقرره ۸- شکل گواهینامه‌ها

- ۱۵- عنوان این مقرره به صورت زیر اصلاح می‌شود:
«شکل گواهینامه‌ها»
- ۱۶- عنوان فرعی زیر افزوده می‌شود و مقرره موجود با شماره ۱ شماره‌گذاری می‌شود:
«گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا»
- ۱۷- بند ۲ جدید زیر به انتهای مقرره افزوده می‌شود:
«گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی»
- ۲- گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی باید به شکل مندرج در پیوست ۸ این ضمیمه و حداقل به یکی از زبانهای انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی تهیه شود. اگر از زبان رسمی طرف صادرکننده گواهینامه هم استفاده شود، در صورت اختلاف یا تفاوت، این زبان حاکم خواهد بود.»

مقرره ۹: مدت و اعتبار گواهینامه

- ۱۸- عنوان این مقرره به صورت زیر اصلاح می‌شود:
«مدت و اعتبار گواهینامه‌ها»
- ۱۹- عنوان فرعی زیر به ابتدای مقرره افزوده می‌شود:
«گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا»
- ۲۰- موارد زیر به انتهای مقرره افزوده می‌شود:
«گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی»
- ۱۰- گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی باید در تمامی طول عمر کشتی با رعایت مفاد بند (۱۱) زیر اعتبار داشته باشد.
- ۱۱- گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی صادره به موجب این ضمیمه در یکی از شرایط زیر از درجه اعتبار ساقط خواهد شد:
۱- اگر کشتی از فعالیت خارج شود یا گواهینامه جدیدی در نتیجه تغییرات عمده برای کشتی صادر شود؛ یا
۲- اگر کشتی تغییر پرچم دهد. گواهینامه جدید تنها در صورتی صادر می‌شود که دولت صادرکننده از انطباق کامل کشتی با الزامات فصل ۴ اطمینان حاصل نماید. در صورت تغییر پرچم بین طرفها و در صورت درخواست ظرف مدت سه ماه پس از تغییر پرچم، دولت صاحب پرچم اولیه باید در اولین فرصت نسخه‌ای از گواهینامه‌های کشتی پیش از تغییر پرچم و گزارش بازدیدهای مرتبط را در صورت وجود، به مرجع دریایی تسلیم نماید.»

مقرره ۱۰- کنترل کشور صاحب بندر در مورد الزامات عملیاتی

- ۲۱- بند ۵ جدید زیر به انتهای این مقرره افزوده می‌شود:
«۵- در ارتباط با الزامات فصل ۴، هرگونه بازرسی کشور صاحب بندر باید در صورت اقتضاء به بررسی وجود گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی معتبر در کشتی طبق ماده ۵ این کنوانسیون محدود شود.»
- ۲۲- فصل ۴ جدید به صورت زیر به انتهای این ضمیمه افزوده می‌شود:

فصل ۴

مقررات کارایی انرژی برای کشتیها

مقرره ۱۹- اجراء

- ۱- این فصل در مورد تمامی کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن و بالاتر اعمال می‌شود.
- ۲- مفاد این فصل در موارد زیر اعمال نمی‌شود:
۱- کشتیهای صرفاً فعال در محدوده آبهای تحت حاکمیت یا صلاحیت کشور صاحب پرچم کشتی. با این حال، هر طرف باید از طریق اتخاذ تدابیر مناسب اطمینان حاصل نماید این کشتیها تا حد ممکن و متعارف طبق فصل (۴) ساخته می‌شوند و فعالیت می‌کنند.
- ۳- مقرره ۲۰ و ۲۱ در مورد کشتیهای دارای سامانه (سیستم)های رانش دیزل-الکترونیک، توربینی یا ترکیبی اعمال نمی‌شود.
- ۴- صرف‌نظر از مفاد بند ۱ این مقرره، مرجع دریایی می‌تواند کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص حداقل ۴۰۰ تن را از رعایت الزامات مقرره ۲۰ و ۲۱ معاف نماید.
- ۵- مفاد بند ۴ این مقرره برای کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص حداقل ۴۰۰ تن در موارد زیر اعمال نمی‌شود:
۱- قرارداد ساخت آن در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۲) یا پس از آن منعقد شده باشد؛ یا

- ۲- در صورت نبود قرارداد ساخت، تیر اصلی آن در تاریخ اول جولای ۲۰۱۷ (۱۳۹۶/۴/۱۰) یا پس از آن گذاشته یا در مرحله‌ای مشابه از ساخت قرار داشته شده باشد؛ یا
- ۳- در تاریخ اول جولای ۲۰۱۹ (۱۳۹۸/۴/۱۰) یا پس از آن تحویل شود؛ یا
- ۴- در صورت انجام تغییرات عمده بر روی کشتی موجود یا نوساز، به گونه تعریف شده در مقرر ۲.۲۴، در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۲) یا پس از آن، که برای آن مقرر ۲.۴، ۳ و ۵.۴ فصل ۲ اعمال می‌شود.
- ۶- مرجع دریایی یک طرف این کنوانسیون که برای یک کشتی تحت پرچم خود، اعمال الزامات بند ۴ را الزامی می‌داند یا الزام اعمال آن را معلق می‌کند یا از الزام اعمال صرف نظر می‌کند یا الزامی ایجاد نمی‌کند، باید به منظور اطلاع‌رسانی به سایر طرفهای این پروتکل، در اولین فرصت مراتب را به سازمان اعلام نماید.

مقرر ۲۰- شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی

۱- شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی باید برای موارد زیر محاسبه شود:

- ۱- هر کشتی نوساز؛
- ۲- هر کشتی نوساز پس از انجام تغییرات عمده؛ و
- ۳- هر کشتی موجود یا نوساز پس از انجام تغییرات عمده‌ای آن چنان گسترده که کشتی از دید مرجع دریایی مشابه یک کشتی نوساز در نظر گرفته شود
- که در یک یا چند گروه مندرج در مقرره‌های ۲.۲۵ تا ۲.۲۵ قرار می‌گیرد. شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی، خاص هر کشتی است و برآوردی از عملکرد آن را در زمینه کارایی انرژی نشان می‌دهد و باید پرونده فنی شاخص طراحی کارایی انرژی، شامل اطلاعات لازم برای محاسبه شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی و فرایند محاسبه آن را به همراه داشته باشد. شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی باید، بر اساس پرونده شاخص طراحی کارایی انرژی، مورد تأیید مرجع دریایی یا هر سازمان که به نحو مشروع به آن اعطای اختیار شده، قرار گیرد.
- ۲- شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی باید با در نظر گرفتن دستورالعمل سازمان^۱ محاسبه شود.

مقرر ۲۱- شاخص طراحی کارایی انرژی لازم

۱- برای هر:

- ۱- کشتی نوساز؛
- ۲- کشتی نوساز پس از انجام تغییرات عمده؛ و
- ۳- کشتیهای موجود یا نوساز پس از انجام تغییرات عمده‌ای آن چنان گسترده که کشتی از نظر مرجع دریایی مشابه یک کشتی نوساز محسوب شود.
- که در یکی از گروه‌های مندرج در مقرره‌های ۲.۲۵ تا ۲.۳۱ قرار می‌گیرند و مشمول الزامات این فصل هستند، شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی باید به صورت زیر باشد:

مقدار خط مبنا $X = (1 - X/100)$ = شاخص طراحی کارایی انرژی لازم \leq شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی

که در آن X عامل کاهش تعریف شده در جدول ۱ برای شاخص طراحی کارایی انرژی لازم در قیاس با خط مبنای شاخص طراحی کارایی انرژی است.

- ۲- برای هر کشتی موجود یا نوساز پس از انجام تغییرات عمده‌ای آن چنان گسترده که کشتی از دید مرجع دریایی مشابه یک کشتی نوساز در نظر گرفته شود، باید شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی محاسبه شود و با الزامات مقرر ۲.۱۰، با در نظر گرفتن عامل کاهش قابل اعمال مرتبط با اندازه و نوع کشتی تغییر یافته در تاریخ قرارداد تغییرات، یا در صورت نبود چنین قراردادی، تاریخ آغاز تغییرات انطباق داشته باشد.

۱- به دستورالعمل اعطای نمایندگی به مؤسسات رده‌بندی اقدام‌کننده از طرف از مراجع دریایی مصوب سازمان طی قطعنامه (۱۸) ۷۳۹ الف آن طور که ممکن است توسط سازمان اصلاح شده یا بشود و تعیین وظایف مؤسسات رده‌بندی برای بازدید و صدور گواهینامه از طرف مراجع دریایی، مصوب سازمان طی قطعنامه (۱۹) ۷۸۹ الف آن طور که ممکن است توسط سازمان اصلاح شده یا بشود مراجعه نمایید.

۲- به دستورالعمل محاسبه شاخص طراحی کارایی انرژی برای کشتیهای نوساز مراجعه نمایید.

جدول ۱: عوامل کاهش (درصد) برای شاخص طراحی کارایی انرژی متناسب با خط مبنا

نوع کشتی	اندازه	فاز صفر ۲۰۱۳/۱/۱ تا (۱۳۹۱/۱۰/۱۲) ۲۰۱۴/۱۲/۳۱ (۱۳۹۳/۱۰/۱۰)	فاز یک ۲۰۱۸/۱/۱ تا (۱۳۹۶/۱۰/۱۱) ۲۰۱۹/۱۲/۳۱ (۱۳۹۸/۱۰/۱۰)	فاز دو ۲۰۲۰/۱/۱ تا (۱۳۹۸ ۲۰۲۴/۱۲/۳۱ (۱۴۰۲/۱۰/۱۰))	فاز سه ۲۰۲۵/۱/۱ تا (۱۴۰۲/۱۰/۱۱) بعد
فلهبر	۲۰/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل) و بالاتر	۰	۱۰	۲۰	۳۰
	۱۰/۰۰۰ تا ۲۰/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل)	-	۱۰ تا ۰	۲۰ تا ۰	۳۰ تا ۰
حمل کننده گاز	۱۰/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل) و بالاتر	۰	۱۰	۲۰	۳۰
	۲/۰۰۰ تا ۱۰/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل)	-	۱۰ تا ۰	۲۰ تا ۰	۳۰ تا ۰
تانکر	۲۰/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل) و بالاتر	۰	۱۰	۲۰	۳۰
	۴/۰۰۰ تا ۲۰/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل)	-	۱۰ تا ۰	۲۰ تا ۰	۳۰ تا ۰
بار گنجی (کانتینری)	۱۵/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل) و بالاتر	۰	۱۰	۲۰	۳۰
	۱۰/۰۰۰ تا ۱۵/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل)	-	۱۰ تا ۰	۲۰ تا ۰	۳۰ تا ۰
باری متفرقه	۱۵/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل) و بالاتر	۰	۱۰	۱۵	۳۰
	۳/۰۰۰ تا ۱۵/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل)	-	۱۰ تا ۰	۱۵ تا ۰	۳۰ تا ۰
باری یخچالی	۵/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل) و بالاتر	۰	۱۰	۱۵	۳۰
	۳/۰۰۰ تا ۵/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل)	-	۱۰ تا ۰	۱۵ تا ۰	۳۰ تا ۰
ترکیبی	۲۰/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل) و بالاتر	۰	۱۰	۱۵	۳۰
	۴/۰۰۰ تا ۲۰/۰۰۰ دی دبیوتی (وزن بارگیری کامل)	-	۱۰ تا ۰	۱۵ تا ۰	۳۰ تا ۰

۳ عامل کاهش باید با کمک دو مقدار وابسته به اندازه کشتی تعیین شود. مقدار کمتر باید برای کشتیهای کوچکتر اعمال شود. علامت « - » نشان دهنده عدم نیاز به شاخص طراحی کارایی انرژی لازم است.

۳- مقادیر خط مبنا باید به روش زیر محاسبه شود:

«الف (ای)» ضرب در «ب (بی)» به توان منفی «پ (سی)» = مقدار خط مبنا

که در آن مقادیر «الف (ای)»، «ب (بی)» و «پ (سی)» در جدول ۲ تعیین شده است.

جدول ۲: عوامل تعیین خط مبنا برای انواع مختلف کشتی

نوع کشتی بر اساس تعاریف مقرر ۲	الف (ای)»	ب (بی)»	پ (سی)
۲.۲۵ فلهبر	۹۶۱/۷۹	حجم بارگیری کشتی	۰/۴۷۷
۲.۲۶ حمل گاز	۱۱۲۰/۰۰	حجم بارگیری کشتی	۰/۴۵۶
۲.۲۷ تانکر	۱۲۱۸/۸۰	حجم بارگیری کشتی	۰/۴۸۸
۲.۲۸ بار گنجی (کانتینری)	۱۷۴/۲۲	حجم بارگیری کشتی	۰/۲۰۱
۲.۲۹ باری متفرقه	۱۰۷/۴۸	حجم بارگیری کشتی	۰/۲۱۶
۲.۳۰ باری یخچالی	۲۲۷/۰۱	حجم بارگیری کشتی	۰/۲۴۴
۲.۳۱ ترکیبی	۱۲۱۹/۰۰	حجم بارگیری کشتی	۰/۴۸۸

۴- اگر کشتی به علت نوع طراحی خود در بیش از یک گروه مندرج در جدول ۲ قرار بگیرد، شاخص طراحی کارایی انرژی لازم برای آن کشتی دشوارترین (پایین ترین) مقدار خواهد بود.

۵- برای هرکشتی مشمول این مقرر، نیروی رانش نباید از نیروی رانش لازم برای حفظ توان مانور کشتی در شرایط نامطلوب، به گونه تعریف شده در دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان کمتر باشد.

۶- سازمان باید در ابتدای مرحله ۱ و اواسط مرحله ۲، وضعیت پیشرفت فناوری را بررسی نماید و چنانچه تأیید ضرورت داشته باشد، زمان‌بندی، عوامل خط مبنای شاخص طراحی کارایی انرژی برای انواع کشتی و درجات کاهش مندرج در این مقرر را اصلاح نماید.

مقرره ۲۲- طرح مدیریت کارایی انرژی کشتی (اس ای ای ام پی)

- ۱- هر کشتی باید یک طرح مدیریت کارایی انرژی کشتی را داشته باشد. این طرح می‌تواند بخشی از سامانه (سیستم) مدیریت ایمنی کشتی باشد.
- ۲- طرح مدیریت کارایی انرژی کشتی باید با در نظر گرفتن دستورالعمل مصوب سازمان تدوین شود.

مقرره ۲۳- ارتقای همکاری‌های فنی و انتقال فناوری مرتبط با بهبود کارایی انرژی کشتی‌ها

- ۱- مراجع دریایی باید با همکاری سازمان و سایر نهادهای بین‌المللی، نسبت به ارتقاء و ارائه و در صورت اقتضاء حمایت مستقیم یا از مجرای سازمان به کشورهای متقاضی کمک فنی، به ویژه کشورهای در حال توسعه اقدام نماید.
- ۲- مرجع دریایی یک طرف باید به صورت فعالانه و با رعایت قوانین، مقررات و سیاست‌های ملی خود، با سایر طرفها در امر ایجاد و انتقال فناوری و تبادل اطلاعات به کشورهای متقاضی کمک فنی، به ویژه کشورهای در حال توسعه، در زمینه اتخاذ اقداماتی برای اجرای الزامات فصل (۴) این ضمیمه، به ویژه مقرره‌های ۱۹.۴ تا ۱۹.۶ همکاری نماید.»
- ۳- پیوست ۸ جدید زیر به انتهای این ضمیمه افزوده می‌شود:

«پیوست ۸»

شکل گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی (آی ای ای)

گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی

صادر به موجب الزامات پروتکل ۱۹۹۷، اصلاح شده توسط قطعنامه ام ای پی سی (۶۲) ۲۰۰۳، برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) آن طور که به وسیله پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) به موجب صلاحیت دولت:

(نام کامل کشور)

توسط

(نام کامل شخص صلاحیتدار یا سازمان مجاز به موجب مفاد این کنوانسیون)

مشخصات کشتی^۱

نام کشتی:

شماره یا حروف شاخص:

بندر محل ثبت:

ظرفیت ناخالص:

شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی^۲:

بدین وسیله گواهی می‌شود:

- ۱- کشتی طبق مقرره ۵.۴ ضمیمه ۶ کنوانسیون مورد بازدید قرار گرفته است؛ و
 - ۲- بازدید نشان می‌دهد که کشتی با الزامات قابل اعمال مندرج در مقرره ۲۰، ۲۱ و ۲۲ انطباق دارد.
- تاریخ تکمیل بازدید مبنای صدور این گواهینامه: (روز/ماه/سال)
صادر در

(محل صدور گواهینامه)

(روز/ماه/سال):

(امضای مقام مسؤول صدور گواهینامه)

(تاریخ صدور)

(مهر یا تمبر مقام مسؤول، در صورت اقتضاء)

۱- به صورت گزینه‌ای، مشخصات کشتی را می‌توان در جداول افقی نیز درج کرد.
۲- مطابق طرح شماره شناسه کشتی‌ها، مصوب سازمان طی قطعنامه (۱۵) ۶۰۰ الف

مکمل گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی (گواهینامه آی ای ای)
سوابق سازه‌ای مرتبط با کارایی انرژی

توجه :

- ۱- این سوابق باید به صورت دائم به گواهینامه الصاق شود. این گواهینامه باید همیشه در کشتی موجود باشد.
- ۲- این سوابق باید حداقل به یکی از زبانهای انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی تهیه شود. اگر از زبان رسمی طرف صادرکننده نیز استفاده شود، از این زبان در رفع اختلافات استفاده خواهد شد.
- ۳- برای پاسخ‌گویی از علامت ضرب در (X)، برای پاسخ «بله» یا «قابل اعمال» و خط تیره (-) برای پاسخ «خیر» یا «ناغیر قابل اعمال»، در صورت اقتضاء استفاده نمایید.
- ۴- به جز در موارد عنوان شده به صورتی دیگر، مقرره‌های مندرج در این سوابق به مقرره‌های ضمیمه ۶ کنوانسیون و قطعنامه‌ها یا بخشنامه‌ها به قطعنامه‌ها و بخش‌نامه‌های مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی اشاره دارد.

۱- مشخصات کشتی

- ۱.۱۲- نام کشتی:
- ۱.۲- شماره سازمان بین‌المللی دریا نوردی:
- ۱.۳- تاریخ قرارداد ساخت:
- ۱.۴- ظرفیت ناخالص:
- ۱.۵- حجم بارگیری:
- ۱.۶- نوع کشتی:

۲- سامانه (سیستم) رانش

- ۲.۱- رانش دیزل
- ۲.۲- رانش دیزل-الکترونیک
- ۲.۳- رانش توربینی
- ۲.۴- رانش ترکیبی
- ۲.۵- سامانه (سیستم) رانش غیر از موارد فوق

۳- شاخص طراحی کارایی انرژی حقیقی (ای ای دی ای)

- ۳.۱- شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی طبق مقرره ۱. ۲۰ بر اساس اطلاعات مندرج در پرونده فنی شاخص طراحی کارایی انرژی محاسبه شده است که فرایند محاسبه را نیز شامل می‌شود
- شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی: گرم گاز کربنیک بر تن- مایل
- ۳.۲- شاخص طراحی کارایی انرژی واقعی محاسبه نشده است زیرا:

- ۳.۲.۱- کشتی به موجب مقرره ۲۰.۱ معاف است زیرا در مقرره ۲.۲۳ به عنوان کشتی نوساز تعریف نشده است.
- ۳.۲.۲- نوع سامانه (سیستم) رانش کشتی طبق مقرره ۱۹.۳ معاف است.
- ۳.۲.۳- الزام مقرره ۲۰ از سوی مرجع دریایی کشتی طبق مقرره ۱۹.۴ برداشته شده است.
- ۳.۲.۴- نوع کشتی طبق مقرره ۲۰.۱ معاف است.

۴- شاخص طراحی کارایی انرژی لازم

- ۴.۱- شاخص طراحی کارایی انرژی لازم: گرم گاز کربنیک بر تن- مایل
- ۴.۲- به شاخص طراحی کارایی انرژی لازم نیاز نیست زیرا:
- ۴.۲.۱- کشتی به موجب مقرره ۲۱.۱ معاف است زیرا در مقرره ۲.۲۳ به عنوان کشتی نوساز تعریف نشده است.
- ۴.۲.۲- نوع سامانه (سیستم) رانش کشتی طبق مقرره ۱۹.۳ معاف است.
- ۴.۲.۳- الزام مقرره ۲۱ از سوی مرجع دریایی کشتی طبق مقرره ۱۹.۴ برداشته شده است.
- ۴.۲.۴- نوع کشتی طبق مقرره ۲۱.۱ معاف است.
- ۴.۲.۵- ظرفیت کشتی از آستانه حداقل ظرفیت مندرج در جدول ۱ مقرره ۲۱.۲ کمتر است.

۱- نوع کشتی را مطابق با تعاریف مندرج در مقرره ۲ درج نمایید. کشتیهایی که در بیش از یک تعریف مندرج در مقرره ۲ قرار می‌گیرند باید به عنوان نوع دارای دشوارترین (پایین‌ترین) شاخص طراحی کارایی انرژی لازم در نظر گرفته شوند. اگر کشتی به هیچ یک از انواع تعریف شده در مقرره ۲ تعلق ندارد، عبارت «غیر از انواع تعریف شده در مقرره ۲» درج شود.

۵- طرح مدیریت کارایی انرژی کشتی

۵.۱- کشتی طبق مقرره ۲۲ از طرح مدیریت کارایی انرژی کشتی برخوردار است. □

۶- پرونده فنی شاخص طراحی کارایی انرژی

۶.۱- پرونده فنی شاخص طراحی کارایی انرژی به همراه گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی، طبق مقرره ۲۰.۱ وجود دارد.

□
۶.۲- شماره شناسه/تأیید پرونده فنی شاخص طراحی کارایی انرژی:

۶.۳- تاریخ تأیید پرونده فنی شاخص طراحی کارایی انرژی:

بدین وسیله صحت موارد مندرج در این سوابق از همه نظر گواهی می‌شود.

.....
صادر در

(محل صدور گواهینامه)

..... (روز/ماه/سال):

(امضا مقام مسؤول صدور گواهینامه)

(تاریخ صدور)

(مهر یا تمبر مقام مسؤول، در صورت اقتضاء)»

هیأت‌رئیسه محترم مجلس شورای اسلامی

احتراماً، در اجرای ماده (۴) قانون تدوین و تنقیح قوانین و مقررات کشور مصوب ۱۳۸۹/۳/۲۵ نظر معاونت قوانین به شرح پیوست نسبت به لایحه تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ (مارچ ۱۹۷۳/۷۸) - مصوب ۱۳۸۰ - و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه‌های شماره (۱۸۹)، (۱۹۰)، (۲۰۰)، (۲۰۱)، (۲۰۲) و (۲۰۳)) تقدیم می‌گردد.

معاونت قوانین

نظر اداره کل تدوین قوانین

در اجرای بندهای (۲) و (۴) ماده (۴) قانون تدوین و تنقیح قوانین و مقررات کشور
مصوب ۱۳۸۹/۳/۲۵

۱- در اجرای بند (۲):

در طرح لایحه تقدیمی آیین‌نکارش قانونی و ویرایش ادبی رعایت شده است.
 رعایت نشده است، متن اصلاحی طرح لایحه به ضمیمه تقدیم می‌شود.

۲- در اجرای بند (۴):

اول: از نظر قانون اساسی؛

طرح تقدیمی با قانون اساسی مغایرت ندارد.
 دارد. اصل / اصول مغایر و دلیل مغایرت به ضمیمه تقدیم می‌گردد.

طرح تقدیمی از حیث پیشگیری از وقوع جرم با بند (۵) اصل (۱۵۶) قانون اساسی مغایرت ندارد.
 دارد.

اصل / اصول مغایر و دلیل مغایرت به ضمیمه تقدیم می‌گردد.

دوم: از نظر سیاست‌های کلی نظام و سند چشم‌انداز؛

طرح تقدیمی با سیاست‌های کلی نظام و سند چشم‌انداز مغایرت ندارد.
 دارد. دلیل مغایرت به ضمیمه تقدیم می‌شود.

سوم: از نظر قانون برنامه؛

طرح لایحه تقدیمی با قانون برنامه مغایرت ندارد.
 دارد. موارد مغایرت و دلیل آن به ضمیمه تقدیم می‌شود.

چهارم: از نظر آیین‌نامه داخلی مجلس؛

وضعیت طرح / لایحه تقدیمی از جهت رعایت مقررات آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی به شرح زیر می‌باشد:

ماده ۱۳۱-

۱- موضوع و عنوان مشخص دارد
 ندارد

۲- دلایل لزوم تهیه و پیشنهاد در مقدمه دارد
 ندارد

۳- موادی متناسب با اصل موضوع و عنوان دارد
 ندارد

ماده ۱۳۴- قبلاً تقدیم نگردیده است

- قبلاً در جلسه علنی شماره _____ مورخ _____ تقدیم و در تاریخ _____ در _____ مجلس / _____ کمیسیون

(موضوع اصل ۸۵ قانون اساسی) رد شده و اینک:

با انقضاء شش ماه
 با تغییر اساسی
 بدون تغییر اساسی

پیش از انقضاء شش ماه

تقاضای کتبی ۵۰ نفر از نمایندگان (مشروط به تصویب مجلس

تقاضای کتبی کمتر از ۵۰ نفر از نمایندگان

مجدداً قابل پیشنهاد به مجلس می باشد.
 نمی باشد.

ماده ۱۳۶- امضای مقامات مسئول را دارد.
 ندارد.

ماده ۱۴۲- طرح تقدیمی دارای یک موضوع است و پیشنهاد آن به عنوان ماده واحده مواد متعدد نمی باشد.
لایحه بیش از یک موضوع می باشد.

ماده ۱۴۴- رعایت اصل هفتاد و پنجم قانون اساسی شده است.

نشده است. موارد و دلیل مغایرت به ضمیمه تقدیم می شود.

ماده ۱۸۵- موجب اصلاح یا تغییر برنامه مصوب نمی شود و نیاز به $\frac{2}{3}$ رأی نمایندگان ندارد.
 می شود $\frac{3}{4}$ دارد.

تعداد برگ اظهار نظریه عنوان ضمیمه تقدیم می شود.

مدیرکل تدوین قوانین

نظر اداره کل اسناد و تنقیح قوانین

در اجرای بندهای (۱) و (۳) ماده (۴) قانون تدوین و تنقیح قوانین

و مقررات کشور مصوب ۱۳۸۹/۳/۲۵

۱- در اجرای بند (۱):

الف- در خصوص طرح/الایحه تقدیمی قوانین متعارض وجود ندارد
 وجود دارد که به شرح ضمیمه تقدیم می شود.

ب- در خصوص طرح/الایحه تقدیمی قوانین مرتبط وجود ندارد
 وجود دارد که به شرح ضمیمه تقدیم می شود.

۲- در اجرای بند (۳):

با عنایت به بررسی های به عمل آمده قانونگذاری در این موضوع لازم است.
 لازم نیست.

تعداد یک برگ فهرست سوابق قانونی و دلایل ضرورت قانونگذاری به ضمیمه تقدیم می شود.

مدیر کل اسناد و تنقیح قوانین

سوابق قانونی و دلایل ضرورت قانونگذاری

- سوابق قانونی

جدول سوابق قانونی تصویب اصلاحات ضمانت کتوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها (ماریل ۷۸/۱۹۷۳) مصوب ۱۳۸۰
و اصلاحات بعدی آن ...

ردیف	عنوان	تاریخ تصویب	مواد	متعارض
۱	اصل هفتاد و هفتم و یکصد و بیست و پنجم قانون اساسی			
۲	قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به کتوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها (ماریل ۷۸/۱۹۷۳)	۱۳۸۰/۱۰/۲۶		
۳	قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به ضمايم (۳)، (۴) و (۶) کتوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها مصوب ۱۳۸۷/۰۵/۰۶ با اصلاحات و الحاقات بعدی	۱۳۸۷/۰۵/۰۶		
۴	قانون اصلاحیه ضمیمه سوم و پیوست (۱) ضمیمه ششم قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به ضمايم (۳)، (۴) و (۶) کتوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها	۱۳۹۱/۲/۱۹		
۵	قانون اصلاحات قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ مربوط به کتوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتیها (ماریل ۷۸/۱۹۷۳) مصوب ۱۳۸۰ - و اصلاحات بعدی آن	۱۳۹۳/۳/۰۵		
۶	قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کتوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد	۱۳۷۵/۷/۲۵		
۷	قانون تصویب پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات در دریا	۱۳۸۰/۱/۱۹		
۸	قانون حفاظت از دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی	۱۳۸۹/۵/۲۷		
۹	قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی	۱۳۵۴/۱۱/۴		
۱۰	قانون تصویب اصلاحیه پروتکل ۱۹۹۲ میلادی برابر با ۱۳۷۱ هجری شمسی جهت اصلاح کتوانسیون بین المللی مسؤلیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹ میلادی برابر با ۱۳۴۸ هجری شمسی و پروتکل ۱۹۹۲ میلادی برابر با ۱۳۷۱ هجری شمسی جهت اصلاح کتوانسیون تأسیس یک صندوق بین المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۷۱ میلادی برابر با ۱۳۵۰ هجری شمسی	۱۳۸۹/۱۰/۱		
۱۱	قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کتوانسیون بین المللی مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی و پروتکل مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز آلودگی غیر نفتی	۱۳۷۵/۱۱/۷		