

۵۲۵۵۹/۴۳۱۱۷

۹۵،۴،۱۴



جمهوری اسلامی ایران

رئیس جمهور

دبیرخانه شورای نگهبان  
شماره ثبت: ۹۵،۱۰،۱۴۴۳  
تاریخ ثبت: ۱۳۹۵ / ۴ / ۱۵  
کد پرونده:  
ساعت ورود:

بسمه تعالی

"با صلوات بر محمد و آل محمد"

جناب آقای دکتر لاریجانی

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه "تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ (مارچ ۱۹۷۳/۷۸) - مصوب ۱۳۸۰ - و الحاقات و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه‌های شماره (۶۶) ۲۴۶، (۶۶) ۲۴۷، (۶۷) ۲۵۶، (۶۷) ۲۵۷، (۶۷) ۲۵۸، (۶۸) ۲۶۶ و (۲۸) ۱۰۷۰ الف)" که به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه ۱۳۹۵/۲/۲۹ هیئت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می‌شود.

حسن روحانی

رئیس جمهور

رونوشت: دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، معاونت حقوقی رئیس جمهور، معاونت امور مجلس رئیس جمهور، شورای نگهبان، وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور خارجه، دبیرخانه شورای اطلاع‌رسانی دولت و دفتر هیئت دولت.



جمهوری اسلامی ایران

رئیس جمهور  
بسمه تعالی

مقدمه 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 به طور اختصار تحت عنوان "مارپل 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 که اخیراً ضمایم کنوانسیون یادشده مجدداً مورد اصلاح قرار گرفته است. لذا در اجرای اصول (۷۷) و (۱۲۵) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران لایحه زیر برای طی تشریفات قانونی تقدیم می‌شود:

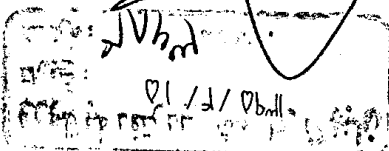
لایحه تصویب اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ (مارپل ۱۹۷۳/۷۸ مصوب ۱۳۸۰ و الحاقات و اصلاحات بعدی آن (موضوع قطعنامه‌های شماره (۶۶) ۲۴۶، (۶۶) ۲۴۷، (۶۷) ۲۵۶، (۶۷) ۲۵۷، (۶۷) ۲۵۸، (۶۸) ۲۶۶ و (۲۸) ۱۰۷۰ الف)

ماده واحده - اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ (مارپل ۱۹۷۳/۷۸) مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۶ و الحاقات و اصلاحات بعدی آن، موضوع قطعنامه‌های شماره (۶۶) ۲۴۶، (۶۶) ۲۴۷، (۶۷) ۲۵۶، (۶۷) ۲۵۷ و (۶۷) ۲۵۸ و (۶۸) ۲۶۶ کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی و آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی موضوع قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف کارگروه یادشده به شرح پیوست تصویب می‌شود.

رئیس جمهور

وزیر راه و شهرسازی

وزیر امور خارجه



قطعنامه ام ای پی سی (۶۶) ۲۴۶  
مصوب ۴ آوریل ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۱/۱۵)

اصلاحات ضمیمه پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به  
کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)  
(اصلاحات ضمایم ۱، ۲، ۳، ۴ و ۵ مارپل جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

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

با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به عنوان کنوانسیون ۱۹۷۳ از آن یاد می‌شود) و ماده (۶) پروتکل ۱۹۷۸ برابر با 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 وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل ۱۹۷۸ (مارپل) اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان واگذار می‌کنند،

با یادآوری این که مجمع در بیست و هشتمین اجلاس عادی خود، آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) را طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ . الف تصویب نمود،

پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمایم (۱)، (۲)، (۳)، (۴) و (۵) مارپل جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اسناد،  
۱- اصلاحات ضمایم (۱)، (۲)، (۳)، (۴) و (۵) مارپل، که متن آن در ضمیمه این قطعنامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ تصویب می‌نماید؛

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

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

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

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

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

دفتر هیئت دولت

## ضمیمه

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

#### اصلاحات ضمیمه (۱) ماریل

- ۱- بند زیر در انتهای مقررہ (۱) افزوده می‌شود:
- «۴۴- ممیزی به معنای فرایندی سامان‌یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.
- ۴۵- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان تهیه شده است.\*
- ۴۶- آیین‌نامه اجرایی به معنای آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.
- ۴۷- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرایی است.

\* به «چارچوب و فرایند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۶۷ الف مراجعه نمایید.»

۲- فصل (۱۰) جدیدی به صورت زیر افزوده می‌شود:

#### «فصل ۱۰ - تایید انطباق با مفاد این کنوانسیون

##### مقررہ ۴۴ - اجرا

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

##### مقررہ ۴۵ - تایید انطباق

- ۱- به منظور تایید انطباق با این ضمیمه و اجرای آن، هر طرف باید به صورت دوره‌ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.
- ۲- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسؤولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.
- ۳- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، هر طرف مسؤولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته‌ها را برعهده خواهد داشت.
- ۴- ممیزی تمامی طرف‌ها باید:
- ۱- بر اساس برنامه زمانی کلی ارائه‌شده توسط دبیرکل سازمان، و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\* تنظیم شود؛ و
- ۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\* اجرا شود.

\* به «چارچوب و فرایند طرح ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۶۷ الف مراجعه نمایید.»

دفتر هیئت دولت

### اصلاحات ضمیمه ۲ ماریل

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

- «۱۸- ممیزی به معنای فرایندی سامان‌یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.
- ۱۹- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان تهیه شده است\*.
- ۲۰- آیین‌نامه اجرایی به معنای آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.
- ۲۱- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرایی است.

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

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

### «فصل ۹- تایید انطباق با مفاد این کنوانسیون»

#### مقررہ ۱۹- اجرا

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

#### مقررہ ۲۰- تایید انطباق

- ۱- به منظور تایید انطباق با این ضمیمه و اجرای آن، هر طرف باید به صورت دوره‌ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.
- ۲- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسئولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.
- ۳- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، هر طرف مسئولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته‌ها را برعهده خواهد داشت.
- ۴- ممیزی تمامی طرف‌ها باید:
- ۱- بر اساس برنامه زمانی کلی ارائه‌شده توسط دبیرکل سازمان، و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان\* تنظیم شود؛ و
- ۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\* اجرا شود.

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

### اصلاحات ضمیمه ۳ ماریل

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

#### «فصل ۱- کلیات»

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

#### «مقررہ ۱- تعاریف»

از نظر این ضمیمه:

دفتر هیئت دولت

- ۱- مواد مضر به معنای موادی است که در آیین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی (آیین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی) به عنوان آلاینده دریا مشخص شده‌اند، یا با معیارهای مندرج در پیوست این ضمیمه انطباق دارند.
- ۲- به صورت بسته‌بندی به معنای انواع بسته‌بندی تعریف‌شده در آیین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی برای کالاهای خطرناک است.
- ۳- ممیزی به معنای فرایندی سامان‌یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.
- ۴- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است که توسط سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان تهیه شده است.
- ۵- آیین‌نامه اجرایی به معنای آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.
- ۶- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرایی است.

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

۷- از این رو شماره مقرره‌های بعدی تغییر می‌یابد.

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

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

#### «فصل ۲ - تایید انطباق با مفاد این ضمیمه

##### مقرره ۱۰ - اجرا

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

##### مقرره ۱۱ - تایید انطباق

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

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

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

۴- ممیزی تمامی طرف‌ها باید:

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

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

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

دفتر هیئت دولت

#### اصلاحات ضمیمه ۴ مارچل

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

- ۱۲- ممیزی به معنای فرایندی سامان‌یافته، مستقل و مستند است که برای جمع‌آوری شواهد ممیزی و ارزیابی بی‌طرفانه آن به منظور تعیین میزان انطباق با معیارهای ممیزی انجام می‌شود.
- ۱۳- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است که توسط این سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط این سازمان تهیه شده است.\*
- ۱۴- آیین‌نامه اجرا به معنای آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) است که توسط سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.
- ۱۵- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرایی است.

\* به «چارچوب و فرایند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۶۷ الف مراجعه نمایند.

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

#### «فصل ۶- تایید انطباق با مفاد این ضمیمه»

##### مقررہ ۱۵- اجرا ۱

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

##### مقررہ ۱۶- تایید انطباق

- ۱- به منظور تایید انطباق با این ضمیمه و اجرای آن، هر طرف باید به صورت دوره‌ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.
- ۲- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسئولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.
- ۳- بر اساس دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\*، هر طرف مسئولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته‌ها را برعهده خواهد داشت.
- ۴- ممیزی تمامی طرف‌ها باید:
- ۱- بر اساس برنامه زمانی کلی ارائه‌شده توسط دبیرکل سازمان، و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده سازمان\* تنظیم شود؛ و
- ۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین‌شده توسط سازمان\* اجرا شود.

\* به «چارچوب و فرایند طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان» مصوب سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۶۷ الف مراجعه نمایند.

#### اصلاحات ضمیمه ۵ مارچل

۱۲- عنوان جدید زیر پیش از مقررہ (۱) افزوده می‌شود:

##### «فصل ۱- کلیات»

۱۳- بندهای زیر در انتهای مقررہ (۱) افزوده می‌شود:

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

دفتر هیئت دولت

- ۱۶- طرح ممیزی به معنای طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان است که توسط این سازمان و با توجه به دستورالعمل تدوین شده سازمان تهیه شده است.\*
- ۱۷- آیین نامه اجرایی به معنای آیین نامه اجرایی اسناد سازمان بین المللی دریانوردی (آیین نامه آی آی آی) است که توسط این سازمان طی قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب شده است.
- ۱۸- استاندارد ممیزی به معنای آیین نامه اجرایی است.

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

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

### «فصل ۲- تایید انطباق با مفاد این ضمیمه

#### مقره ۱۱- اجرا

طرف ها باید از مفاد آیین نامه اجرایی در زمینه اجرای تعهدات و مسؤولیتهای خود که در این ضمیمه درج شده، استفاده نمایند.

#### مقره ۱۲- تایید انطباق

- ۱- به منظور تایید انطباق با این ضمیمه و اجرای آن، هر طرف باید به صورت دوره ای و مطابق با استاندارد ممیزی، توسط سازمان مورد ممیزی قرار بگیرد.
- ۲- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\*، دبیرکل سازمان مسئولیت نظارت بر طرح ممیزی را برعهده خواهد داشت.
- ۳- بر اساس دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\*، هر طرف مسئولیت تسهیل انجام ممیزی و اجرای برنامه اقدامات رسیدگی به یافته ها را برعهده خواهد داشت.
- ۴- ممیزی تمامی طرف ها باید:
- ۱- بر اساس برنامه زمانی کلی ارائه شده توسط دبیرکل سازمان\* و با توجه به دستورالعمل تدوین شده سازمان\* تنظیم شود؛ و
- ۲- به صورت ادواری و با توجه به دستورالعمل تدوین شده توسط سازمان\* اجرا شود.

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

دفتر هیئت دولت



قطعهنامه ام ای پی سی (۶۶) ۲۴۷

مصوب ۴ آوریل ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۱/۱۵)

اصلاحات ضمیمه پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۵۶) جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)،

به گونه اصلاح شده به موجب پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مرتبط با آن

(جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اجرایی اسناد بین‌المللی سازمان بین‌المللی دریانوردی)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

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

با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (که از این پس به عنوان کنوانسیون ۱۹۷۳ از آن یاد می‌شود)، ماده (۶) پروتکل ۱۹۷۸ برابر با 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) و ماده (۴) پروتکل ۱۹۹۷ برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها مصوب ۱۹۷۳ آن طور که توسط پروتکل ۱۹۷۸ 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 وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل‌های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان 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، با یادآوری این که مجمع در بیست و هشتمین اجلاس خود، آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) را طی قطعهنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف تصویب نمود،

پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه ۶ مارپل جهت الزامی نمودن آیین‌نامه اسناد،

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

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

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

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

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

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

دفتر هیئت دولت

## ضمیمه

### اصلاحات ضمیمه (۶) مارچل

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

از نظر این ضمیمه:

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

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

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

۴۷- استاندارد ممیزی به معنای آیین‌نامه اجرایی است.

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

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

#### « فصل ۵ - تایید انطباق با مفاد این ضمیمه

##### مقررہ ۲۴ - اجرا

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

##### مقررہ ۲۵ - تایید انطباق

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

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

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

۴- ممیزی تمامی طرف‌ها باید:

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

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

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

دفتر هیئت دولت

قطعه نامه ام ای پی سی (۶۷) ۲۵۶  
مصوب ۱۷ اکتبر ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۷/۲۵)

اصلاح ضمیمه پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)  
اصلاحیه ضمیمه ۱ مارپل  
(اصلاحیه مقرر ۴۳)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

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

با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (کنوانسیون ۱۹۷۳) و ماده (۶) پروتکل ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (پروتکل ۱۹۷۸) که با هم فرایند اصلاح پروتکل ۱۹۷۸ را مشخص می کنند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل ۱۹۷۸ (مارپل) اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان واگذار می کنند،

پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه (۱) مارپل، در خصوص حمل نفت سنگین به عنوان عامل توازن در کشتی‌های فعال در منطقه قطب جنوب،

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

۲- طبق ردیف (۳) جزء (ج) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، تعیین می نماید که این اصلاحات در تاریخ ۱ سپتامبر ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۶/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک سوم از طرف‌ها، یا طرف‌های دارای مجموع حداقل ۵۰ درصد 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 مطابق با بند (۲) فوق، در تاریخ ۱ مارس ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۲/۱۱) لازم الاجرا خواهد شد؛

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

۵- همچنین از دبیرکل می خواهد نسخه‌هایی از این قطعه نامه و ضمیمه آن را برای اعضای سازمان که طرف مارپل نیستند ارسال نماید.

دفتر هیئت دولت

ضمیمه  
اصلاحیه ضمیمه ۱ مارپل  
(اصلاحیه مقررہ ۴۳)

ضمیمه ۱  
مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت

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

مقررہ ۴۳  
الزامات ویژه استفاده یا حمل انواع نفت در منطقه قطب جنوب  
در صدر بند (۱)، عبارت زیر بین عبارات «حمل به صورت بار فله» و «یا حمل» افزوده می‌شود:  
« برای استفاده به عنوان عامل توازن،»

دفتر هیئت دولت

قطعهنامه ام ای پی سی (۶۷) ۲۵۷  
مصوب ۱۷ اکتبر ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۷/۲۵)

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

اصلاحیه ضمیمه ۳ مارپل

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

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

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

با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۲ (کنوانسیون ۱۹۷۳) و ماده (۶) پروتکل ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (پروتکل ۱۹۷۸) که با هم فرایند اصلاح پروتکل ۱۹۷۸ را مشخص می‌کنند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که با پروتکل ۱۹۷۸ (مارپل) اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان واگذار می‌کنند، پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه ۳ مارپل، که طی هجدهمین اجلاس کارگروه فرعی کالاهای خطرناک، بارهای جامد و بارگنج‌ها «کانتینرها» (دی‌اس‌سی) تدوین شده است،

۱- اصلاحات ضمیمه ۳ مارپل، که متن آن در ضمیمه این 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 ۱ سپتامبر ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۶/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک سوم از طرف‌ها، یا طرف‌های دارای مجموع حداقل ۵۰ درصد ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

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

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

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

دفتر هیئت دولت

### ضمیمه

#### اصلاحیه ضمیمه ۳ مارپل

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

#### ضمیمه ۳ مارپل

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

#### پیوست

معیارهای شناسایی مواد مضر بسته‌بندی شده

متن زیر جایگزین قسمت صدر پیوست می‌شود:

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

\* به طبقه ۷، مطابق تعریف در فصل ۲.۷ «آیین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی» مراجعه نمایید.

\*\* این معیارها بر مبنای موارد تعیین شده توسط «نظام هماهنگ جهانی طبقه‌بندی و نامگذاری مواد شیمیایی

(جی‌اچ‌اس)» (اصلاح شده) سازمان ملل متحد ارائه شده‌اند. برای تعاریف اختصارات یا اصطلاحات مندرج در این

پیوست به بندهای مرتبط «آیین‌نامه آی‌ام‌دی‌جی» مراجعه نمایید.

دفتر هیئت دولت

قطعه نامه ام ای پی سی (۶۷) ۲۵۸  
مصوب ۱۷ اکتبر ۲۰۱۴ (۱۳۹۳/۷/۲۵)

اصلاحات ضمیمه پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) جهت اصلاح کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)،  
اصلاح شده به موجب پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مرتبط با آن  
اصلاحات ضمیمه ۶ مارپل  
(اصلاحات مقررهای ۲ و ۱۳، و مکمل گواهینامه آی ای پی سی)

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

با یادآوری بند (الف) ماده (۳۸) کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی مربوط به وظایف کارگروه حفاظت محیط  
زیست دریایی، که به موجب کنوانسیون های بین المللی کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی ها، 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  
(کنوانسیون ۱۹۷۳)، ماده (۶) پروتکل ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا  
ناشی از کشتی ها، ۱۹۷۳ (پروتکل ۱۹۷۸) و ماده (۴) پروتکل ۱۹۹۷ برابر با ۱۳۷۶ برای اصلاح کنوانسیون بین المللی  
جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ها، اصلاح شده توسط پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به آن (پروتکل ۱۹۹۷) که با هم  
فرایند اصلاح پروتکل ۱۹۹۷ را مشخص می کنند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات کنوانسیون ۱۹۷۳ را آن طور که  
با پروتکل های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷ اصلاح شده است به نهاد مربوط سازمان واگذار می کنند،

همچنین با توجه به این که از طریق پروتکل ۱۹۹۷، ضمیمه ۶ با عنوان «مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از  
کشتی ها» به کنوانسیون ۱۹۷۳ افزوده شد،

به علاوه با توجه به این که ضمیمه (۶) بازنگری شده که به وسیله قطعه نامه (۵۸) ۱۷۶ ام ای پی سی، تصویب شده در  
تاریخ ۱ جولای ۲۰۱۰ (۱۳۸۹/۴/۱۰) لازم الاجرا شده است،

پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه (۶) بازنگری شده مارپل، در خصوص موتورهای که صرفاً با سوخت های  
گازی کار می کنند،

۱- اصلاحات ضمیمه (۶) مارپل، که متن آن در ضمیمه 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 ۱ سپتامبر  
۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۶/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، حداقل یک سوم از طرف ها، یا  
طرف های دارای مجموع حداقل ۵۰ درصد ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات  
به سازمان اعلام نموده باشند؛

۳- از طرف ها 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 ۱ مارس ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۲/۱۱) لازم الاجرا خواهد شد؛

۴- از دبیرکل می خواهد که طبق جزء (ت) بند (۲) ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳، نسخه های مورد تایید این قطعه نامه و  
متن اصلاحات مندرج در ضمیمه را برای تمامی طرف های کنوانسیون ۱۹۷۳، به شکل اصلاح شده توسط  
پروتکل های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۷، ارسال نماید؛ و

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

دفتر هیئت دولت

**ضمیمه**  
**اصلاحات ضمیمه ۶ ماریل**  
**(اصلاحات مقرره‌های ۲ و ۱۳، و پیوست ۱)**  
**ضمیمه ۶ ماریل**  
**مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها**

**فصل ۱**

**کلیات**

**مقرره ۲**

**تعاریف**

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

**فصل ۳**

**الزامات کنترل انتشار مواد از کشتی‌ها**

**مقرره ۱۳**

**اکسیدهای نیتروژن (ناکس)**

۳- بند زیر جایگزین بند ۷.۳ می‌شود:

- «۷.۳ برای موتورهای دیزل دریایی دارای توان خروجی بیش از ۵ هزار کیلووات و حجم محفظه احتراق حداقل ۹۰ لیتر به ازای هر سیلندر، که بر روی کشتی‌های ساخته‌شده در تاریخ ۱ ژانویه ۱۹۹۰ (۱۳۶۸/۱۰/۱۱) یا پس از آن، اما پیش از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۰۰ (۱۳۷۸/۱۰/۱۱) نصب شده‌اند، گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا برای یک موتور دیزل دریایی مشمول بند ۷.۱ این مقرره باید یکی از موارد زیر را شامل شود:
- ۱- شیوه‌ای تاییدشده به موجب بند ۷.۱.۱ این مقرره به کار گرفته شده است؛
- ۲- گواهینامه موتور به موجب بند ۷.۱.۲ این مقرره صادر شده است؛
- ۳- شیوه‌ای تاییدشده هنوز به صورت تجاری و تعریف‌شده در بند ۷.۲ این مقرره موجود نیست؛ یا
- ۴- شیوه‌ای تاییدشده برای آن موتور قابل اجرا نیست.»

**دفتر هیئت دولت**



پیوست ۱

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

۴- پاورقی زیر جایگزین پاورقی بند ۱.۴ می‌شود:

« تنها برای کشتی‌های ساخته شده در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۶ (۱۳۹۴/۱۰/۱۱) یا پس از آن تاریخ، تکمیل شود که به صورت خاص برای مقاصد تفریحی طراحی شده و منحصرأ برای این اهداف مورد استفاده قرار می‌گیرند و براساس مقرره ۱۳.۵.۲.۱ یا ۱۳.۵.۲.۳، حد انتشار اکسیدهای نیتروژن مندرج در مقرره ۱۳.۵.۱.۱ در مورد آنها اعمال نمی‌شود.»

۵- بند زیر جایگزین بند ۲.۲.۱ می‌شود:

« ۲.۲.۱ موتورهای دیزل دریایی زیر، نصب‌شده بر روی این کشتی با الزامات مقرره ۱۳ به شکلی که ذکر شده،

منطبق هستند:

مقرره حاکم ضمیمه ۶ ماریل (ان‌تی‌سی = آیین‌نامه فنی تاکس ۲۰۰۸) (ای‌ام = شیوه تأییدشده)		موتور شماره ۱	موتور شماره ۲	موتور شماره ۳	موتور شماره ۴	موتور شماره ۵	موتور شماره ۶
۱	تولیدکننده و مدل						
۲	شماره سریال						
۳	کاربرد (سیکل‌های استفاده حاکم - ان‌تی‌سی ۳.۲)						
۴	توان اندازه‌گیری شده (کیلووات) (ان‌تی‌سی ۱.۳.۱۱)						
۵	سرعت اندازه‌گیری شده (دور در دقیقه) (ان‌تی‌سی ۱.۳.۱۲)						
۶	موتور مشابه نصب‌شده در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۰ (۱۳۷۸/۱۰/۱۱) یا پس از آن و معاف از الزامات بند ۲.۲.۱.۱.۲ ۱۳.۱.۱	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۷	تاریخ نصب موتور مشابه (سال/ماه/روز) مطابق بند ۲.۲.۱.۱.۲ ۱۳.۱.۱						
۸ الف	تحوالات اساسی (سال/ماه/روز)						
۸ ب		۱. ۱۳.۲.۱ و ۱۳.۲.۲					
۸ پ		۲. ۱۳.۲.۱ و ۱۳.۲.۳					
۹ الف	سطح یک						
۹ ب		۱۳.۲.۲	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۹ پ		۱۳.۲.۳.۱	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۹ ت		۱۳.۲.۳.۲	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۹ ث		۱۳.۲.۱.۲	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۱۰ الف	سطح دو						
۱۰ ب		۱۳.۲.۲	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۱۰ پ		۱۳.۲.۲ (سطح سه ممکن نیست)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۱۰ ت		۱۳.۲.۳.۲	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۱۰ ث		۱۳.۵.۲ (معافیت‌ها)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۱۰ ج	۱۳.۲.۱.۲	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
۱۱ الف	سطح سه (تنها برای مناطق کنترل انتشار اکسیدهای نیتروژن)						
۱۱ ب		۱۳.۵.۱.۱	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۱۱ پ		۱۳.۲.۲	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۱۱ ت		۱۳.۲.۳.۲	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۱۲	ای ام* (شیوه تأییدشده)						
۱۳		نصب شده	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
۱۴		در زمان بازرسی به صورت تجاری موجود نیست غیر قابل اعمال	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

« به دستورالعمل فرایند شیوه‌های تأییدشده، ۲۰۱۴ (۱۳۹۳) » (قطعه‌نامه ۲۴۳(۶۶) ام‌ای‌پی‌بی (سی) مراجعه نمایید.»

۶- متن زیر جایگزین بند ۲.۵ می‌شود:

«۲.۵ سوزاندن در کشتی (مقرره ۱۶)

کشتی دارای یک زباله‌سوز است:

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

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

□ ۲- قطعه‌نامه ام‌ای‌پی‌سی (۶۶) ۲۴۴

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

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

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

\* اصلاح شده توسط قطعه‌نامه ام‌ای‌پی‌سی (۴۵) ۹۳

\*\* اصلاح شده توسط قطعه‌نامه ام‌ای‌پی‌سی (۴۵) ۹۲»

دفتر هیئت دولت

قطعهنامه . ام ای پی سی (۶۸) ۲۶۶

مصوب ۱۵ می ۲۰۱۵ (۱۳۹۴/۲/۲۵)

اصلاحات ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)،

به گونه اصلاح شده به موجب پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مرتبط با آن

اصلاحات مقرر ۱۲ ضمیمه ۱ مارپل

کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی

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

با توجه به ماده (۱۶) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳ (۱۳۵۲)، به گونه اصلاح شده به موجب پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مرتبط با آن (مارپل) که فرایند اصلاح را مشخص می‌کند و وظیفه بررسی و تصویب اصلاحات مرتبط را به نهاد مربوط سازمان واگذار می‌کند،

پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه ۱ مارپل، در خصوص الزامات محوطه ماشین‌آلات برای تمامی کشتی‌ها در نشست شصت و هشتم خود،

۱- اصلاحات مقرر ۱۲ ضمیمه ۱ مارپل، که متن آن در ضمیمه این قطعهنامه درج شده است را طبق جزء (ت) بند (۲)

ماده (۱۶) کنوانسیون ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) تصویب می‌نماید؛

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

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

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

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

دفتر هیئت دولت

ضمیمه

اصلاحات ضمیمه ۱ ماریل

فصل ۳- الزامات محوطه ماشین آلات برای تمامی کشتی‌ها

بخش الف: ساختمان

مقرره ۱۲ - مخازن پسماند نفت (اسلاج)

بندهای زیر جایگزین بندهای (۱) تا (۴) مقرره (۱۲) می‌شود:

۱- به جز در مواردی که به گونه‌ای دیگر تصریح شده باشد، این مقرره هر کشتی دارای ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن یا بیشتر را شامل می‌شود، با این حال بند ۵.۳ این مقرره باید تا حد ممکن و موجه برای کشتی‌های تحویل داده شده در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۷۹ (۱۳۵۸/۱۰/۱۰) یا پیش از آن، به گونه تعریف شده در مقرره ۱.۲۸.۱ اجرا شود.

۲- پسماندهای نفت (اسلاج) را می‌توان به صورت مستقیم از طریق اتصالات استاندارد تخلیه موضوع مقرره ۱۳ از مخزن(های) پسماند نفت (اسلاج) به تسهیلات دریافت یا به سایر وسایل تایید شده دفع پسماندهای نفت (اسلاج) مانند زباله‌سوز، دیگ بخار کمکی مناسب برای سوزاندن پسماندهای نفت (اسلاج)، یا وسایل قابل قبول دیگر که در بند ۳.۲ فرم‌های (الف) یا (ب) مکمل گواهینامه آی‌پی‌پی زیرنویسی خواهد شد، تخلیه نمود.

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

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

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

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

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

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

(۴) نباید لوله‌ای با امکان ارتباط مستقیم به خارج از کشتی، به غیر از اتصالات استاندارد تخلیه مندرج در مقرره ۱۳ داشته باشد؛ و

(۵) با هدف تسهیل پاکسازی و تخلیه پسماندها به تسهیلات دریافت طراحی و ساخته شده باشد.

۴- ترتیبیاتی باید اتخاذ شود که کشتی‌های ساخته شده پیش از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۲) بتوانند حداکثر تا زمان انجام اولین تمدید بازرسی انجام شده در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۲) یا پس از آن با بند ۳.۳ این مقرره منطبق شوند.

دفتر هیئت دولت

قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف

مصوب ۴ دسامبر ۲۰۱۳ (۱۳۹۲/۹/۱۳)

(دستور جلسه شماره ۱۰)

### آیین نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین نامه اسناد)

مجمع،

با یادآوری بند (د) ماده (۱۵) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی راجع به وظایف مجمع در ارتباط با مقررات و دستورالعمل‌های مربوط به ایمنی دریانوردی و جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، به علاوه با یادآوری این که مجمع از طریق قطعنامه (۲۶) ۱۰۱۸.الف چارچوب زمانی و برنامه فعالیت‌ها را جهت بررسی و معرفی یک طرح نهادینه ممیزی کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی تأیید نمود،

همچنین با یادآوری این که در قطعنامه (۳۷) ۱۰۵۴.الف، مجمع، آیین‌نامه اجرایی اسناد الزام آور سازمان بین‌المللی دریانوردی ۲۰۱۱ (۱۳۹۰) را تصویب نمود که در واقع راهنمای اجرا و اعمال اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی است و اساس طرح داوطلبانه ممیزی کشورهای عضو سازمان به ویژه تعیین موارد قابل ممیزی را تشکیل می‌دهد،

با آگاهی از درخواست اجلاس هفتم کمیسیون سازمان ملل متحد در خصوص توسعه پایدار (سی‌اس‌دی‌۷) مبنی بر تدوین اقداماتی جهت حصول اطمینان از این که کشورهای صاحب پرچم، کنوانسیون‌های سازمان و کنوانسیون‌های مربوط دیگری که عضو آن شده‌اند، به صورت کامل و دقیق اجرا می‌نمایند به نحوی که کشتی‌های کلیه کشورهای صاحب پرچم، با قواعد و استانداردهای بین‌المللی مطابقت دارند،

با تصدیق این که طرف‌های کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط، به عنوان بخشی از فرآیند تصویب، پذیرفته‌اند که از عهده کلیه مسؤولیت‌های خود به طور کامل برآیند و به تعهدات خود به موجب کنوانسیون‌ها و دیگر اسنادی که عضو آن هستند، عمل نمایند،

با تأکید مجدد بر این که مهمترین مسؤولیت کشورها این است که نظام مناسب و مؤثری جهت اعمال کنترل بر کشتی‌های تحت پرچم خود داشته باشند و اطمینان حاصل نمایند که آن کشتی‌ها با قواعد و مقررات بین‌المللی مرتبط با ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی مطابقت دارند،

همچنین با تأکید مجدد بر این که کشورها در موقعیت خود به عنوان کشور صاحب بندر و کشور ساحلی، تعهدات و مسؤولیت‌های دیگری به موجب حقوق بین‌الملل حاکم، در رابطه با ایمنی دریانوردی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی دارند،

باتوجه به این که، کشورها ممکن است منافع خاصی را از طریق عضویت در اسناد با هدف ترغیب ایمنی و امنیت دریانوردی و جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها حاصل نمایند، اما این منافع تنها در صورتی کاملاً تحقق می‌یابد که تمام طرف‌ها به تعهدات خود، طبق الزامات اسناد مربوط عمل نمایند،

همچنین باتوجه به این که اثربخشی نهایی هر سندی، از جمله بستگی به این موضوع دارد که تمام کشورها:

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

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

(پ) حسب لزوم، به سازمان گزارش نمایند؛

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

با آگاهی از مشکلاتی که برخی کشورهای عضو ممکن است در مسیر انطباق تمام با مفاد اسناد مختلف سازمان بین‌المللی دریانوردی که عضو آن‌ها هستند، داشته باشند،

دفتر هیئت دولت

با علم به لزوم از بین بردن چنین مشکلاتی تا حد ممکن، با یادآوری این که سازمان، برنامه همکاری فنی یکپارچه را بدین منظور و با این هدف ایجاد نموده است،

به علاوه باتوجه به این که، کارگروه ایمنی دریانوردی و کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی الزاماتی را برای تصویب دولت‌های متعاقد کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)، پروتکل ۱۹۸۸ (۱۳۶۷) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ (۱۳۴۵)، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) اصلاح شده توسط پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن، پروتکل ۱۹۹۷ (۱۳۷۶) جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها ۱۹۷۳ (۱۳۵۲) اصلاح شده به موجب پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن، و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)، تهیه نموده است که این الزامات استفاده از آیین‌نامه موضوع بند (۱) اصلی را الزامی می‌نماید،

به علاوه با به یادآوری بررسی مجمع در مورد الزامات موردنیاز جهت تصویب توسط دولت‌های متعاقد کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین ۱۹۶۶ (۱۳۴۵)، کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها ۱۹۶۹ (۱۳۴۸) و کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جهت جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ (۱۳۵۱) که استفاده از آیین‌نامه موضوع بند (۱) اصلی را نیز الزامی می‌سازد،

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

۱- آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیین‌نامه اسناد) که به پیوست این قطعنامه می‌باشد را تصویب می‌نماید؛

۲- از کارگروه ایمنی دریانوردی و کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی درخواست می‌کند تا این آیین‌نامه را تحت بازبینی نگاه دارند و با هماهنگی شورا، اصلاحات مربوط را به مجمع پیشنهاد نمایند؛ و

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

**دفتر هیئت دولت**

**پیوست**  
**آیین نامه اجرایی اسناد سازمان بین المللی دریانوردی (آیین نامه سازمان)**  
**فهرست مندرجات**

**بخش ۱- موارد مشترک**

هدف

راهبرد

کلیات

دامنه شمول

اقدامات اولیه

تبادل اطلاعات

سوابق

بهبود

**بخش ۲- کشورهای صاحب پرچم**

اجرا

تفویض اختیار

اعمال

بازرسان کشور صاحب پرچم

بررسی توسط کشور صاحب پرچم

ارزیابی و بازنگری

**بخش ۳- کشورهای ساحلی**

اجرا

اعمال

ارزیابی و بازنگری

**بخش ۴- کشورهای صاحب بندر**

اجرا

اعمال

ارزیابی و بازنگری

**بخش ۱ - موارد مشترک**

هدف

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

۲- کشورهای مختلف این آیین نامه را از منظر خود می بینند و تنها برای اجرای اسنادی متعهد خواهند بود که عضو یا دولت های متعهد آنها هستند. به واسطه وضعیت جغرافیایی و شرایط، برخی کشورها ممکن است نقش مهمتری به

**دفتر هیئت دولت**

عنوان کشور صاحب پرچم در مقایسه با کشور صاحب بندر یا کشور ساحلی داشته باشند، در حالی که دیگر کشورها ممکن است نقش بیشتری به عنوان کشور ساحلی یا کشور صاحب بندر نسبت به کشور صاحب پرچم داشته باشند.

#### راهبرد

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

۳.۱ یک استراتژی کلی تدوین نماید تا اطمینان حاصل نماید که تعهدات و مسؤولیت‌های بین‌المللی آن به عنوان کشور صاحب پرچم، صاحب بندر و ساحلی ایفا می‌شوند؛

۳.۲ شیوه‌ای جهت پایش و ارزیابی استراتژی ایجاد نماید تا از اجرا و اعمال مؤثر اسناد لازم‌الاجرای بین‌المللی مربوط اطمینان حاصل نماید؛ و

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

#### کلیات

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

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

#### دامنه شمول

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

(۱) ایمنی جان اشخاص در دریا؛

(۲) جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتیها؛

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

(۴) خطوط بارگیری؛

(۵) اندازه گیری ظرفیت کشتیها؛ و

(۶) مقررات جلوگیری از تصادم در دریا.

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

(۱) صلاحیت؛

(۲) سازماندهی و اختیارات؛

(۳) قوانین، قواعد و مقررات؛

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

(۵) ترتیبات اعمال؛

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

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

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



(۹) گزارش دهی به سازمان و دیگر دستگاههای اجرایی.

#### اقدامات اولیه

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

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

(۲) مبنای حقوقی را جهت اعمال قوانین و مقررات ملی خود از جمله انجام رسیدگی‌های مربوط و آیین دادرسی کیفی داشته باشد؛ و

(۳) نیروی انسانی کافی با تخصص دریایی را جهت کمک به انتشار قوانین ملی لازم و نیز انجام کلیه مسؤلیت‌های کشور از جمله گزارش‌دهی که براساس کنوانسیون‌های مربوط خواسته شده است، داشته باشد.

#### تبادل اطلاعات

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

#### سوابق

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

#### بهبود

۱۱- کشورها باید به طور مستمر کفایت تمهیدات اتخاذ شده جهت اجرای کنوانسیونها و پروتکل‌هایی که به آنها ملحق شده‌اند را بهبود بخشند. این بهبود باید در صورت اقتضا، از طریق به کارگیری و اجرای دقیق و مؤثر قوانین از جملگی و کنترل میزان تطابق با آنها صورت گیرد.

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

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

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

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

۱۳- به علاوه، کشور باید اقداماتی جهت شناسایی و حذف علت هر گونه عدم تطابق به عمل آورد تا از وقوع مجدد آن جلوگیری کند، از جمله:

(۱) بازیابی و تحلیل موارد عدم انطباق؛

(۲) اجرای اقدام اصلاحی مورد لزوم؛ و

(۳) بازنگری اقدام اصلاحی صورت گرفته.

دفتر هیئت دولت

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

## بخش ۲ - کشورهای صاحب پرچم

### اجرا

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

- (۱) خط مشی‌هایی را از طریق ارائه قوانین ملی و دستورالعمل‌هایی اجرا کنند که به اجرا و اعمال الزامات تمام کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های مربوط به ایمنی و جلوگیری از آلودگی که عضو آن هستند کمک می‌نماید؛ و
- (۲) مسؤولیت به روز رسانی و بازنگری هرگونه خط مشی‌های مربوط مصوب را، حسب لزوم، به دستگاه‌های اجرایی خود واگذار نمایند.

۱۶- کشور صاحب پرچم باید منابع و فرایندهایی که اداره برنامه‌های ایمنی و حفظ محیط زیست را ممکن سازد و حداقل شامل موارد زیر باشد ایجاد نماید:

- (۱) دستورالعمل‌های اداری جهت اجرای قواعد و مقررات بین‌المللی حاکم، همچنین تهیه و اشاعه هرگونه مقررات تفسیری ملی که ممکن است موردنیاز باشد، از جمله گواهینامه‌های صادره توسط مؤسسات رده‌بندی که از طرف کشور صاحب پرچم طبق مفاد مقرر ۱/۱-۱۱ سولاس مجاز شناخته شده‌اند و گواهینامه موردنیاز کشور صاحب پرچم جهت نشان دادن مطابقت با الزامات سازه‌ای، مکانیکی، الکتریکی و یا سایر الزامات مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی که کشور صاحب پرچم عضو آن است یا مطابقت با الزامات مقررات ملی کشور صاحب پرچم؛
- (۲) مطابقت با الزامات اسناد بین‌المللی قابل اعمال، با استفاده از ممیزی و برنامه بازرسی، مستقل از هر مرجع اداری صادرکننده گواهینامه مورد لزوم، و هر گونه سند مرتبط و یا هرگونه شخصیت حقوقی که کشور صاحب پرچم به آن اجازه صدور اسناد مربوط و گواهینامه‌های مورد لزوم را داده است؛
- (۳) مطابقت با الزامات مرتبط با استانداردهای بین‌المللی آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان، که از جمله، شامل موارد زیر است:

- (۱) آموزش، ارزیابی صلاحیت و صدور گواهینامه‌های دریانوردان؛
- (۲) گواهینامه‌ها و ظهر نویسی‌هایی که به طور صحیح شایستگی دریانوردان را با استفاده از واژگان مناسب و و نیز اصطلاحاتی که عیناً در هر سند حداقل خدمه ایمن صادره برای کشتی ذکر شده، منعکس می‌نماید؛
- (۳) رسیدگی‌های بی‌طرفانه در مورد هرگونه نقص گزارش شده اعم از هرگونه فعل یا ترک فعل که ممکن است تهدید مستقیمی برای ایمنی جان افراد یا اموال در دریا یا محیط زیست ایجاد نماید و توسط دارندگان گواهینامه‌های صادره یا ظهر نویسی شده توسط آن کشور می‌باشد، صورت می‌گیرد.
- (۴) ترتیبات باز پس گیری، تعلیق یا ابطال گواهینامه‌ها یا ظهر نویسی‌های صادره توسط کشور، هر زمان که ایجاب نماید و هنگامی که به منظور جلوگیری از هرگونه تقلب لازم باشد؛ و
- (۵) ترتیبات اداری، از جمله موارد متضمن آموزش، ارزیابی و فعالیت‌های صدور گواهینامه که به موجب مفاد اصلی قانون کشور دیگری انجام می‌شود، به نحوی هستند که کشور صاحب پرچم، مسؤولیت حصول اطمینان از صلاحیت فرماندهان، افسران و دیگر دریانوردانی که روی کشتی‌های تحت پرچم آن کشور خدمت می‌کنند را می‌پذیرد.

(۴) رسیدگی به سوانح دریایی و رفع بموقع و مناسب نقایص شناسایی شده کشتی‌ها؛ و

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

دفتر هیئت دولت

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

### تفویض اختیار

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

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

(۲) به عنوان مبنای یک موافقت‌نامه کتبی رسمی بین مرجع دریایی و سازمان شناخته شده وجود دارد که به صورت حداقلی شامل مؤلفه‌های مندرج در اسناد مربوط سازمان<sup>۲</sup> یا ترتیبات حقوقی معادل است و می‌تواند بر مبنای موافقت‌نامه نمونه، جهت تفویض اختیار به سازمان‌های به رسمیت شناخته شده که به نیابت از مرجع دریایی<sup>۳</sup> فعالیت می‌کنند، باشد.

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

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

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

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

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

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

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

۲- پیوست ۲ قطعنامه (۱۸) ۳۶۹ الف، دستورالعمل تفویض اختیار به سازمان‌هایی که به نیابت از مرجع دریایی عمل می‌کنند.

۳- ام اس سی/بخشنامه ۷۱۰-ام ای پی سی/بخشنامه ۳۰۷

(۲) انجام بازرسی‌های تکمیلی چنانچه ضروری به نظر برسد، به منظور حصول اطمینان از این که کشتی‌های تحت پرچم آن کشور با الزامات ملی که مکمل الزامات بین‌المللی الزام‌آور هستند مطابقت دارند؛ و  
(۳) تأمین کارکنانی که دارای دانش خوب در مورد قواعد و مقررات کشور صاحب پرچم و سازمان‌های به رسمیت شناخته شده هستند و برای اعمال کنترل مؤثر بر سازمان‌های به رسمیت شناخته شده در دسترس قرار دارند.  
۲۱- کشور صاحب پرچمی که بازرسانی را به منظور انجام بازرسی‌ها، ممیزی‌ها و بازدیدها به نیابت از خود تعیین می‌نماید، باید در صورت اقتضا چنین تعیین‌هایی را طبق راهنمای مندرج در بند (۱۸) بخصوص جزء‌های (۳) و (۴) تنظیم نماید.

### اعمال

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

(۱) ممانعت از حرکت کشتی‌هایی که محق به برافراشتن پرچم آن کشور هستند، تا زمانی که چنین کشتی‌هایی بتوانند منطبق با الزامات قواعد و استانداردهای بین‌المللی در دریا فعالیت نمایند؛  
(۲) بازدید ادواری از کشتی‌های تحت پرچم خود به منظور تصدیق شرایط واقعی کشتی و تطابق خدمه با گواهینامه‌هایی که با خود دارند؛  
(۳) در طی بازدید ادواری موضوع جزء (۲)، بازرس باید اطمینان حاصل کند که درینوردانی که در کشتی‌ها کار می‌کنند با موارد زیر آشنایی دارند:

۳.۱ با وظایف خاص خود؛ و

۳.۲ ترتیبات روی کشتی، تاسیسات، تجهیزات و روش‌های اجرایی آن

(۴) حصول اطمینان از این که خدمه کشتی به طور کلی در شرایط اضطراری و در انجام وظایف حیاتی جهت حفظ ایمنی و جلوگیری یا کاهش آلودگی به نحو مؤثری می‌توانند فعالیت‌های خود را هماهنگ سازند؛  
(۵) وضع مجازات‌هایی با شدت مناسب در قوانین و مقررات ملی جهت ممانعت از نقض قواعد و استانداردهای بین‌المللی توسط کشتیهایی تحت پرچم خود

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

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

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

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

(۱) رسیدگی‌های سریع و کامل نسبت به سوانح دریایی و در صورت اقتضا گزارشی را به سازمان پیش‌بینی کند؛  
(۲) جمع‌آوری اطلاعات آماری، به نحوی که انجام تجزیه و تحلیل‌ها میسر شده و موارد مشکل‌دار مشخص شود را پیش‌بینی کند؛ و

(۳) واکنش بموقع به نواقص و سوانح آلودگی مورد ادعا، که توسط کشورهای صاحب بندر یا ساحلی گزارش می‌شود، را پیش‌بینی کند.

۲۴- به علاوه، کشور صاحب پرچم باید:

دفتر هیئت دولت

- (۱) از رعایت اسناد بین المللی حاکم از طریق قوانین ملی اطمینان حاصل کند؛
- (۲) تعداد کافی نیروی انسانی واجد شرایط جهت اجرا و اعمال قوانین ملی موضوع جزء (۱) بند (۱۵)، از جمله نیروی انسانی که کار رسیدگی ها و بازرسی را انجام می دهند، تأمین نماید؛
- (۳) تعداد کافی نیروی انسانی واجد شرایط از کشور صاحب پرچم جهت رسیدگی به سوانح در مواردی که کشتیهای تحت پرچم آن توسط کشورهای صاحب بندر توقیف می شوند را تأمین نماید؛
- (۴) تعداد کافی نیروی انسانی واجد شرایط از کشور صاحب پرچم جهت رسیدگی به سوانح در مواردی که اعتبار گواهینامه یا پشت نویسی یا صلاحیت افرادی که دارای گواهینامه ها یا گواهینامه های پشت نویسی شده صادره به موجب اختیار آنها هستند و توسط کشورهای صاحب بندر مورد سؤال قرار می گیرند، داشته باشد؛
- (۵) از آموزش و کنترل فعالیت های بازرسان کشور صاحب پرچم و رسیدگی کنندگان اطمینان حاصل نماید.
- ۲۵- وقتی به کشور صاحب پرچمی اطلاع داده می شود که کشتی تحت پرچم آن توسط کشور صاحب بندری توقیف شده است، کشور صاحب پرچم باید نظارت نماید که اقدامات اصلاحی مربوط جهت تطابق فوری کشتی موردنظر با اسناد بین المللی حاکم انجام شود.
- ۲۶- کشور صاحب پرچم، یا سازمان به رسمیت شناخته شده ای که به نیابت از آن عمل می کند، تنها پس از این که مشخص نماید که کشتی یا کلیه الزامات حاکم مطابقت دارد، باید گواهینامه های بین المللی را برای کشتی صادر یا ظهر نویسی نماید.
- ۲۷- کشور صاحب پرچم تنها پس از این که مشخص نماید فرد تمام الزامات حاکم را برآورده می کند، باید گواهینامه بین المللی شایستگی را برای وی صادر یا آن را ظهر نویسی نماید.
- بازرسان کشور صاحب پرچم**
- ۲۸- کشور صاحب پرچم باید مسؤولیت ها، اختیارات و روابط داخلی کلیه نیروهای انسانی را که کار اداره، اجرا و تصدیق امور مربوط و تاثیرگذار بر ایمنی و جلوگیری از آلودگی را انجام می دهند، تعریف و مستند نماید.
- ۲۹- نیروی انسانی مسئول، یا انجام دهنده کار بازرسی، بازدید و ممیزی کشتی ها و شرکت های کشتیرانی، مشمول اسناد بین المللی الزام آور مربوط باید حداقل موارد زیر را داشته باشند:
- (۱) مدارک شایستگی متضمن از یک موسسه دریایی یا کشتیرانی و تجربه دریایی به عنوان افسر ذیصلاح کشتی که دارای گواهینامه شایستگی معتبر در سطح مدیریتی می باشد و دانش فنی خود را نسبت به کشتیها و فعالیت آنها از زمانی که گواهینامه شایستگی دریافت کرده است حفظ نموده است؛ یا
- (۲) مدرک یا مدرک معادل از یک موسسه ثالث در زمینه های علوم یا مهندسی مربوط که کشور صاحب پرچم آن را به رسمیت شناخته باشد؛ یا
- (۳) اعتبارنامه یا جواز به عنوان بازرس از طریق برنامه های رسمی آموزشی که منجر به کسب دانش و توانایی استاندارد مورد لزوم در جزء (۱) بند (۲۹)، جزء (۲) بند (۲۹) و بند (۳۲) می شود را داشته باشد.
- ۳۰- نیروی انسانی واجد شرایط به موجب جزء (۱) بند (۲۹)، باید حداقل (۳) سال به عنوان افسر عرشه یا موتورخانه در دریا خدمت کرده باشد.
- ۳۱- نیروی انسانی واجد شرایط به موجب جزء (۲) بند (۲۹)، باید در سمت مربوط حداقل (۳) سال کار کرده باشد.
- ۳۲- به علاوه، چنین نیروهای انسانی باید دانش عملی و نظری نسبت به کشتی ها، نوع فعالیت آنها و مفاد اسناد ملی و بین المللی مربوط که جهت انجام وظایف آنها به عنوان بازرسان کشور صاحب پرچم لازم است، از طریق برنامه های آموزشی مستند طی کرده باشند.
- ۳۳- سایر نیروهای انسانی که در انجام چنین کارهایی کمک می کنند باید تحصیلات، آموزش و مدیریت متناسب با وظایفی که مجاز به انجام آن هستند را داشته باشند.

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

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

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

(۱) آگاهی از قواعد و مقررات بین‌المللی حاکم در کشتی‌ها، شرکت‌های کشتیرانی، خدمه، کالا و نوع فعالیت کشتی‌ها؛  
(۲) آگاهی از روش‌هایی که قرار است در بازرسی، صدور گواهینامه، کنترل، و وظایف مربوط به رسیدگی و نظارت اعمال شوند؛

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

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

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

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

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

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

#### بررسی توسط کشور صاحب پرچم

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

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

(۱) مقررات ناوبری و تصادم در دریا؛

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

(۳) دلایل وقوع آلودگی دریایی؛

(۴) روش‌های مصاحبه؛

(۵) جمع‌آوری شواهد؛ و

(۶) ارزیابی تأثیرات عامل انسانی

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

دفتر هیئت دولت

۴۱- سوانح کشتی‌ها باید مورد رسیدگی قرار گیرد و طبق اسناد بین‌المللی مربوط با در نظر گرفتن آیین‌نامه رسیدگی به سوانح آن طور که ممکن است اصلاح شود و دستورالعمل‌های تهیه شده توسط سازمان گزارش شود.<sup>۴</sup> گزارش چنین رسیدگی باید به همراه مشاهدات کشور صاحب پرچم طبق دستورالعمل‌های فوق به سازمان ارسال گردد.

### ارزیابی و بازنگری

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

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

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

- (۱) خسارات ناوگان و میزان سوانح جهت تعیین روند طی دوره‌های زمانی منتخب؛
- (۲) تعداد موارد تصدیق شده کشتی‌های توقیفی با توجه به سایز ناوگان؛
- (۳) تعداد موارد تأیید شده عدم شایستگی یا تخلف توسط افرادی که دارای گواهینامه‌های صادره یا ظهر نویسی شده توسط مرجع کشور صاحب پرچم هستند؛
- (۴) نحوه واکنش نسبت به گزارش‌ها یا اقدامات نواقص کشور صاحب بندر،
- (۵) رسیدگی به سوانح بسار جدی و جدی و درسهای آموختنی ناشی از آنها؛
- (۶) منابع فنی و دیگر منابع اختصاص یافته؛
- (۷) نتایج بازدیدها، بازرسی‌ها و کنترل کشتی‌های ناوگان آن کشور؛
- (۸) رسیدگی به سوانح شغلی؛
- (۹) تعداد سوانح و موارد نقض صورت گرفته مشمول مقررات بین‌المللی حاکم در زمینه جلوگیری از آلودگی دریا؛ و
- (۱۰) تعداد موارد تعلیق یا بازپس‌گیری گواهینامه‌ها، ظهر نویسی‌ها، تأییدیه‌ها و یا موارد مشابه.

### بخش ۳- کشورهای ساحلی<sup>۵</sup>

#### اجرا

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

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

- (۱) خط مشی‌هایی را از طریق قوانین و دستورالعمل‌های ملی صادره اجرا کنند که به اجرا و اعمال الزامات کلیه کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های ایمنی و جلوگیری از آلودگی که عضو آن هستند کمک خواهد نمود؛ و
- (۲) مسؤولیت‌هایی را جهت به روز رسانی و بازنگری خط‌مشی‌های مصوب مربوط حسب لزوم، محول نمایند.

۴- به آیین‌نامه الزامی استانداردها و توصیه‌های بین‌المللی بازرسی ایمن در صورت تصادم دریا یا سانحه دریایی (آیین‌نامه رسیدگی به سوانح و حوادث دریایی) مصوب سازمان توسط قطعنامه (۸۴) ۲۵۵ ام اس سی و دستورالعمل کمک به بازرسان در اجرای آیین‌نامه رسیدگی به سوانح دریایی مصوب سازمان مندرج در قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۵ الف، مراجعه شود.

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

۴۷- کشور ساحلی باید اطمینان حاصل کند که قوانین، راهنماها و رویه‌ها جهت اجرای هماهنگ و تصدیق حقوق، تعهدات و مسؤولیت‌های مندرج در اسناد بین‌المللی مرتبط که آن کشور عضو آن است، ایجاد شده‌اند.

۴۸- حقوق، تعهدات و مسؤولیت‌ها از جمله می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

- (۱) خدمات ارتباطات رادیویی؛
- (۲) خدمات هواشناسی و هشدارها؛
- (۳) خدمات جستجو و نجات؛
- (۴) خدمات آب‌نگاری؛
- (۵) مسیر کشتی‌ها؛
- (۶) سامانه‌های گزارش‌دهی کشتی‌ها؛
- (۷) خدمات ترافیک کشتی‌ها؛ و
- (۸) علائم کمک ناوبری.

#### اعمال

۴۹- کشورهای ساحلی باید کلیه اقدامات لازم را به عمل آورند تا از رعایت قواعد بین‌المللی به هنگام اعمال حقوق و ایفای تعهدات خود اطمینان حاصل نمایند.

۵۰- کشور ساحلی باید تهیه و اجرای برنامه‌های کنترل و پایش را در صورت اقتضا برای موارد زیر مدنظر قرار دهد:

(۱) پیش‌بینی توزیع داده‌های آماری به گونه‌ای که تجزیه و تحلیل برای مشخص کردن موارد مشکل‌دار بتواند انجام شود.

(۲) ایجاد ساز و کارهایی جهت واکنش بموقع نسبت به سوانح آلودگی در آبهای آن خود، و

(۳) همکاری با کشورهای صاحب پرچم و یا کشورهای صاحب بندر، در صورت اقتضا، در ارتباط با رسیدگی به سوانح دریایی

#### ارزیابی و بازنگری

۵۱- کشور ساحلی باید به طور ادواری عملکرد خود را در رابطه با اجرای حقوق و ایفای تعهدات خود به موجب اسناد بین‌المللی حاکم ارزیابی نماید.

بخش ۴ - کشورهای صاحب بندر<sup>۶</sup>

#### اجرا

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

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

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

(۱) از طریق صدور قوانین و دستورالعمل‌های ملی خط‌مشی‌هایی را اجرا کند که به اجرا و اعمال الزامات کلیه

کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های ایمنی و جلوگیری از آلودگی که عضو آن است کمک خواهد نمود؛ و

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

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



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

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

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

(۲) کنترل کشور صاحب؛<sup>۷</sup> و

(۳) نگهداری فهرست تأمین کنندگان سوخت

#### اعمال

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

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

۵۹- همچنین بسیاری از آن اسناد کشورهای صاحب بندر را ملزم می‌کنند تا با کشورهای غیرعضو کنوانسیون‌های مزبور نامساعدتر از کشورهای عضو رفتار نکنند. این بدین معنی است که کشورهای صاحب بندر باید شرایط مندرج در آن اسناد را هم در خصوص طرفها و هم در خصوص غیرطرفها اعمال نمایند.

۶۰- کشور صاحب بندر به هنگام اعمال حق خود در رابطه با کنترل کشور صاحب بندر، باید رویه‌هایی را ایجاد نماید تا برنامه کنترل کشور صاحب بندر را طبق قطعنامه مربوط مصوب سازمان اداره نماید.<sup>۷</sup>

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

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

#### ارزیابی و بازرسی

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

دفتر هیئت دولت

۷- رجوع شود به رویه‌های کنترل و بازرسی کشورهای صاحب بندر ۲۰۱۱ (قطعنامه (۲۷) ۱۰۵۲، الف)