



جمهوری اسلامی ایران  
رئیس جمهور

۵۲۵۷۸/۴۳۱۴۲

۹۵۴۱۴

دستورخانه شورای نگهبان	
شماره ثبت:	۹۵/۱۵/۱۴۴۴
تاریخ ثبت:	۱۳۹۵/۴/۱۵
کد پرونده:	
سامانه ورود:	

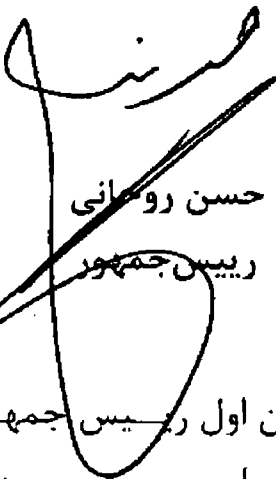
بسمه تعالی

”با صلوات بر محمد و آل محمد“

جناب آقای دکتر لاریجانی

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه ”تصویب اصلاحات مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا“  
که به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه ۱۳۹۵/۳/۱۶ 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 اطلاع رسانی دولت و دفتر هیئت دولت.

۵۲۵۷۸/۴۴۱۳۲

۹۵،۴،۱۴



جمهوری اسلامی ایران

رئیس جمهور

بسمه تعالی

مقدمه توجیهی:

نظر به اینکه کنوانسیون سولاس، موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۳۵۳ هجری شمسی مطابق با ۱۹۷۴ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی - مصوب ۱۳۷۳ - به موجب قطعنامه‌های شماره (۸۴) MSC.۲۵۵ و شماره (۸۴) MSC.۲۵۷ اصلاح شده است و به موجب آن، آیین‌نامه استانداردهای بین‌المللی و رویه‌های توصیه‌ای برای بررسی ایمنی در سانحه یا حادثه دریایی (آیین‌نامه بررسی سانحه) برای کشورهای عضو کنوانسیون از جمله ایران لازم‌الاجرا شده است، بر این اساس در اجرای آیین‌نامه یادشده، لایحه زیر جهت طی تشریفات قانونی تقدیم می‌شود:

لایحه تصویب اصلاحات مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا

ماده واحده - اصلاحات مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات یاد شده - مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۷-)، موضوع قطعنامه شماره (۸۴) MSC.۲۵۷ کارگروه حفاظت محیط زیست دریایی و آیین‌نامه استانداردهای بین‌المللی و روش‌های پیشنهادی برای بررسی ایمنی در سانحه یا حادثه دریایی موضوع قطعنامه شماره (۸۴) MSC.۲۵۵ کارگروه یادشده، به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

تبصره - پذیرش و مبادله اسناد اصلاحات بعدی مقررات یاد شده منوط به رعایت اصل (۷۷) قانون اساسی است.

رئیس جمهور

وزیر امور خارجه

وزیر راه و شهرسازی

hvh

۵۱ / ۱ / ۵۶۸۸

## قطعه نامه ام اس سی (۸۴) ۲۵۵ (مصوب ۱۶ می ۲۰۰۸ برابر با ۱۳۸۷/۲/۲۷)

تصویب آیین نامه استانداردهای بین المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی در سانحه یا حادثه دریایی  
(آیین نامه بررسی سانحه)

کارگروه ایمنی دریانوردی؛

با یادآوری بند (ب) ماده (۲۸) کنوانسیون سازمان بین المللی دریانوردی درخصوص وظایف کارگروه؛  
باتوجه همراه با نگرانی به این که علیرغم حداکثر تلاش سازمان، سوانح و حوادث منجر به از دست دادن جان، از  
بین رفتن کشتیها و آلودگی محیط زیست دریایی همچنان رخ می دهد؛  
همچنین باتوجه به این که ایمنی دریانوردان و مسافران و حفاظت از محیط زیست دریایی، از طریق گزارشهای  
منظم و دقیق که تعیین کننده شرایط و علل سوانح و حوادث دریایی هستند می تواند ارتقا یابد؛  
نیز باتوجه به اهمیت کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها که در مونتگوبی در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲  
(۱۳۹۱/۹/۱۹) به تصویب رسید و اهمیت حقوق بین المللی عرفی دریاها؛  
باتوجه مضاعف به مسئولیت های کشورهای صاحب پرچم به موجب مفاد کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص  
در دریا مورخ ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (مقرره ۱/۲۱) (که از این پس به عنوان «کنوانسیون» از آن یاد می شود)، کنوانسیون  
بین المللی خط شاهین، ۱۹۶۶ برابر با ۱۳۴۵ (ماده ۲۳) و کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی کشتیها مورخ ۱۹۷۳  
برابر با ۱۳۵۲ (ماده ۱۲)، جهت انجام بررسی سوانح و اطلاع رسانی به سازمان در خصوص یافته های مرتبط؛  
با در نظر داشتن نیاز به حصول اطمینان از این که کلیه سوانح بسیار جدی دریایی مورد بررسی قرار گرفته اند؛  
همچنین با در نظر داشتن دستورالعمل رفتار عادلانه با دریانوردان در صورت وقوع حادثه دریایی (قطعه نامه  
(۲۴) ۹۸۷ الف)؛

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

با تصدیق نیاز به یک آیین نامه که شیوه های استاندارد جهت بررسی سانحه و حادثه دریایی با هدف جلوگیری  
از سوانح و حوادث در آینده تا حدی که قوانین ملی اجازه می دهد را ایجاد کند؛  
همچنین با تصدیق ماهیت بین المللی کشتیرانی و نیاز به همکاری میان دولت هایی که منافع قابل توجهی در سانحه  
یا حادثه ای دریایی به منظور تعیین شرایط و علل آنها دارند؛

با توجه به قطعه نامه ام اس سی (۸۴) ۲۵۷ که توسط آن، اصلاحات به فصل ۱-۱۱ کنوانسیون برای اجباری ساختن  
بخش های ۱ و ۲ آیین نامه استانداردهای بین المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی سانحه یا حادثه دریایی  
به موجب کنوانسیون به تصویب رسید؛

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

۱- آیین نامه استانداردهای بین المللی و روش های پیشنهادی برای بررسی ایمنی سانحه یا حادثه دریایی (آیین نامه  
بررسی سانحه) را به شرح پیوست این قطعه نامه تصویب می نماید.

۲- از دولت های متعاقد کنوانسیون دعوت می کند توجه داشته باشند که آیین نامه در ۱ ژانویه ۲۰۱۰ (۱۱ دی ۱۳۸۸)،  
با لازم الاجرا شدن اصلاحات مقرره ۱/۶ - ۱۱ کنوانسیون، نافذ خواهد شد.

۳- از دبیرکل سازمان درخواست می نماید نسخه های مورد تأیید این قطعه نامه و متن آیین نامه مندرج در پیوست را به  
کلیه دولت های متعاقد کنوانسیون ارسال نماید.

۴- به علاوه، از دبیرکل سازمان درخواست می نماید نسخه های این قطعه نامه و متن آیین نامه مندرج در پیوست را به  
کلیه اعضای سازمان که دولت های متعاقد کنوانسیون نمی باشند، ارسال نماید.

دفتر هیئت دولت

## پیوست

### آیین نامه استانداردهای بین‌المللی و روشهای پیشنهادی برای بررسی ایمنی در سانحه یا حادثه دریایی (آیین نامه بررسی سانحه)

#### مقدمه:

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

#### پیشینه:

۲- سازمان از طریق قطعنامه‌های مختلف دولت‌ها را تشویق به همکاری و شناخت منافع مشترک نموده است. اولین قطعنامه (۴. ای اس) ۱۷۳ الف (مشارکت در تحقیق رسمی در مورد سوانح دریایی) بود که در نوامبر ۱۹۶۸ تصویب شد. سایر قطعنامه‌ها شامل قطعنامه ۳۲۲ الف (اقدام به بررسی در سوانح) مصوب نوامبر ۱۹۷۵، قطعنامه (۱۱) ۴۴۰ الف (تبادل اطلاعات برای بررسی سوانح دریایی) و (۱۱) ۴۴۲ الف (نیازهای مرتبط با منابع انسانی و مادی در بخش‌های اداری برای بررسی سوانح و نقض کنوانسیون‌ها) هر دو مصوب نوامبر ۱۹۷۹ (برابر با آبان ۱۳۵۸)، قطعنامه (۱۶) ۶۳۷ الف (همکاری در بررسیهای سانحه دریایی) مصوب ۱۹۸۹ (برابر با آبان ۱۳۴۸) هستند.

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

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

۵- حاکمیت کشورهای ساحلی فراتر از سرزمین و آبهای درون سرزمینی آن تا محدوده دریای سرزمینی کشور پیش می‌رود.<sup>۲</sup> این صلاحیت به کشور ساحلی حقی ذاتی برای بررسی سوانح و حوادث دریایی در ارتباط با سرزمین خود را می‌دهد. بسیاری از مراجع دریایی ملی دارای مقررات قانونی هستند که بررسی یک سانحه کشتیرانی در محدوده آبهای درون سرزمینی و دریای سرزمینی را، صرف‌نظر از پرچم، مقرر داشته است.

#### رفتار با دریانوردان

۶- اخیراً مقابله نامه کار دریایی (۲۰۰۶ برابر با ۱۳۸۵) سازمان بین‌المللی کار (که هنوز لازم الاجرا نشده است)، مقررهای را برای بررسی برخی از سوانح شدید دریایی و نیز تنظیم شرایط کار دریانوردان مقرر نموده است. با تصدیق نیاز به حمایت ویژه از دریانوردان در طول بررسی، سازمان دستورالعمل «رفتارمنصفانه با دریانوردان در صورت وقوع یک حادثه دریایی» را در دسامبر سال ۲۰۰۵ (آذر ۱۳۸۴) از طریق قطعنامه (۲۴) ۹۸۷ الف تصویب نمود. دستورالعمل توسط سازمان بین‌المللی کار و سازمان بین‌المللی دریانوردی در ۱ جولای ۲۰۰۶ (۱۰ تیر ۱۳۸۵) منتشر شد.

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

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

## تصویب آیین نامه

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

۸- این آیین‌نامه درحالی‌که برخی الزامات اجباری را تعیین می‌نماید، تنوع موجود در قوانین بین‌المللی و ملی در ارتباط با بررسی سوانح و حوادث دریایی را نیز مدنظر دارد. این آیین‌نامه در جهت تسهیل در بررسی‌های ایمنی دریایی بیطرف برای منافع کشورهای صاحب پرچم، کشورهای ساحلی، سازمان و صنعت کشتیرانی به طور کلی، طراحی شده است.

### بخش ۱

#### مقررات عمومی

#### فصل ۱

#### هدف

۱-۱- هدف این آیین‌نامه ایجاد یک رویکرد مشترک برای کشورها جهت تصویب درخصوص انجام بررسی ایمنی سوانح و حوادث دریایی است. بررسی‌های ایمنی دریایی درصدد تشخیص سهم قابلیت سرزنش یا تعیین مسوولیت نمی‌باشند. بلکه بررسی ایمنی دریایی همانطور که در این آیین‌نامه تعریف شده، بررسی با هدف پیشگیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده صورت می‌گیرد. این آیین‌نامه پیش‌بینی می‌نماید که این هدف از طریق کشورها به نحو زیر تحقق می‌یابد:

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

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

۳-۱- بررسی ایمنی دریایی باید به صورت مجزا و مستقل از سایر انواع بررسیها انجام شود. با این حال هدف این آیین‌نامه جلوگیری از سایر انواع بررسیها از جمله بررسی‌های مربوط به دادرسیهای مدنی، کیفری و اداری نیست. به علاوه قصد این آیین‌نامه آن است که کشور یا کشورهایی که بررسی ایمنی دریایی انجام می‌دهند از گزارش‌دهی کامل درخصوص عوامل ایجادکننده سوانح و حوادث دریایی خودداری کنند زیرا سرزنش یا مسوولیت می‌تواند ناشی از یافته‌ها باشد.

۳-۱- این آیین‌نامه تصدیق می‌کند که براساس اسناد سازمان هر کشور صاحب پرچم وظیفه‌ای جهت انجام بررسی درخصوص هر نوع سانحه‌ای که برای هر یک از کشتی‌های آن اتفاق می‌افتد برعهده دارد و این هنگامی است که این کشور تشخیص می‌دهد چنین بررسی‌هایی در تعیین چه تغییراتی در مقررات حاضر می‌تواند مطلوبیت داشته باشد یا این که چنین سانحه‌ای تأثیر زیان‌آور مهمی برای محیط زیست به همراه داشته است. این آیین‌نامه همچنین این امر را در نظر می‌گیرد که کشور صاحب پرچم باید<sup>۳</sup> تحقیقاتی را - که می‌تواند توسط یا با حضور شخص یا اشخاص ذی‌صلاح واجد شرایطی انجام شود- در مورد برخی سوانح یا حوادث دریانوردی در دریاهای آزاد انجام دهد یا موجبات انجام آن را فراهم کند. در عین حال این آیین‌نامه همچنین مشخص می‌کند که در هر زمان که سانحه یا حادثه دریایی در محدوده سرزمین از جمله دریای سرزمینی یک کشور به وقوع می‌پیوندد، آن کشور

۳- اشاره به ماده ۹۴ کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای الزامات حقوق و عرف بین‌المللی است.

حق دارد<sup>۴</sup> به بررسی پیرامون دلایل وقوع چنین سانحه یا حادثه ای بپردازد که ممکن است برای جان اشخاص یا محیط زیست خطرآفرین باشد، یا مراجع جستجو و نجات کشور ساحلی را درگیر نماید یا به صورت دیگری کشور ساحلی را تحت تأثیر قرار دهد.

## فصل ۲

### تعاریف

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

۱-۲- کارگزار به هر شخص حقیقی یا حقوقی اطلاق می‌شود که از طرف مالک، مستأجر یا بهره‌بردار کشتی یا صاحب کالا برای ارائه خدمات کشتیرانی از جمله تمهیدات مدیریتی برای کشتی‌ای که موضوع بررسی ایمنی دریایی قرار گرفته، به کار گماشته شده است.

۲-۲- عامل مسبب شامل هر نوع فعل، ترک فعل، حادثه یا شرایطی که بدون آن:

۱- سانحه یا حادثه دریایی اتفاق نمی‌افتاد؛ یا

۲- پیامدهای مضر مربوط به سانحه یا حادثه دریایی احتمالاً اتفاق نمی‌افتادند یا به آن شدت روی نمی‌دادند.

۳- فعل، ترک فعل، حادثه یا شرایط دیگر مرتبط با نتایج حاصل از موارد ۱ یا ۲ احتمالاً اتفاق نمی‌افتادند.

۳-۲- کشور ساحلی به دولتی اطلاق می‌شود که در سرزمین آن از جمله دریای سرزمینی آن یک سانحه یا حادثه دریایی اتفاق می‌افتد.

۴-۲- منطقه انحصاری اقتصادی به معنای منطقه انحصاری اقتصادی تعریف شده در ماده ۵۵ کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهاست.

۵-۲- کشور صاحب پرچم به معنای کشوری است که کشتی حق برافراشتن پرچم آن دولت را دارد.

۶-۲- دریای آزاد به معنای دریای آزاد به نحو تعریف شده در ماده ۸۶ کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها است.

۷-۲- طرف ذینفع، به معنای سازمان یا فردی است که به نحوی که توسط کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی مشخص می‌شود دارای منافع عمده، حقوق یا انتظارات مشروع در ارتباط با نتایج بررسی ایمنی دریایی است.

۸-۲- آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی (آی اس ام) به معنای آیین نامه بین المللی مدیریت عملیات ایمن کشتی‌ها و جلوگیری از آلودگی به شکل مصوب توسط سازمان بین المللی دریانوردی، طی قطعنامه (۱۸) ۷۴۱. الف آن طور که اصلاح شده، می‌باشد.

۹-۲- سانحه دریایی به معنی رخداد یا مجموعه‌ای از رخدادهاست که منجر به هر یک از موارد زیر می‌شود که مستقیماً در ارتباط با عملیات کشتی اتفاق می‌افتند:

۱- مرگ یا جراحت شدید یک شخص

۲- مفقود شدن شخصی از کشتی

۳- تلف، تلف حکمی یا اعراض از کشتی

۴- خسارت مادی به کشتی

۵- به گل نشستن یا از کار افتادن کشتی یا درگیر شدن کشتی در تصادف

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

۶- خسارت مادی به زیرساخت خارجی کشتی که می‌تواند به طور جدی ایمنی همان کشتی یا کشتی دیگر یا شخصی را به خطر بیندازد.

۷- آسیب جدی به محیط زیست یا قابلیت آسیب جدی به محیط زیست که در اثر آسیب به کشتی یا کشتی‌ها ایجاد شده است.

با این حال، سانحه دریایی شامل فعل یا ترک فعل عامدانه با قصد ایجاد صدمه به ایمنی کشتی، فرد یا محیط زیست نمی‌باشد.

۱۰-۲- حادثه دریایی به معنی یک رخداد یا مجموعه‌ای از رخدادها به غیر از سانحه دریایی است که مستقیماً در ارتباط با عملیات (راهبری) کشتی اتفاق افتاده که در معرض خطر است و اگر تعمیر نشود می‌تواند به ایمنی کشتی، سرنشینان آن یا سایر افراد یا محیط زیست آسیب وارد نماید.

با این حال، یک حادثه دریایی شامل فعل یا ترک فعل عامدانه با قصد صدمه به ایمنی کشتی، فرد یا محیط زیست نمی‌باشد.

۱۱-۲- بررسی ایمنی دریایی به معنای بررسی یا تحقیق (به هر شکل که توسط کشوری صورت گیرد) درباره سانحه یا حادثه دریایی است که با هدف پیش‌گیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده صورت می‌گیرد. این بررسی شامل جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل شواهد، شناسایی عوامل مسبب و ارائه پیشنهادها برای ایمنی در صورت لزوم می‌باشد.

۱۲-۲- گزارش بررسی ایمنی دریایی به معنی گزارشی است که شامل موارد زیر است:

۱- خلاصه‌ای که دربرگیرنده عوامل اصلی سانحه یا حادثه دریایی است و بیان‌کننده اینست که آیا در نتیجه سانحه دریایی، تلفات، جراحت یا آلودگی صورت گرفته است،

۲- هویت کشور صاحب پرچم، مالکان، بهره‌برداران و شرکت به شکل مشخص شده در گواهینامه مدیریت ایمنی و مؤسسه رده‌بندی (با رعایت قوانین ملی راجع به حریم خصوصی)

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

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

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

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

۷- در صورت اقتضا، پیشنهاد هایی با دیدگاه پیش‌گیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده.

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

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

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

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

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

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

دفتر هیئت دولت

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

۵- اطلاعات به دست آمده از ثبت کننده اطلاعات سفر

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

۱- آسیبی است که:

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

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

۲- از بین رفتن زیرساخت دریایی یا کشتی

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

۱۸-۲- جراحت شدید به معنای جراحی است که شخص متحمل شده و منجر به ناتوانی می‌شود به نحوی که شخص ۷ روز از تاریخی که مجروح شده، برای بیش از ۷۲ ساعت قادر به انجام وظایف معمول خود نباشد.

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

۲۰-۲- کشور ذینفع اصلی یعنی کشوری که:

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

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

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

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

۵- در نتیجه یک سانحه دریایی، اتباع آن کشور جان خود را از دست داده یا دچار جراحات شدید شده باشند؛ یا

۶- اطلاعات مهمی در اختیار داشته باشد که کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی جهت انجام تحقیقات، آنها را مفید تشخیص می‌دهند، یا

۷- به دلایل دیگر، نفعی داشته باشد، که توسط کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی مهم به نظر برسد.

۲۱-۲- دریای سرزمینی به معنای دریای سرزمینی تعریف شده در بخش ۲ فصل ۲ کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاهاست.

۲۲-۲- سانحه دریایی بسیار شدید به معنای سانحه دریایی است که شامل از بین رفتن کامل کشتی یا مرگ افراد یا آسیب شدید به محیط زیست شود.

### فصل ۳

#### اعمال فصول در بخش‌های ۲ و ۳

۳-۱- بخش ۲ این آیین نامه شامل استانداردهای اجباری برای بررسی‌های ایمنی دریایی است. برخی از بندها تنها در مورد مجموعه ای از سوانح دریایی خاص اعمال می‌شود و تنها برای بررسی‌های ایمنی دریایی در آن موارد اجباری هستند.

۳-۲- بندهای بخش ۳ این آیین نامه ممکن است به بندهایی از این بخش اشاره نماید که تنها در سوانح دریایی خاصی اعمال می‌شوند. بندهای بخش ۳ می‌توانند حاوی این پیشنهاد باشند که چنین بندهایی در مورد بررسی‌های ایمنی دریایی در سایر سوانح یا حوادث دریایی اعمال گردند.



## بخش ۲

### استانداردهای اجباری

#### فصل ۴

##### مرجع بررسی ایمنی دریایی

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

#### فصل ۵

##### اطلاع رسانی

۵-۱- هنگامی که یک سانحه دریایی در دریای آزاد یا یک منطقه انحصاری اقتصادی رخ می دهد، کشور صاحب پرچم کشتی یا کشتی هایی که درگیر شده اند، باید سایر کشورهای اصلی ذینفع را تا حدی که منطقاً عملی است مطلع نمایند.

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

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

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

۱- نام کشتی و کشور صاحب پرچم آن.

۲- شماره شناسایی کشتی سازمان

۳- ماهیت سانحه دریایی

۴- مکان سانحه دریایی

۵- زمان و تاریخ سانحه دریایی

۶- تعداد اشخاص دارای جراحت شدید یا فوت شده

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

۸- مشخص نمودن هر کشتی ذی ربط دیگر

#### فصل ۶

##### الزام به بررسی سوانح دریایی بسیار شدید

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

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

#### فصل ۷

##### توافق کشور صاحب پرچم با کشور ذینفع اصلی دیگر برای انجام بررسی ایمنی دریایی

۷-۱- بدون محدود کردن حقوق کشورها برای انجام بررسی ایمنی دریایی مستقل خود، در صورت وقوع یک سانحه دریایی در محدوده سرزمین از جمله آبهای سرزمینی یک کشور، کشور(های) صاحب پرچم درگیر در سانحه دریایی و کشور

دفتر هیئت دولت

ساحلی باید مشورت کنند تا به توافقی برسند که براساس آن کدام کشور یا کشورها، کشور(های) انجام دهنده بررسی کننده ایمنی دریایی طبق این مقرر خواهد بود یا پیشنهادی دهند که برآن اساس، بررسی طبق این آیین نامه انجام شود.

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

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

۷-۴- بیش از حصول توافق یا چنانچه توافقی مطابق بندهای ۱-۷، ۲-۷ یا ۳-۷ حاصل نشده باشد، تعهدات و حقوق موجود کشورها مطابق این آیین نامه، و سایر قوانین بین المللی برای انجام بررسی ایمنی دریایی، برای طرفهای مربوط باقی می ماند که بررسی مستقل خود را انجام دهند.

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

## فصل ۸

### اختیارات برای انجام بررسی

۸-۱- کلیه کشورها باید اطمینان حاصل نمایند که قوانین ملی آنها این امکان را برای بازرس(ها) که به انجام بازرسی ایمنی دریایی می پردازد فراهم می نماید که وارد کشتی شود، با فرمانده و خدمه و هر شخص درگیر دیگر مصاحبه نماید و ادله اثباتی را به منظور بررسی ایمنی دریایی، به دست آورد.

## فصل ۹

### بررسیهای موازی

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

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

## فصل ۱۰

### همکاری

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

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

## فصل ۱۱

### بازرسی که نباید مشمول نفوذ خارجی شود

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

## فصل ۱۲

### تحصیل ادله از دریانوردان

- ۱۲-۱- چنانچه بررسی ایمنی دریایی نیازمند ارائه ادله از سوی دریانورد باشد، این ادله باید در اولین فرصت ممکن جمع آوری شود. به دریانورد باید اجازه داده شود که به کشتی خود باز گردد یا در اولین فرصت ممکن به کشور خود بازگردد. حقوق انسانی دریانوردان در تمامی اوقات باید رعایت شود.
- ۱۲-۲- کلیه دریانوردان که از آنان درخواست ادله می شود باید از ماهیت و مبنای بررسی ایمنی دریایی مطلع شوند. علاوه بر آن، دریانوردی که از وی درخواست ادله می شود، باید در خصوص موارد زیر مطلع شده و اجازه دسترسی به مشاوره حقوقی در موارد زیر داشته باشد:
  - ۱- هر نوع خطر بالقوه مبنی بر این که دریانوردان در هر رسیدگی متعاقب بررسی ایمنی دریایی خود را در معرض اتهام قرار دهند.
  - ۲- حق در معرض اتهام قرار ندادن خود یا ساکت ماندن
  - ۳- هر نوع حمایتی که از دریانورد برای جلوگیری از استفاده از ادله علیه آنها صورت گیرد، چنانچه ادله ای درخصوص بررسی ایمنی دریایی ارائه دهند.

## فصل ۱۳

### پیش نویس گزارش های بررسی ایمنی دریایی

- ۱۳-۱- با رعایت بندهای ۲-۱۳ و ۳-۱۳ در صورت درخواست، کشورهای (های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید نسخه ای از پیش نویس گزارش را برای کشور ذینفع اصلی ارسال نماید تا به کشور ذینفع اصلی این اجازه را بدهد که در پیش نویس گزارش اظهار نظر کند.
- ۱۳-۲- کشورهای (های) بررسی کننده ایمنی دریایی تنها در صورتی ملزم به رعایت بند ۱-۱۳ هستند که کشور ذینفع اصلی دریافت کننده گزارش تضمین نماید پیش نویس گزارش یا بخش هایی از آن را، بدون رضایت صریح کشور(های) بررسی کننده توزیع نمی کند یا موجبات توزیع آن را فراهم نمی آورد، پیش نویس گزارش را منتشر نمی کند یا امکان دسترسی به آن را فراهم نمی آورد مگر این که چنین گزارش ها یا اسنادی قبلاً توسط کشور(های) بررسی کننده ایمنی منتشر شده باشد.
- ۱۳-۳- کشورهای (های) بررسی کننده ایمنی دریایی ملزم به رعایت بند ۱-۱۳ نیستند، اگر:
  - ۱- کشورهای (های) بررسی کننده ایمنی از کشور ذینفع اصلی دریافت کننده گزارش در خواست نماید تا تایید نماید که ادله مذکور در پیش نویس گزارش در دادرسی های حقوقی یا کیفری علیه شخص ارائه دهنده ادله استفاده نخواهد شد، و
  - ۲- کشور ذینفع اصلی از چنین تأییدی خودداری نماید.

۴-۱۳- کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید از کشورهای ذینفع اصلی دعوت نماید پیشنهادهای خود را در زمینه پیش‌نویس گزارش در طول ۳۰ روز یا هر زمان دیگر مورد توافق دو طرف ارائه نماید. کشور(های) بررسی کننده ایمنی باید پیشنهادها را پیش از آماده کردن گزارش نهایی بررسی و چنانچه قبول یا رد پیشنهادها اثر مستقیم بر منافع کشور ارائه کننده پیشنهادها داشته باشد، کشور ذینفع اصلی را از چگونگی بررسی پیشنهادها مطلع نماید. چنانچه کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی هیچ پیشنهادی را پس از پایان ۳۰ روز یا زمان دیگر مورد توافق دو طرف دریافت ننماید، می‌تواند گزارش را نهایی نماید.

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

#### فصل ۱۴

##### گزارش‌های بررسی ایمنی دریایی

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

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

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

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

#### بخش ۳

##### روشهای پیشنهادی

#### فصل ۱۵

##### مسئولیت‌های اداری

۱-۱۵- کشورها باید اطمینان حاصل نمایند که مراجع بررسی ایمنی دریایی دارای منابع مادی و مالی کافی و کارکنان واجد شرایط شایسته‌ای هستند که آن مراجع را قادر می‌سازد انجام وظایف دولتها را جهت برعهده گرفتن بررسیهای ایمنی دریایی در سوانح و حوادث دریایی طبق این آیین‌نامه، تسهیل نماید.

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

۳-۱۵- با این حال، بند ۲-۱۵ انتصاب شایسته بازرسان با مهارت‌های تخصصی لازم که بخشی از بازرسی ایمنی دریایی را به طور موقت تشکیل دهد، منع نمی‌نماید، و نیز استفاده از مشاوران را برای ارائه راهنماییهای کارشناسانه در هر بُعد از بازرسی ایمنی دریایی منع نمی‌کند.

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

## فصل ۱۶

### اصول بازرسی

- ۱-۱۶-۱- استقلال: بررسی ایمنی دریایی باید به منظور تضمین انتقال آسان اطلاعات، به صورت بی طرفانه انجام شود.
- ۱-۱۶-۱-۱- به منظور دستیابی به نتایج بند ۱-۱۶، بازرس(ها) که به بررسی ایمنی دریایی می پردازد باید از موارد زیر استقلال عملکردی داشته باشد:
- ۱- طرفهای درگیر سانحه یا حادثه دریایی
  - ۲- هر شخص که امکان دارد تصمیم به اتخاذ اقدام اداری یا انضباطی علیه هر فرد یا سازمان درگیر در سانحه یا حادثه دریایی بگیرد؛ و
  - ۳- دادرسیهای قضایی
- ۱-۱۶-۲- بازرس(های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی باید از دخالت از ناحیه طرفهای مذکور در زیربندهای ۱، ۲ و ۳ بند ۱-۱۶-۱ در ارتباط با موارد زیر مصون باشد:
- ۱- جمع آوری کلیه اطلاعات قابل دسترس مرتبط با سانحه یا حادثه دریایی، از جمله اطلاعات ثبت شده سفر و اطلاعات ثبت شده خدمات تردد کشتیها
  - ۲- تجزیه و تحلیل ادله و تعیین عوامل مسبب؛
  - ۳- نتیجه گیری مرتبط با عوامل مسبب؛
  - ۴- توزیع پیش نویس گزارش برای ارائه پیشنهاد و آماده کردن گزارش نهایی؛ و
  - ۵- در صورت اقتضا، ارائه پیشنهادهای ایمنی
- ۱-۱۶-۲- متمرکز بر روی ایمنی: هدف از بازرسی ایمنی دریایی تعیین مسؤلیت یا میزان سرزنش نیست. با این حال، بازرس(های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی نباید از ارائه گزارش کامل درخصوص عوامل مسبب خودداری نماید زیرا هرگونه تقصیر یا مسؤلیت می تواند مستنبط از یافته ها باشد.
- ۱-۱۶-۳- همکاری: در صورت امکان و طبق الزامات و پیشنهادهای این آیین نامه بویژه فصل ۱۰ درخصوص همکاری، کشور(های) بازرسی کننده ایمنی باید در پی تسهیل حداکثر همکاری میان کشورهای ذیفع اصلی و سایر اشخاص یا سازمانهای انجام دهنده بررسی سانحه یا حادثه دریایی باشد.
- ۱-۱۶-۴- اولویت: بررسی ایمنی دریایی باید تا حد امکان از اولیوی مشابه سایر بازرسی ها - از جمله بازرسی هایی که توسط یک کشور با اهداف کیفری در مورد یک سانحه یا حادثه دریایی صورت می گیرد - برخوردار باشد.
- ۱-۱۶-۴-۱- مطابق بند ۴-۱۶، بازرس(های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی نباید از دسترسی به ادله در شرایطی که فرد یا سازمان دیگری، درحال انجام بازرسی مستقل در مورد سانحه یا حادثه دریایی است، منع شود.
- ۱-۱۶-۴-۲- ادله ای که باید دسترسی آسان در مورد آنها وجود داشته باشد شامل موارد زیر است:
- ۱- تحقیق و سایر سوابقی که توسط کشور صاحب پرچم، مالکان و مؤسسات رده بندی نگهداری می شود.
  - ۲- کلیه اطلاعات ثبت شده از جمله ثبت کننده های اطلاعات سفر و
  - ۳- ادله ای که ممکن است توسط بازرسان دولتی، مأموران گارد ساحلی، بهره برداران خدمات تردد کشتیها، راهنماها یا سایر کارکنان دریایی ارائه شود.
- ۱-۱۶-۵- محدوده بررسی ایمنی دریایی: تشخیص صحیح عوامل مسبب مستلزم بررسی به موقع و روش مند است که بسیار فراتر از بررسی ادله نزدیک و به دنبال علل اصلی ای است که ممکن است دور از صحنه سانحه یا حادثه دریایی باشد و ممکن است سبب ایجاد سوانح یا حوادث دریایی دیگری در آینده نیز بشود. بنابر این، بررسی های ایمنی دریایی باید نه تنها به عنوان ابزاری برای تشخیص عوامل مسبب فوری بلکه جهت تشخیص نقایصی که در کل زنجیره مسؤلیت ممکن است وجود داشته باشند، مورد توجه قرار گیرند.

## فصل ۱۷

### بررسی سوانح و حوادث دریایی (به استثنای سوانح بسیار شدید)

۱-۱۷- چنانچه محتمل به نظر برسد که در بازرسی ایمنی دریایی اطلاعاتی بدست آید که بتواند در پیش‌گیری از سوانح و حوادث دریایی در آینده مورد استفاده قرار گیرد، بررسی ایمنی دریایی از سوانح و حوادث دریایی (در موارد غیر از سوانح بسیار شدید که در فصل ۶ این آیین‌نامه ذکر شده‌اند)، نیز باید توسط کشور صاحب پرچم کشتی مورد نظر انجام شود.

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

## فصل ۱۸

### عواملی که باید جهت نیل به توافق به موجب بخش ۲ فصل ۷ در نظر گرفته شوند

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

- ۱- آیا سانحه یا حادثه دریایی در سرزمین، از جمله دریای سرزمینی یک کشور اتفاق افتاده است،
- ۲- آیا کشتی یا کشتی‌های درگیر در سانحه یا حادثه دریایی، که در آبهای آزاد، یا در منطقه انحصاری اقتصادی اتفاق می‌افتد - متعاقباً وارد دریای سرزمینی یک کشور می‌شوند،
- ۳- منابع و تعهدات مورد نیاز از جانب کشور صاحب پرچم و سایر کشورهای ذینفع اصلی،
- ۴- محدوده بالقوه بررسی ایمنی دریایی و توانایی کشور صاحب پرچم یا کشور ذینفع اصلی دیگر جهت استقرار در آن محدوده،
- ۵- نیاز بازرس(های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی برای دسترسی به ادله، و بررسی کشور یا کشورهای با بهترین موقعیت که دسترسی به ادله را تسهیل کند.
- ۶- هر تاثیر سوء واقعی یا متصور ناشی از سانحه یا حادثه دریایی بر سایر کشورها،
- ۷- تابعیت خدمه، مسافران و سایر اشخاص که تحت تاثیر سانحه یا حادثه دریایی قرار گرفته‌اند.

## فصل ۱۹

### اقدامات مربوط به دخالت غیرقانونی

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

## فصل ۲۰

### اطلاع رسانی به طرفهای درگیر سانحه و آغاز بررسی

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

- ۱- سانحه یا حادثه دریایی مورد بازرسی؛
  - ۲- زمان و مکانی که بازرسی ایمنی دریایی در آن آغاز خواهد شد؛
  - ۳- نام و جزئیات تماس با مرجع (مراجع) بررسی کننده ایمنی دریایی؛
  - ۴- جزئیات مرتبط با مقرراتی که به موجب آن، بازرسی ایمنی دریایی انجام می‌شود؛
  - ۵- حقوق و تعهدات طرفهای مشمول بررسی ایمنی دریایی، و
  - ۶- حقوق و تعهدات کشور یا کشورهای انجام دهنده بازرسی ایمنی دریایی.
- ۲۰-۲- هر کشوری باید سندی استاندارد تهیه کند که جزئیات اطلاعات مذکور در بند ۱-۲۰ را در برداشته و به صورت الکترونیکی قابل ارسال به فرمانده، کارگزار و مالک کشتی باشد.
- ۲۰-۳- با تصدیق این که هر کشتی درگیر سانحه یا حادثه دریایی می‌تواند به انجام خدمات ادامه دهد و این که یک کشتی نباید بیش از زمان کاملاً ضروری تأخیر داشته باشد، کشور(های) بازرسی کننده ایمنی دریایی باید تا جایی که منطقی عملی باشد، بررسی ایمنی دریایی را بدون تأخیر غیرضروری برای کشتی شروع کند.

## فصل ۲۱

### هماهنگی در انجام بررسی

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

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

- ۱- تعیین بازرسان برای بررسی ایمنی دریایی از جمله بازرسان جهت هدایت بررسی ایمنی دریایی؛
  - ۲- فراهم کردن سطح معقول حمایت از اعضای بررسی ایمنی دریایی؛
  - ۳- تهیه راهبردی برای بررسی ایمنی دریایی هماهنگ با سایر کشورهای ذینفع اصلی؛
  - ۴- اطمینان از این که روش کار اجرایی در طول بررسی ایمنی دریایی مطابق روش اجرایی پیشنهادی در قطعنامه (۲۱) ۸۸۴ الف آن طور که اصلاح شده، می‌باشد؛
  - ۵- اطمینان از این که بررسی ایمنی دریایی هر گونه پیشنهادها یا اسناد منتشر شده توسط سازمان یا سازمان بین‌المللی کار را که مرتبط با انجام بررسی ایمنی دریایی است مدنظر قرار می‌دهد؛
  - ۶- اطمینان از این که بررسی ایمنی دریایی رویه‌های مدیریت ایمنی و سیاست‌گذاری‌های ایمنی بهره‌بردار کشتی را به موجب آیین نامه آی اس ام مدنظر قرار می‌دهد.
- ۲۱-۳- کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید به کشور ذینفع اصلی اجازه مشارکت در ابعاد بررسی ایمنی دریایی مرتبط با آن را تا حد امکان بدهد.

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

- ۱- مصاحبه با شهود؛
  - ۲- مشاهده و آزمایش ادله و تهیه نسخه‌ای از مدارک؛
  - ۳- ارائه لوایحی در رابطه با ادله، ارائه پیشنهاد و انعکاس صحیح نظرات در گزارش نهایی، و
  - ۴- دریافت پیش نویس و متن نهایی گزارش مربوط به بررسی ایمنی دریایی.
- ۲۱-۴- تا حد امکان، کشورهای ذینفع اصلی باید کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی را در دسترسی به اطلاعات مرتبط با بررسی ایمنی دریایی مساعدت نمایند. تا جایی که امکان دارد بازرسان(ها) که به بررسی ایمنی دریایی می-

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

پردازند، باید به بازرسان دولتی، مأموران گارد ساحلی، بهره برداران خدمات تردد کشتی‌ها، راهنماها و سایر کارکنان دریایی کشور ذینفع اصلی، دسترسی داشته باشد.

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

## فصل ۲۲

### جمع آوری ادله

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

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

۳-۲۲- بازرسی (بازرسی‌هایی) که به انجام بررسی ایمنی دریایی می‌پردازد باید از کلیه اطلاعات ثبت شده از جمله ثبت کننده‌های اطلاعات سفر در صورت وجود، استفاده موثر نماید. ثبت کننده‌های اطلاعات سفر باید برای پیاده کردن اطلاعات، در دسترس بازرس(های) انجام دهنده بررسی ایمنی دریایی یا نماینده‌ای منتخب قرار گیرد.

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

۱- منابع در دسترس؛

۲- قابلیت دستگاه خوانش اطلاعات؛

۳- زمان بندی خواندن اطلاعات؛ و

۴- موقعیت دستگاه

## فصل ۲۳

### محرمانه بودن اطلاعات

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

۱- به منظور ایمنی حمل و نقل و هرگونه تأثیری که در آینده بتواند بر دسترسی به اطلاعات ایمنی در بررسی‌های ایمنی دریایی بگذارد، ضروری یا مطلوب باشد.

۲- در صورتی که به شکل دیگری مطابق این آیین نامه مجاز شمرده شده باشد.<sup>۷</sup>

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

۷- کشورها تصدیق می‌کنند که محرمانه نگاه داشتن اطلاعات حاصل از سوابق ایمنی دریایی در جایی که نیاز به به اشتراک گذاشتن آن با مردم در خارج از حیطه بررسی ایمنی دریایی به منظور انجام بررسی ایمنی دریایی احساس می‌شود، با ارزش است. متلا اطلاعاتی از سوابق ایمنی دریایی بدست آمده و باید در اختیار یک کارشناس خارجی به منظور تجزیه و تحلیل یا اظهار نظرات بعدی قرار گیرد. محرمانه بودن به دنبال حصول اطمینان از این مسئله است که اطلاعات حساس به طور نادرست برای مقاصدی غیر از بررسی ایمنی دریایی و در زمانیکه مشخص نشده است این اطلاعات چگونه در تشخیص عوامل تعیین کننده در حادثه یا سانحه دریایی کمک کننده خواهند بود، علنی نشوند. علنی کردن نادرست اطلاعات ممکن است سبب ایجاد سرزنش یا مسؤولیت در طرفهای درگیر در سانحه یا حادثه دریایی شود.



۱- مرجع اجرای عدالت در کشور به این قطعیت برسد که هر نوع تاثیر شدید داخلی یا بین‌المللی که افشای اطلاعات بر بررسی‌های ایمنی و دریایی در حال یا آینده می‌تواند داشته باشد کم اهمیت‌تر از منافع عمومی در جهت اجرای عدالت است و<sup>۸</sup>

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

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

۴-۲۳- کشورها تنها زمانی نیاز به ارائه اطلاعات حاصل از سوابق ایمنی دریایی به کشور ذینفع اصلی دارند که با ارائه اطلاعات، یکپارچگی و اعتبار بررسی ایمنی دریایی که توسط کشور یا کشورهای فراهم کننده این اطلاعات انجام می‌شود، تقلیل نیابد.

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

## فصل ۲۴

### حمایت از شهود و طرفهای درگیر

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

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

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

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

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

## فصل ۲۵

### پیش نویس و گزارش نهایی

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

۲-۲۵- در صورت درخواست و در صورت امکان، کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی، باید نسخه‌ای از پیش‌نویس گزارش بررسی ایمنی دریایی را برای ارائه اظهارنظر به طرفهای ذینفع ارسال نمایند. با این حال، اگر تضمینی مبنی بر این وجود نداشته باشد که طرف ذی‌نفع بدون اجازه صریح کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی، پیش‌نویس

۸- مثالهای مربوط به مواردی که علنی کردن اطلاعات حاصل از سوابق بررسی ایمنی دریایی در دادرسیهای کیفری، مدنی، انضباطی یا اداری مناسب می‌باشند می‌تواند شامل مواد زیر باشد:

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

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

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

۳-۲۵- کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید به طرف ذینفع اجازه دهد ظرف مدت ۳۰ روز یا زمان دیگری که به صورت متقابل توافق شده باشد، نظرات خود در مورد گزارش بررسی ایمنی دریایی را تسلیم نماید. کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید پیشنهادها را پیش از تهیه گزارش نهایی بررسی ایمنی دریایی مورد بررسی قرار دهد و چنانچه پذیرش یا رد این پیشنهادها اثر مستقیم بر منافع طرف ذینفع ارائه کننده آنها داشته باشد، کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی باید طرف ذینفع را درخصوص روش بررسی این پیشنهادها مطلع نماید. اگر کشور(های) بررسی کننده ایمنی دریایی پس از گذشت ۳۰ روز یا هر زمان که به طور متقابل توافق شده باشد هیچ گونه پیشنهادی دریافت ننماید، می تواند اقدام به نهایی کردن گزارش بررسی ایمنی دریایی نماید.<sup>۹</sup>

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

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

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

## فصل ۲۶

### بررسی مجدد

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

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

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

## قطعهنامه ام اس سی (۸۴) ۲۵۷

(مورخ ۱۶ می ۲۰۰۸ برابر با ۱۳۸۷/۲/۲۷)

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

کارگروه ایمنی دریانوردی؛

با یادآوری بند (ب) ماده (۲۸) کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص وظایف کارگروه، و نیز یادآوری بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) مورخ ۱۹۷۴ (برابر با ۱۳۵۳)، (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می‌شود)، با توجه به رویه اصلاحی قابل اعمال در مورد پیوست کنوانسیون، به غیر از مفاد فصل ۱ مربوط به آن،

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

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

۲- طبق قسمت (ب) ردیف (۲) جزء (۶) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون، تعیین می‌نماید که اصلاحات فوق در ۱ جولای ۲۰۰۹ (۱۰ تیر ۱۳۸۸) پذیرفته شده تلقی می‌شوند، مگر آن که تا پیش از این تاریخ، بیش از یک سوم دولت‌های متعهد کنوانسیون یا دولت‌های متعهد دارای مجموع حداقل ۵۰ درصد ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی اعتراض خود را به این اصلاحات به سازمان اعلام نموده باشند؛

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

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

۵- همچنین از دبیر کل درخواست می‌کند نسخه‌هایی از این قطعهنامه و پیوست آن را برای اعضای سازمان، که دولت‌های متعهد کنوانسیون نیستند، ارسال نماید.

دفتر هیئت دولت

### پیوست

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

#### فصل ۱-۱۱

اقدامات ویژه برای ارتقای ایمنی دریانوردی

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

مقرر ۶

الزامات اضافی برای بررسی سوانح و حوادث دریایی

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

۱- مفاد بخش‌های ۱ و ۲ آئین‌نامه بررسی سانحه باید کاملاً رعایت شود.

۲- راهنمای مرتبط و موارد توضیحی مندرج در بخش ۳ آئین‌نامه بررسی سانحه باید تا حداکثر ممکن به منظور اجرای یکپارچه‌تر آئین‌نامه بررسی سانحه، مورد توجه قرار گیرد.

۳- اصلاحات بخش‌های ۱ و ۲ آئین‌نامه بررسی سانحه باید طبق مفاد ماده (۸) این کنوانسیون در خصوص رویه‌های اصلاحی قابل اعمال در مورد پیوست، به استثنای فصل ۱، تصویب، لازم‌الاجرا و اجرایی شوند،

و

۴- بخش ۳ آئین‌نامه بررسی سانحه باید توسط کارگروه ایمنی دریانوردی طبق آئین کار آن اصلاح شود.

دفتر هیئت دولت