

۵۳۳۵۰/۷۶۴۲۹

۹۵،۹،۲



جمهوری اسلامی ایران

رئیس جمهور


بسمه تعالی

”با صلوات بر محمد و آل محمد“

جناب آقای دکتر لاریجانی

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه ”اصلاحات پیوست کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (آی. اس. پی. اس)“ که به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه ۱۳۹۵/۵/۶ هیئت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می‌شود.


حسن روحانی
رئیس جمهور

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



جمهوری اسلامی ایران

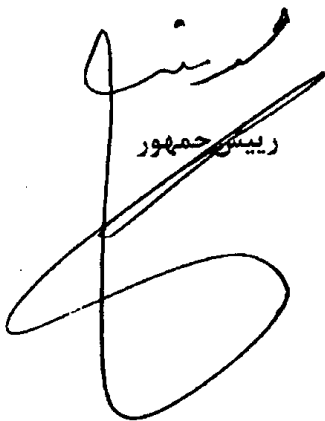
رئیس جمهور
بسمه تعالی

مقدمه توجیهی:

با توجه به اهمیت کشتیرانی در تجارت جهانی و اقتصاد و به منظور حفاظت از زنجیره عرضه در سراسر جهان در برابر هرگونه نقض ناشی از حملات تروریستی علیه کشتی‌ها، بنادر، پایانه‌های فراساحلی یا دیگر تسهیلات و با عنایت به لزوم اصلاح مقررات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا در خصوص ساز و کارهای مقابله با این اقدامات و حفظ ایمنی و امنیت جان اشخاص و اموال، لایحه زیر برای طی تشریفات قانونی تقدیم می‌شود:

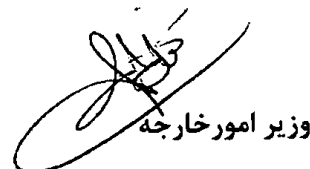
"لایحه اصلاحات پیوست کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (آی.اس.پی.اس)

ماده واحده - اصلاحات مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (موضوع پیوست قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات یاد شده مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۷) موضوع قطعنامه شماره (۱) فراهمایی (کنفرانس) دولت‌های متعاهد کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۲ دسامبر ۲۰۰۲ (برابر با ۲۱ آذر ۱۳۸۱) و آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (آی.اس.پی.اس) موضوع قطعنامه شماره (۲) فراهمایی یاد شده به شرح پیوست تصویب می‌شود.


رئیس جمهور

وزیر راه و شهرسازی




وزیر امور خارجه

مهر و امضاء
شماره: ۱۳۷۳/۲/۲۷
تاریخ: ۱۳۷۳/۲/۲۷
موضوع: لایحه اصلاحات پیوست کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (آی.اس.پی.اس)

قطعنامه‌های فراهمایی (کنفرانس) دولت‌های متعاقد
کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)
مصوب دسامبر ۲۰۰۲ (آذر ۱۳۸۱)

قطعنامه شماره ۱ فراهمایی (کنفرانس)

(مصوب ۱۲ دسامبر ۲۰۰۲ برابر با ۱۳۸۱/۹/۲۱)

تصویب اصلاحات پیوست کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)

فراهمایی (کنفرانس)،

با در نظر داشتن اهداف و اصول منشور سازمان ملل متحد در ارتباط با حفظ صلح و امنیت بین‌المللی و بسط روابط دوستانه و همکاری میان کشورها،

با ابراز نگرانی عمیق نسبت به افزایش اقدامات تروریستی در سطح جهان در تمامی اشکال آن که موجب به خطر افتادن یا از بین رفتن جان افراد بی‌گناه، تهدید آزادی‌های اساسی، و خدشه‌دار شدن جدی حیثیت انسانی می‌گردد،
با آگاهی از مفهوم و اهمیت کشتیرانی در تجارت جهانی و اقتصاد و، در نتیجه، با قصد حفاظت از زنجیره عرضه در سرتاسر جهان در برابر هرگونه نقض ناشی از حملات تروریستی بر علیه کشتی‌ها، بنادر، پایانه‌های فراساحلی یا دیگر تسهیلات،

با عنایت به این که اعمال غیرقانونی علیه دریانوردی، ایمنی و امنیت جان اشخاص و اموال را به خطر می‌اندازد، به طور جدی بر عملیات خدمات دریایی تأثیر می‌گذارد و موجبات سلب اطمینان مردم جهان را نسبت به ایمنی دریانوردی فراهم می‌نماید،

با عنایت به این که وقوع چنین اعمالی موجب نگرانی شدید کل جامعه بین‌المللی می‌شود همچنین با علم به اهمیت فعالیت اقتصادی و کارآمد در تجارت جهانی،

با اعتقاد به نیاز عاجل به توسعه همکاری‌های بین‌المللی میان کشورها جهت تدوین و اتخاذ تدابیر عملی و مؤثر، علاوه بر آنهایی که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (که از این پس «سازمان» نامیده می‌شود) تصویب شده، جهت پیشگیری و مقابله با اعمال غیرقانونی علیه کشتیرانی به مفهوم جامع آن،

با یادآوری قطعنامه شماره (۲۰۰۱) ۱۳۷۳ شورای امنیت سازمان ملل متحد، مصوب ۲۸ سپتامبر ۲۰۰۱، (۱۳۸۰/۷/۶) مبنی بر درخواست از کشورها جهت انجام اقداماتی به منظور جلوگیری و مقابله با اعمال تروریستی، شامل درخواست از کشورها در اجرای کامل کنوانسیون‌های ضدتروریستی،

با توجه به اقدام مشترک گروه ۸ در زمینه امنیت حمل و نقل (بویژه، در بخش امنیت دریانوردی مربوط به آن) که توسط رهبران گروه ۸ در خلال نشست سران در کاناناسکیس، آلبرتا (کانادا) در ژوئن ۲۰۰۲ (خرداد ۱۳۸۱) مورد تأیید واقع شد،

با یادآوری بند (ب) ماده ۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) آن طور که اصلاح شده، (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می‌شود) در ارتباط با رویه اصلاح کنوانسیون توسط فراهمایی دولت‌های متعاقد،

با توجه به قطعنامه (۲۲) ۹۲۴ الف با عنوان «بازنگری اقدامات و روش‌های جلوگیری از اعمال تروریستی که امنیت مسافری و خدمه و ایمنی کشتی را به مخاطره می‌اندازد»، مصوب مجمع سازمان در تاریخ ۲۰ نوامبر ۲۰۰۱ (۱۳۸۰/۸/۲۹)، که در میان سایر امور:

دفتر هیئت دولت

(الف) نیاز به بازنگری آن توسط سازمان، با هدف بازنگری اقدامات بین‌المللی فنی و حقوقی موجود و در نظر گرفتن اقدامات جدید مناسب، جهت جلوگیری و مقابله با تروریسم علیه کشتیها و ارتقاء امنیت روی خشکی و روی کشتی جهت کاهش خطر برای مسافرین، خدمه و کارکنان بندری روی کشتی‌ها و در مناطق بندری، و کشتی‌ها و بار آنها را تصدیق می‌نماید؛ و

(ب) از کارگروه ایمنی دریانوردی سازمان، کارگروه حقوقی، کارگروه تسهیل درخواست می‌کند که تحت رهبری شورا، و با اولویت تام، بازنگری آن را برعهده بگیرند تا معلوم شود که آیا نیازی به روزآمدسازی اسناد موضوع بندهای آغازین قطعنامه فوق‌الذکر و دیگر اسناد سازمان که در حیطه آنها می‌باشد وجود دارد یا ندارد و یا دیگر اقدامات امنیتی را تصویب نمایند و با توجه به چنین بازنگری، اقدام لازم را معمول دارند؛

با مشخص کردن این که قطعنامه (۱۴/۵۸۴، الف با عنوان اقدامات مربوط به جلوگیری از اعمال غیرقانونی که ایمنی کشتیها و امنیت مسافرین و خدمه آنها را به مخاطره می‌اندازد، بخشنامه ام‌اس‌سی. ۴۴۳ درخصوص اقدامات جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه مسافرین و خدمه روی کشتیها و بخشنامه ام‌اس‌سی. ۷۵۴ درخصوص امنیت کشتی های مسافری تفریحی از میان اسناد سازمان با مفاد قطعنامه (۲۲/۹۲۴، الف مرتبط می‌باشند،

با یادآوری قطعنامه ۵ با عنوان «اصلاحیه‌های آتی فصل ۱۱ کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)، در زمینه اقدامات ویژه جهت افزایش ایمنی دریانوردی» که توسط فراهامی (کنفرانس) دولت های متعاهد کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)، در سال ۱۹۹۴ (۱۳۷۳) تصویب شد.

با در نظر داشتن این که اصلاحیه‌های پیوست کنوانسیون پیشنهاد و به کلیه اعضای سازمان و کلیه دولت های متعاهد کنوانسیون ابلاغ شد،

۱- طبق جزء (۲) بند (پ) ماده (۸) کنوانسیون، اصلاحیه‌های پیوست کنوانسیون، که متن آن به پیوست این قطعنامه می‌باشد، را تصویب می‌نماید؛

۲- طبق قسمت (ب ب) ردیف (۲) جزء (۶) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون تصمیم می‌گیرد که اصلاحیه‌های فوق‌الذکر باید در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۴ (۱۳۸۲/۱۰/۱۱) پذیرفته شده تلقی شوند، مگر این که، پیش از آن تاریخ، بیش از یک سوم دولت های متعاهد کنوانسیون یا دولت های متعاهد که مجموع ناوگان تجاری آنها از ۵۰ درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی کمتر نباشد، اعتراض خود را به آن اصلاحیه‌ها ابراز نموده باشند؛

۳- از دولت های متعاهد کنوانسیون درخواست می‌نمایند، طبق ردیف (۲) جزء (۷) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون، اصلاحیه‌های مذکور در تاریخ اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) به محض پذیرش طبق بند ۲ فوق، لازم‌الاجرا خواهد شد؛

۴- از دبیرکل سازمان درخواست می‌نماید که در طبق جزء (۵) بند (ب) ماده (۸) کنوانسیون، نسخ موثق این قطعنامه و متن اصلاحیه‌های مندرج در پیوست را برای تمام دولت های متعاهد کنوانسیون ارسال دارد؛

۵- به علاوه از دبیرکل درخواست می‌نماید که نسخ این قطعنامه و ضمایم آن را به تمام اعضای سازمان که جزء دولت های متعاهد کنوانسیون نیستند، ارسال نماید.

دفتر هیئت دولت

پیوست
اصلاحیه‌های پیوست کنوانسیون بین‌المللی
ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)، آن طور که اصلاح شده

فصل ۵
ایمنی ناوبری

مقرره ۱۹

الزامات حمل سامانه‌ها و تجهیزات ناوبری روی کشتی

۱- بند زیر جایگزین جزءهای موجود (۴) و (۵) و (۶) بند ۲.۴ می‌شود:
«۴. در مورد کشتی‌ها، به غیر از کشتی‌های مسافری و تانکرها، با ظرفیت ناخالص ۳۰۰ تن و بیشتر اما با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰۰۰ تن، پیش از اولین بازرسی تجهیزات ایمنی^۱ پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) یا تا ۳۱ دسامبر ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۱۰/۱۰)، هر کدام زودتر باشد؛ و»

۲- جمله جدید زیر به انتهای جزء (۷) موجود بند ۲.۴ اضافه می‌شود:
« کشتی‌های مجهز به (ای آی ایس) (سامانه شناسایی خودکار) باید سیستم (ای آی ایس) را در همه اوقات به حالت فعال (روشن) نگه دارند مگر زمانی که موافقت نامه‌ها، قواعد یا استانداردهای بین‌المللی به جهت حفاظت از اطلاعات ناوبری، آن را پیش‌بینی کند. »

فصل ۱۱

اقدامات ویژه جهت افزایش ایمنی دریانوردی

۳- فصل ۱۱ موجود مجدداً شماره گذاری شده و به فصل ۱-۱۱ تغییر می‌یابد.

مقرره ۳

شماره شناسایی کشتی

۴- متن زیر پس از عنوان مقرره اضافه می‌شود:
« بندهای (۴) و (۵) در مورد تمامی کشتی‌هایی که این مقرره در مورد آنها اعمال می‌شود اعمال می‌گردد. کشتی‌های ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) باید با الزامات بندهای (۴) و (۵) پیش از اولین حوضچه خشک برنامه‌ریزی شده کشتی پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) مطابقت نمایند. »

۵- متن موجود بند (۴) حذف می‌شود و متن جدید زیر درج می‌گردد:

« ۴. شماره شناسایی کشتی باید به صورت دائم علامت گذاری شود:

۱- در مکانی قابل دید در (عقب) پاشنه کشتی یا روی هر یک از دیواره‌های بدنه، سمت چپ و راست وسط کشتی، بالای عمیق‌ترین خط بار تعیین شده یا هر یک از طرفهای روسازه، سمت چپ و راست یا روبروی روسازه یا، در مورد کشتی‌های مسافری، روی یک سطح افقی قابل دید از راه هوا؛ و

۱- اولین بازرسی تجهیزات ایمنی یعنی اولین بازرسی سالیانه، اولین بازرسی ادواری یا اولین بازرسی مجدد تجهیزات ایمنی، هر کدام که پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) موعده آن باشد، و به علاوه در مورد کشتی‌های تحت ساخت، یعنی بازرسی اولیه

۲- در یک مکان با قابلیت دسترسی آسان روی یکی از دیواره‌های عرضی انتهایی فضای موتورخانه، آن طور که در مقررۀ ۳۰.۳ فصل ۲-۲ شرح داده شده، یا روی یکی از پوشش‌های درب انبارها، در مورد تانکرها، در تلمبه خانه یا، در مورد کشتی‌های دارای فضای رورو، آن طور که در مقررۀ ۴۱.۳ فصل ۲-۲ تعریف شده است روی یکی از دیواره‌های عرضی انتهایی فضاهای رورو.

۵.۱ علامت گذاری دائمی باید کاملاً قابل دید بوده، از دیگر علامت‌گذاری‌های روی بدنه مشخص‌تر بوده و باید با رنگی متفاوت رنگ‌آمیزی شود.

۵.۲ علامت‌گذاری دائمی موضوع بند ۴.۱ نباید کمتر از ۲۰۰ میلی متر ارتفاع داشته باشد. علامت‌گذاری دائمی موضوع بند ۴.۲ نباید کمتر از ۱۰۰ میلی متر ارتفاع داشته باشد. عرض علامت‌گذاری‌ها باید با ارتفاع آن، متناسب باشد.

۵.۳ علامت‌گذاری دائمی می‌تواند از طریق حروف برجسته یا حک کردن یا از طریق نقش انداختن یا سوراخ کردن روی فلز (پانچ کردن) یا هرگونه روش مشابه دیگر علامت‌گذاری شماره شناسایی کشتی ایجاد شود که اطمینان حاصل شود که علامت‌گذاری به راحتی قابل پاک کردن نمی‌باشد.

۵.۴ در کشتی‌های ساخته شده از موادی به غیر از فولاد یا فلز، مرجع دریایی باید روش علامت‌گذاری شماره شناسایی کشتی را تأیید نماید. «

۶- مقررۀ جدید (۵)، پس از مقررۀ (۴) موجود به شرح زیر اضافه می‌شود:

«مقررۀ ۵»

ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی

۱. برای هر کشتی که فصل ۱ در مورد آن اعمال می‌شود، باید یک ثبت مستمر تاریخچه کشتی صادر شود.

۲. هدف از ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی، تهیه یک تاریخچه ثبت شده روی کشتی در ارتباط با اطلاعات مندرج در آن می‌باشد.

۲. برای کشتی‌های ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، ثبت مستمر تاریخچه کشتی باید، حداقل، حاوی تاریخچه کشتی‌ها از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) باشد.

۳. ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی باید توسط مرجع دریایی برای هر کشتی که محق به برافراشتن پرچم آن می‌باشد، صادر شود و باید حداقل شامل اطلاعات زیر باشد:

۱- نام کشوری که کشتی محق به برافراشتن پرچم آن می‌باشد؛

۲- تاریخی که در آن کشتی به نام آن کشور ثبت شده؛

۳- شماره شناسایی کشتی طبق مقررۀ ۳؛

۴- نام کشتی؛

۵- بندری که در آن کشتی ثبت می‌شود؛

۶- نام مالک (مالکین) ثبت شده و نشانی (نشانی‌های) ثبت شده آنان؛

۷- نام اجاره کننده (اجاره کنندگان) ثبت شده در بست کشتی و نشانی (نشانی‌های) ثبت شده آنها، چنانچه عملی باشد؛

۸- نام شرکت کشتیرانی آن طور که در مقررۀ ۱ فصل ۹ تعریف شده، نشانی ثبت شده آن و نشانی (نشانی‌هایی) که از آنجا فعالیت‌های مدیریت ایمنی انجام می‌شود؛

۹- نام موسسه (مؤسسات) رده بندی که کشتی در آنجا رده‌بندی شده است؛

۱۰- نام مرجع دریایی یا دولت متعاقد یا سازمان شناخته شده‌ای که سند انطباق (یا سند انطباق موقت) را که در آیین‌نامه مدیریت ایمنی کشتیها به نحو موصوف در مقررۀ ۱ فصل ۹ مشخص شده برای

شرکتی که از کشتی بهره برداری می‌کند، صادر کرده است و نام گروهی که ممیزی را انجام دادند که براساس آن این سند صادر شده، اگر آن گروه، گروهی غیر از گروه صادرکننده سند باشد.

۱۱- نام مرجع دریایی یا دولت متعاقد یا سازمان شناخته شده‌ای که گواهینامه مدیریت ایمنی (یا گواهینامه موقت مدیریت ایمنی) را که در آیین‌نامه مدیریت ایمنی کشتی‌ها به نحو موصوف در مقرر ۱ فصل ۹ مشخص شده، برای کشتی صادر کرده است و نام گروهی که ممیزی را انجام داده‌اند که بر آن اساس گواهینامه صادر شده است، اگر آن گروه، گروهی غیر از گروه صادرکننده گواهینامه باشد؛

۱۲- نام مرجع دریایی یا دولت متعاقد یا سازمان امنیتی شناخته شده‌ای که گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی (یا گواهینامه موقت بین‌المللی امنیت کشتی) که در بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس به نحو موصوف در مقرر ۱ فصل ۲-۱۱ مشخص شده، را برای کشتی صادر کرده است و نام گروهی که کار تأیید را انجام داده‌اند که بر آن اساس گواهینامه صادر شده، اگر آن گروه، گروهی غیر از گروه صادرکننده گواهینامه باشد؛ و

۱۳- تاریخی که در آن کشتی از ثبت آن کشور در می‌آید.

۴.۱ هرگونه تغییرات در رابطه با اطلاعات موضوع بندهای ۳.۴ تا ۳.۱۲ باید در ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی درج گردد به نحوی که اطلاعات روزآمد و موجود را همراه با تاریخچه تغییرات، در اختیار بگذارد.

۴.۲ در صورت هرگونه تغییر در رابطه با اطلاعات موضوع بند ۴.۱، مرجع دریایی باید در اسرع وقت که عملاً ممکن است که نباید بیش از ۳ ماه از تاریخ تغییر مربوط باشد، برای کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم آن را دارند، یک نسخه بازنگری و روزآمد شده ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی یا اصلاحات مربوط آن، را صادر کند.

۴.۳ در صورت هرگونه تغییر در رابطه با اطلاعات موضوع بند ۴.۱، مرجع دریایی که قصد دارد یک نسخه بازنگری و روزآمد شده از خلاصه تاریخچه کشتی تهیه نماید، به شرکتی که در مقرر ۱ فصل ۹ تعریف شده یا فرمانده کشتی اختیار داده و ملزم خواهد نمود تا ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی را اصلاح نموده تا اینکه تغییرات مربوط را منعکس نماید. در چنین مواردی پس از این که ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی اصلاح شد، شرکت باید، بدون تأخیر، مرجع دریایی را نیز مطلع نماید.

۵.۱ ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی باید به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی باشد. به علاوه ترجمه ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی به زبان رسمی یا زبانهای مرجع دریایی ممکن است تهیه شود.

۵.۲ ثبت مستمر تاریخچه کشتی باید طبق نمونه تهیه شده توسط سازمان بوده و باید طبق راهکارهای تهیه شده توسط سازمان نگهداری شود. هرگونه اطلاعات قبلی موجود در ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی نباید تغییر داده شود، حذف یا به هر نحوی پاک یا مخدوش شود.

۶ هنگامی که یک کشتی به پرچم کشور دیگری انتقال می‌یابد یا کشتی به مالک دیگری فروخته می‌شود (و یا تصدی آن را اجازه کننده در بست دیگری برعهده می‌گیرد) یا شرکت کشتیرانی دیگری مسؤلیت بهره برداری کشتی موردنظر را برعهده می‌گیرد، ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی باید روی کشتی باقی بماند.

۷. هنگامی که قرار است یک کشتی به پرچم کشور دیگری انتقال یابد، شرکت باید به مرجع دریایی، نام کشوری که کشتی قرار است به پرچم آن کشور منتقل شود را اطلاع دهد تا مرجع دریایی بتواند برای آن کشور یک نسخه از ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی را در مدت زمانی که کشتی تحت صلاحیت قضائی آن بوده، ارسال نماید.

دفتر هیئت دولت

۸. هنگامی که کشتی به پرچم کشور دیگری انتقال می یابد که دولت آن جزء دولت‌های متعاقد می‌باشد، دولت متعاقد کشوری که کشتی حق برافراشتن پرچم آن را تا حال داشته، باید به مرجع دریایی پس از انتقال، هر چه سریعتر یک رونوشت از ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی در مدتی که تحت صلاحیت قضائی آن کشور بوده را همراه با هر ثبت مستمر خلاصه تاریخچه قبلی کشتی که برای آن کشتی توسط دولت های دیگر صادر شده، ارسال نماید.

۹. هنگامی که کشتی به پرچم کشور دیگری انتقال می‌یابد، مرجع دریایی باید ثبت مستمر خلاصه تاریخچه‌های قبلی کشتی را به ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی‌ای که مرجع دریایی برای کشتی صادر خواهد نمود پیوست نماید تا ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی که منظور نظر این مقررہ است تأمین شود.

۱۰. ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی باید روی کشتی نگهداری شود و باید جهت بازرسی در کلیه اوقات در دسترس باشد. «

۷. متن جدید فصل ۲-۱۱ زیر، پس از فصل مجدد شماره گذاری شده ۱-۱۱ درج می‌گردد:

« فصل ۲-۱۱ »

اقدامات ویژه جهت افزایش امنیت دریانوردی

مقررہ ۱

تعاریف

۱. از نظر این فصل، مگر صراحتاً طور دیگری پیش‌بینی شده باشد:
۱. فله بر یعنی یک فله بر آن طور که در مقررہ ۶ فصل ۱۹ تعریف شده است.
۲. تانکر حمل مواد شیمیایی یعنی یک تانکر شیمیایی آن طور که در مقررہ ۲ فصل ۸ تعریف شده است.
۳. حمل کننده گاز (گازبر) یعنی یک حمل کننده گاز آن طور که در مقررہ ۲ فصل ۱۱ تعریف شده است.
۴. شناور تندرو یعنی شناوری که در مقررہ ۲ فصل ۱۰ تعریف شده است.
۵. واحد حفاری متحرک فراساحلی یعنی یک واحد حفاری متحرک فراساحلی با نیروی رانش مکانیکی آن طور که در مقررہ ۱ فصل ۹ تعریف شده است، که در محل مستقر نمی‌باشد.
۶. تانکر نفتی یعنی یک تانکر نفتی آن طور که در مقررہ ۱۲ فصل ۲-۱ تعریف شده است.
۷. شرکت کشتیرانی یعنی یک شرکت، آن طور که در مقررہ ۱ فصل ۹ تعریف شده است.
۸. فعل و انفعالات کشتی / بندر یعنی کنش و واکنش‌هایی که اتفاق می‌افتد، هنگامی که کشتی مستقیماً و به فوریت از اقدامات مربوط به جایجایی افراد، کالاها یا تأمین خدمات بندری از کشتی یا به آن، متأثر می‌شود.
۹. تسهیلات بندری یعنی محلی که، توسط دولت متعاقد یا مقام منتخب تعیین می‌شود، و فعل و انفعال کشتی / بندر در آن صورت می‌گیرد. این مکان مناطقی مانند لنگرگاهها، اسکله‌های توقف، کانالهای ورودی از سمت دریا را، در صورت لزوم، شامل می‌شود.
۱۰. فعالیت کشتی با کشتی یعنی هر فعالیتی که مربوط به یک تسهیلات بندری که با انتقال کالا و افراد از یک کشتی به کشتی دیگر سر و کار دارد، نباشد.
۱۱. مقام منتخب یعنی سازمان (سازمان‌ها) یا مرجع دریایی (مراجع دریایی) تعیین شده، درون دولت متعاقد، به عنوان مسؤول حصول اطمینان از اجرای مقررات این فصل در رابطه با امنیت تسهیلات بندری و فعل و انفعال کشتی / بندر، از نطقه نظر تسهیلات بندری.

دفتر هیئت دولت

۱۲. آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (آیین‌نامه آی‌اس پی‌اس) یعنی آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری شامل بخش (الف) (که مقررات آن باید الزامی تلقی شود) و بخش (ب) (که مقررات آن توصیه‌ای باید تلقی شود)، آن طور که در تاریخ ۱۲ دسامبر ۲۰۰۲ (۱۳۸۱/۹/۲۱) به موجب قطعنامه (۲) فراهمایی (کنفرانس) دولت‌های متعاقد کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)، که ممکن است توسط سازمان اصلاح شود، تصویب شده است، با این شرط که :
۱. اصلاحات بخش (الف) آیین‌نامه که طبق ماده ۸ این کنوانسیون در ارتباط با روشهای حاکم بر اصلاح پیوست به غیر از فصل ۱، تصویب می‌شود، لازم‌الاجرا و نافذ می‌گردد؛ و
۲. اصلاحات بخش (ب) آیین‌نامه توسط کارگروه ایمنی دریانوردی طبق قواعد کار آن کارگروه، تصویب می‌شود.
۱۳. حادثه امنیتی یعنی هر عمل یا شرایط مشکوک که امنیت کشتی، شامل واحد حفاری متحرک فراساحلی و شناور تندرو، یا تسهیلات بندری یا هر فعل و انفعال کشتی/ بندر یا هرگونه فعالیت کشتی با کشتی را تهدید می‌کند.
۱۴. سطح امنیتی یعنی کیفیت میزان خطری که به انجام یک حادثه امنیتی اقدام خواهد شد یا یک حادثه امنیتی به وقوع خواهد پیوست.
۱۵. اعلامیه امنیتی یعنی توافق حاصل بین یک کشتی و یک تسهیلات بندری یا بین کشتی با کشتی دیگری که با آن فعل و انفعال انجام می‌دهد که نمایانگر اقدامات امنیتی است که هر کدام اجرا خواهند نمود.
۱۶. سازمان امنیتی شناخته شده یعنی سازمان دارای تخصص لازم در مسائل امنیتی و دانش لازم در ارتباط با کشتی و عملیات بندری، که اختیار می‌یابد فعالیت مربوط به ارزیابی یا تصدیق یا تأیید یا صدور گواهینامه مورد لزوم در این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس پی‌اس را انجام دهد.
۲. اصطلاح «کشتی»، هنگامی که در مقرره‌های ۳ تا ۱۳ استفاده می‌شود، شامل واحدهای حفاری متحرک فراساحلی و شناور تندرو خواهد بود.
۳. واژه «کلیه کشتی‌ها» هنگامی که در این فصل استفاده می‌شود، یعنی هر کشتی که این فصل در مورد آن اعمال می‌شود.
۴. اصطلاح «دولت متعاقد» هنگامی که در مقرره‌های ۳، ۴، ۷، ۱۰، ۱۱، ۱۲ و ۱۳ استفاده می‌شود شامل ارجاع به «مقام منتخب» می‌شود.

مقرره ۲

کاربرد

۱. این فصل برای موارد زیر اعمال می‌شود :
۱. انواع کشتی‌های زیر که به سفرهای بین‌المللی می‌پردازند :
- ۱.۱ کشتیهای مسافری، شامل شناورهای مسافری تندرو
- ۱.۲ کشتی‌های باری، شامل شناورهای تندرو با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و بالاتر؛ و
- ۱.۳ واحدهای حفاری متحرک فراساحلی؛ و
۲. تسهیلات بندری که به چنین کشتی‌هایی که به سفرهای بین‌المللی مشغول هستند خدمات ارائه می‌کنند.
۲. صرف نظر از مقررات بند ۲.۱، دولت‌های متعاقد باید در مورد میزان کاربرد این فصل و قسمت‌های مربوط بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس پی‌اس در ارتباط با تسهیلات بندری واقع در سرزمین خود که، اگر چه اساساً توسط کشتی‌هایی که به سفرهای بین‌المللی نمی‌پردازند استفاده می‌شود، اما گاهی اوقات لازم می‌شود که به کشتی‌های ورودی یا خروجی که به سفرهای بین‌المللی مشغول هستند خدمات ارائه کنند، تصمیم‌گیری نمایند.
- ۲.۱ دولت‌های متعاقد، تصمیماتی را که به موجب بند (۲) می‌گیرند، باید براساس ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باشد که طبق مقررات بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس پی‌اس انجام می‌شود.

- ۲.۲ هرگونه تصمیمی که دولت متعاقد به موجب بند (۲) می‌گیرد، نباید سطح امنیتی را که منظور نظر این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس می‌باشد، به مخاطره اندازد.
۳. این فصل در مورد کشتی‌های جنگی، کشتی‌های تدارکاتی نظامی، یا دیگر کشتی‌های تحت بهره‌برداری یا با مالکیت دولت متعاقد که تنها جهت خدمات غیرتجاری دولتی استفاده می‌شوند، اعمال نمی‌شود.
۴. هیچ چیز در این فصل نباید به حقوق یا تعهدات کشورها به موجب حقوق بین‌الملل، لطمه‌ای وارد نماید.

مقرره ۳

تعهدات دولت‌های متعاقد در رابطه با امنیت

۱. مراجع دریایی باید سطوح امنیتی را ایجاد نمایند و از فراهم‌سازی اطلاعات مربوط به سطوح امنیتی برای کشتی‌هایی که محق به برافراشتن پرچم آنها می‌باشند اطمینان حاصل نمایند. هنگامی که تغییراتی در سطح امنیتی رخ می‌دهد، اطلاعات سطح امنیتی باید آن طور که شرایط ایجاب می‌کند، روزآمد شود.
۲. دولت‌های متعاقد باید سطوح امنیتی را ایجاد نمایند و از فراهم‌سازی اطلاعات سطح امنیتی برای تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود، و کشتی‌ها پیش از ورود به بندر یا هنگامی که کشتی در بندری که در قلمرو آنها واقع شده است قرار دارد، اطمینان حاصل نمایند. هنگامی که تغییراتی در سطح امنیتی رخ می‌دهد، اطلاعات سطح امنیتی باید آن طور که شرایط ایجاب می‌کند، روزآمد شود.

مقرره ۴

الزامات شرکت‌های کشتیرانی و کشتی‌ها

۱. شرکت‌های کشتیرانی باید با الزامات مربوط این فصل و بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس، با در نظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین‌نامه آی اس پی اس، مطابقت داشته باشند.
۲. کشتی‌ها باید با الزامات مربوط این فصل و بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس، با در نظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین‌نامه آی اس پی اس، مطابقت داشته باشند و چنین مطابقتی باید آن طور که در بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس قید شده، مورد تأیید قرار گیرد و گواهی شود.
۳. کشتی، پیش از ورود به بندر یک دولت متعاقد یا هنگامی که در بندر واقع در سرزمین یک دولت متعاقد قرار دارد، باید با الزامات سطح امنیتی ایجاد شده توسط دولت متعاقد، اگر چنین سطح امنیتی بالاتر از سطح امنیتی ایجاد شده توسط مرجع دریایی برای آن کشتی باشد، مطابقت داشته باشد.
۴. کشتی‌ها باید بدون هیچ تأخیر بی‌دلیلی نسبت به هرگونه تغییرات در ارتباط با سطح امنیتی بالاتر واکنش نشان دهند.
۵. هنگامی که یک کشتی با الزامات این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس مطابقت ندارد یا نمی‌تواند با الزامات سطح امنیتی ایجاد شده توسط مرجع دریایی یا توسط دولت متعاقد دیگر و قابل اعمال در مورد آن کشتی مطابقت نماید، باید پیش از انجام هرگونه فعل و انفعال کشتی/بندر یا پیش از ورود به بندر، هر کدام زودتر اتفاق بیافتد، مقام صلاحیتدار را مطلع نماید.

مقرره ۵

مسئولیت ویژه شرکت‌های کشتیرانی

شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که فرمانده در کشتی، در تمام اوقات، اطلاعاتی را در دسترس دارد که از طریق آن مأمورین به طور مقتضی مجاز شده دولت متعاقد بتوانند ثابت کنند که:

۱. چه کسی مسؤول تعیین خدمه یا دیگر افراد به کار گرفته شده فعلی یا دست اندرکار در روی کشتی با هر توانایی در ارتباط با امور تجاری کشتی می‌باشد؛
۲. چه کسی مسؤول تصمیم‌گیری در ارتباط با نحوه به کارگیری آن کشتی می‌باشد؛ و
۳. در مواردی که کشتی تحت شرایط قرارداد (قراردادهای) اجاره به کار گرفته می‌شود، طرف های این قرارداد (قراردادهای) اجاره، چه کسانی هستند.

مفروه ۶

سیستم زنگ امنیتی کشتی^۱

۱. کلیه کشتی‌ها باید به شرح زیر، به سیستم زنگ امنیتی کشتی مجهز شوند :

۱. کشتی‌های ساخته شده، در تاریخ اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) یا پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)؛
۲. کشتیهای مسافری، شامل شناورهای مسافری تندروی ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)؛
- پیش از اولین بازرسی تأسیسات رادیویی پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)؛
۳. تانکرهای نفتی، تانکرهای مواد شیمیایی، گازبرها، فله برها و شناورهای باری تندرو با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و بیشتر که پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) ساخته شده‌اند، پیش از اولین بازرسی تأسیسات رادیویی پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)؛ و
۴. دیگر کشتی‌های باری با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و بیشتر و واحدهای حفاری متحرک فراساحلی که پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) ساخته شده‌اند، پیش از اولین بازرسی تأسیسات رادیویی پس از اول جولای ۲۰۰۶ (۱۳۸۵/۴/۱۰)؛

۲. سیستم زنگ خطر امنیتی کشتی، هنگامی که فعال می‌شود، باید :

۱. راه اندازی شود و زنگ امنیتی «کشتی - به - ساحل» را برای مقام صلاحیتدار منتخب توسط مرجع دریایی که در این شرایط ممکن است شرکت کشتیرانی را هم شامل شود، ارسال نماید، به صورتی که کشتی و مکان آن را مشخص کند و نشان دهد که امنیت کشتی مورد نظر تحت خطر قرار دارد یا به خطر افتاده است؛
 ۲. زنگ امنیتی کشتی را برای دیگر کشتی‌ها ارسال نکند؛
 ۳. زنگ امنیتی را در روی کشتی به صدا در نیاورد؛ و
 ۴. ارسال زنگ امنیتی را تا زمانی که غیرفعال شود و یا دوباره تنظیم شود ادامه دهد.
۳. سیستم زنگ امنیتی کشتی باید :

۱. این قابلیت را داشته باشد که بتوان آن را از پل فرماندهی و حداقل یک مکان دیگر فعال نمود؛ و
۲. با استانداردهای عملکردی که از استانداردهایی که توسط سازمان تصویب شده کمتر نباشد، مطابقت داشته باشد.
۴. نقاط فعال سازی سیستم زنگ امنیتی کشتی باید به نحوی طراحی شود که از به راه اندازی غیرعمدی زنگ امنیتی کشتی ممانعت به عمل آورد.
۵. الزامات سیستم زنگ امنیتی کشتی را می‌توان با استفاده از تأسیسات رادیویی نصب شده جهت مطابقت با الزامات فصل ۴ رعایت نمود، به شرطی که با کلیه الزامات این مقرر مطابقت داشته باشد.
۶. هنگامی که یک مرجع دریایی گزارش یک زنگ امنیتی کشتی دریافت را می‌کند، آن مرجع دریایی باید فوری کشور (کشورهایی) که کشتی در مجاورت آنها در آن زمان فعالیت می‌کند را مطلع سازد.

دفتر هیئت دولت

۷. هنگامی که یک دولت متعهد گزارش زنگ امنیتی کشتی را از کشتی‌ای دریافت می‌کند که محق به برافراشتن پرچم آن دولت نیست، آن دولت متعهد باید فوری مرجع دریایی مربوط را مطلع سازد و در صورت لزوم، کشور (کشورهایی) را که کشتی در آن زمان در مجاورت آنها فعالیت می‌کند را مطلع سازد.

مقرره ۷

تهدیدات علیه کشتی‌ها

۱. دولت‌های متعهد باید سطوح امنیتی را ایجاد نمایند و از فراهم سازی اطلاعات مربوط به سطوح امنیتی برای کشتی‌هایی که در آبهای سرزمینی آنها فعالیت می‌نمایند یا قصد خود را جهت ورود به آبهای سرزمینی آنها، اعلام نموده‌اند، اطمینان حاصل نمایند.

۲. دولت‌های متعهد باید یک نقطه تماس ایجاد نمایند تا از طریق آن کشتی‌های مذکور بتوانند راهنمایی دریافت یا کمک درخواست کنند و چنین کشتی‌هایی بتوانند به آن، هر گونه نگرانی امنیتی را در مورد دیگر کشتی‌ها، فعالیت‌ها یا مکاتبات گزارش کنند.

۳. هنگامی که خطر حمله مشخص شده است، دولت متعهد ذیربط، باید کشتی‌های ذیربط و مراجع دریایی آنها را از موارد زیر آگاه سازد:

۱. سطح امنیتی موجود؛

۲. هرگونه اقدامات امنیتی که باید توسط کشتی‌های ذیربط جهت محافظت خود از حمله، طبق مقررات بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس انجام شود؛ و

۳. اقدامات امنیتی که کشور ساحلی تصمیم گرفته است، در صورت لزوم، انجام دهد.

مقرره ۸

صلاحیت فرمانده در رابطه با ایمنی و امنیت کشتی

۱- فرمانده نباید توسط شرکت کشتیرانی، اجازه کننده کشتی یا هر فرد دیگری از تصمیم‌گیری یا انجام هرگونه تصمیمی که، بنا به قضاوت حرفه‌ای فرمانده جهت حفظ و نگهداری ایمنی و امنیت کشتی لازم است، محدود شود. این تصمیم شامل جلوگیری از دسترسی افراد (به غیر از آنهایی که به عنوان مأمورین به طور مقتضی مجاز شده دولت متعهد تعیین شده‌اند) یا اموال آنان و ممانعت از بارگیری کالا، شامل بارگنج‌ها (کانتینرها) یا دیگر واحدهای حمل و نقل کالای محصور می‌باشد.

۲- اگر بنا بر قضاوت حرفه‌ای فرمانده، تضادی بین هرگونه الزامات امنیتی و ایمنی حاکم در کشتی به هنگام فعالیت آن کشتی پیش آید، فرمانده باید الزامات لازم جهت حفظ و نگهداری ایمنی کشتی را اجرا نماید. در چنین مواردی، فرمانده ممکن است اقدامات امنیتی موقتی‌ای را اجرا کند و باید فوری مرجع دریایی را در جریان بگذارد و، در صورت لزوم، دولت متعاهدی را که در بندر آن کشور، کشتی فعالیت دارد یا قصد ورود به آن را دارد، مطلع نماید. هرگونه اقدام امنیتی موقتی به موجب این مقرره باید، تا بیشترین حد ممکن، با سطح امنیتی غالب تناسب داشته باشد. هنگامی که چنین شرایطی شناسایی می‌شود، مرجع دریایی باید اطمینان حاصل کند که چنین تضادهایی رفع شده‌اند و احتمال وقوع مجدد آن کاهش یافته است.

مقرره ۹

کنترل و اقدامات تطابقی

۱. کنترل کشتی‌ها در بندر

دفتر هیئت دولت

۱.۱ از نظر این فصل، هر کشتی که این فصل در مورد آن اعمال می شود، هنگامی که در بندر دولت متعاهد دیگری قرار دارد، توسط مأمورین به طور مقتضی مجاز شده آن دولت که ممکن است همان‌هایی باشند که وظایفی را به موجب مقررہ ۱۹ فصل (۱) انجام می‌دهند، تحت کنترل قرار می‌گیرد. چنین کنترلی باید تنها به تحقیق در مورد وجود یک گواهینامه معتبر بین‌المللی امنیت کشتی یا یک گواهینامه معتبر بین‌المللی موقت امنیت کشتی صادره به موجب مقررہ بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس (گواهینامه) در کشتی محدود شود، که اگر معتبر بود باید پذیرفته شود، مگر این که دلایل مشخصی برای باور این وجود داشته باشد که کشتی با الزامات این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس مطابقت ندارد.

۱.۲ هنگامی که چنین دلایل مشخصی وجود دارد، یا هنگامی که گواهینامه معتبر درخواست می شود چنین گواهینامه‌ای موجود نباشد، مأمورین به طور مقتضی مجاز شده دولت متعاهد باید یکی از اقدامات کنترلی یا اقدامات کنترلی بیشتری را طبق آنچه در بند ۱.۳ ذکر شده، در رابطه با آن کشتی اعمال نمایند. چنین اقدامات اعمال شده باید متناسب بوده و با در نظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس باشد.

۱.۳ چنین اقدامات کنترلی به شرح زیر می باشد: بازرسی کشتی، ایجاد تأخیر در حرکت کشتی، توقیف کشتی، محدود کردن عملیات کشتی شامل جابجائی آن در بندر، یا اخراج کشتی از بندر، چنین اقدامات کنترلی ممکن است بیشتر یا به جای آن شامل اقدامات اصلاحی یا اداری کمتر دیگر شود.

۲. کشتی‌هایی که قصد ورود به بندر دولت متعاهد دیگری را دارند.

۲.۱ از نظر این فصل، یک دولت متعاهد می‌تواند کشتی‌هایی را که قصد ورود به بنادر آن را دارند ملزم نماید که با هدف اجتناب از نیاز به اعمال اقدامات یا مراحل کنترلی، اطلاعات زیر را در اختیار مأمورین به طور مقتضی مجاز شده دولت متعاهد قرار دهند تا اطمینان حاصل کنند که با این فصل، پیش از ورود به بندر مطابقت دارند:

۱. اینکه کشتی دارای یک گواهینامه معتبر می‌باشد و نام مقام صادرکننده آن؛

۲. سطح امنیتی که کشتی در حال حاضر در آن مشغول به فعالیت می‌باشد؛

۳. سطح امنیتی که کشتی در آن در هر یک از بنادر پیشین به هنگام فعل و انفعال کشتی/ بندر در محدوده زمانی مشخص شده در بند ۲.۳ فعالیت داشته است؛

۴. هرگونه اقدامات امنیتی خاص یا اضافی که توسط کشتی در هر یک از بنادر پیشین که کشتی فعل و انفعال کشتی/ بندر را در محدوده‌های زمانی مشخص شده در بند ۲.۳ انجام می‌داده، اتخاذ شده است؛

۵. اینکه روشهای مناسب امنیت کشتی در طی فعالیت کشتی یا کشتی در محدوده زمانی مشخص شده در بند ۲.۳ حفظ شده است؛ یا

۶. دیگر اطلاعات امنیتی مربوط عملی (اما نه جزئیات طرح امنیتی)، با در نظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس.

چنانچه دولت متعاهد درخواست نماید، کشتی یا شرکت کشتیرانی باید تأییدیه اطلاعات درخواستی فوق را به نحوی که برای آن دولت متعاهد قابل قبول باشد، تهیه نماید.

۲.۲ هر کشتی که این فصل در مورد آن اعمال می شود و قصد ورود به بندر دولت متعاهد دیگری را دارد باید اطلاعات مندرج در بندر ۲.۱ را بنا به درخواست مأمورین به طور مقتضی مجاز شده آن دولت، در اختیار قرار دهد. فرمانده می تواند از در اختیار گذاشتن چنین اطلاعاتی امتناع نماید، با علم به این که تهیه نکردن چنین اطلاعاتی ممکن است منجر به عدم پذیرش کشتی جهت ورود به بندر شود.

۲.۳ کشتی باید سوابق اطلاعات موضوع بند ۲.۱ را در مورد ۱۰ تسهیلات بندری‌ای که اخیراً به آنها مراجعه کرده، نگهداری نماید.

دفتر هیئت دولت

۴.۲ اگر پس از دریافت اطلاعات مندرج در بند ۱.۲، مأمورین به طور مقتضی مجاز شده دولت متعاقد بندری که کشتی قصد ورود به آن را دارد، دلایل مشخصی برای باور این داشته باشند که کشتی با الزامات این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس مطابقت ندارد، چنین مأمورانی باید تلاش کنند که ارتباط بین کشتی و مرجع دریایی مربوط آن را جهت رفع عدم تطابق برقرار نمایند. اگر چنین ارتباطی منجر به رفع نواقص نشد، یا اگر این مأموران دلایل موجه دیگری برای باور این داشته باشند که کشتی با الزامات این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس تطابق ندارد، چنین مأمورانی می‌توانند مراحل مرتبط با کشتی که در بند ۵.۲ قید شده را انجام دهند. هرگونه مراحل صورت پذیرفته باید متناسب بوده و با درنظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس باشد.

۵.۲ مراحل یادشده به شرح زیر خواهد بود:

۱. درخواست رفع عدم تطابق؛

۲. الزام کشتی جهت رفتن به منطقه‌ای که در آبهای سرزمینی یا آبهای داخلی دولت متعاقد می‌باشد؛

۳. بازرسی کشتی، اگر کشتی در آبهای سرزمینی دولت متعاقدی باشد که کشتی قصد ورود به بندر آن را دارد؛

۴. ممانعت از ورود به بندر

پیش از شروع به اقدام چنین مرحله‌ای، کشتی باید توسط دولت متعاقد از مقاصد وی مطلع شود. به محض باخبر شدن، فرمانده می‌تواند قصد خود را مبنی بر ورود به بندر بازپس بگیرد. در چنین مواردی، این مقررہ اعمال نخواهد شد.

۳. مقررات اضافی

۱.۳ در مواقعی که :

۱. اقدامات کنترلی، به غیر از اقدامات اصلاحی یا اداری کمتری که در بند ۳.۱ به آن اشاره شده، اعمال می‌شود؛
یا

۲. هر یک از مراحل موضوع بند ۵.۲ انجام می‌شود،

مأمور به طور مقتضی مجاز شده دولت متعاقد، باید بی‌درنگ به صورت مکتوب مرجع دریایی را از اقدامات کنترلی اعمال شده یا مراحل صورت گرفته و دلایل مربوط مطلع نماید. دولت متعاقدی که اقدامات کنترلی یا مرحله‌ای کنترلی را اعمال می‌نماید، همچنین باید سازمان امنیتی شناخته‌شده‌ای را که گواهی‌نامه مربوط را برای کشتی ذیربط صادر نموده و نیز سازمان را هنگامی که چنین اقدامات کنترلی اعمال می‌شود یا چنین مرحله‌ای صورت می‌پذیرد، مطلع نماید.

۳. هنگامی که به یک کشتی اجازه ورود به بندر داده نمی‌شود یا از بندر اخراج می‌شود، مقام‌های کشور صاحب بندری باید حقایق مربوط را به مقام‌های کشوری که کشتی در سفر بعدی به بندر مربوط آن مراجعه خواهد نمود، چنانچه برای وی محرز باشد، و نیز کشورهای ساحلی مربوط دیگر با درنظر گرفتن راهکارهایی که توسط سازمان تهیه خواهد شد، اطلاع دهد. از محرمانه بودن و امنیت چنین گزارشی باید اطمینان حاصل شود.

۳.۳ ممانعت از ورود به بندر بر اساس بندهای ۲.۴ و ۲.۵ یا اخراج از بندر، بر اساس بندهای ۱.۱ تا ۱.۳، باید تنها در صورتی اعمال شود که مأمورین به طور مقتضی مجاز شده دولت متعاقد دلایل مشخصی برای این باور داشته باشند که کشتی تهدید فوری برای امنیت یا ایمنی افراد، کشتی‌ها یا دیگر اموال ایجاد می‌کند و هیچ روش مناسب دیگری برای از بین بردن آن تهدید وجود ندارد.

۳.۴ اقدامات کنترلی موضوع بند ۱.۳ و مراحل موضوع بند ۵.۲ باید تنها زمانی بر اساس این مقررہ اعمال شود که عدم تطابق که موجب اعمال اقدامات یا مراحل کنترلی شده رفع شود به نحوی که به رضایت دولت متعاقد برسد، با درنظر گرفتن اقدامات پیشنهادی توسط کشتی یا مرجع دریایی، چنانچه وجود داشته باشد.

۵. به هنگام اعمال کنترل به موجب بند ۱، یا انجام مراحل به موجب بند ۲ توسط دولتهای متعاقد:
۱. کلیه تلاشهای ممکن باید انجام شود تا از توقیف بی‌جهت یا تأخیر بی‌دلیل کشتی جلوگیری شود. اگر یک کشتی بدین طریق، بی‌جهت توقیف شود یا تأخیر نماید، باید این حق را داشته باشد که غرامت هرگونه صدمه یا خسارت متحمل شده را جبران نماید.
 ۲. از دسترسی ضروری به کشتی در مواقع اضطراری یا به دلایل انسان دوستانه و جهت مقاصد امنیتی نباید ممانعت به عمل آید.

مقرره ۱۰

الزامات تسهیلات بندری

۱. تسهیلات بندری باید با الزامات مربوط این فصل و بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس با در نظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس مطابقت داشته باشد.
۲. دولت‌های متعاقد دارای تسهیلات بندری یا تسهیلات بندری در قلمرو خود که این مقرره در مورد آنها قابل اعمال است باید اطمینان حاصل نمایند که:
 ۱. ارزیابی‌های امنیتی تسهیلات بندری طبق مقررات بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس انجام شده، بازنگری و تأیید شده است.
 ۲. طرحهای امنیتی تسهیلات بندری طبق مقررات بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس تهیه، بازنگری، تأیید و اجرا شده‌اند.
۳. دولت‌های متعاقد باید کلیه اقدامات لازم را که باید در طرح امنیتی تسهیلات بندری برای سطوح مختلف امنیتی مورد توجه قرار گیرد، از جمله زمانی که ارائه اعلامیه امنیتی مورد نیاز است را تعیین و اطلاع دهند.

مقرره ۱۱

موافقت‌نامه‌های امنیتی جایگزین

۱. دولت‌های متعاقد ممکن است، به هنگام اجرای این فصل و بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس، در مورد ترتیبات امنیتی جایگزین به صورت کتبی، موافقت‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه با دولت‌های متعاقد دیگر منعقد نمایند که سفرهای بین‌المللی کوتاه در مسیرهای ثابت بین تسهیلات بندری واقع در قلمرو آنها را تحت پوشش قرار دهد.
۲. چنین موافقت‌نامه‌ای نباید سطح امنیتی دیگر کشتی‌ها یا تسهیلات بندری که تحت پوشش آن موافقت‌نامه قرار ندارند را به مخاطره اندازد.
۳. هر کشتی که تحت پوشش چنین موافقت‌نامه‌ای می‌باشد نباید هیچ فعالیت کشتی-با-کشتی را با کشتی‌ای که تحت پوشش آن موافقت‌نامه قرار ندارد، انجام دهد.
۴. چنین موافقت‌نامه‌هایی باید به صورت ادواری با توجه به تجارت حاصل و نیز هرگونه تغییر در شرایط خاص، یا ارزیابی خطرات امنیتی کشتی‌ها، تسهیلات بندری یا مسیرهای تحت پوشش آن موافقت‌نامه، بازنگری شود.

مقرره ۱۲

ترتیبات امنیتی برابر

۱. هر مرجع دریایی ممکن است به یک کشتی خاص یا گروهی از کشتیهایی که محق به برافراشتن پرچم آن (دولت) هستند اجازه دهد اقدامات امنیتی دیگری که برابر با آنهاست که در این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس قید شده را اجرا نمایند، به شرطی که چنین اقدامات امنیتی، حداقل از همان کارایی و کارآمدی اقدامات

مقرر در این فصل یا بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس برخوردار باشد. مرجع دریایی که چنین اقدامات امنیتی را مجاز می داند، باید جزئیات مربوط آن را به سازمان ارسال نماید.

۲. به هنگام اجرای این فصل و بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس، یک دولت متعاقد ممکن است به یک تسهیلات بندری خاص یا گروهی از تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود، به غیر از آنهایی که تحت پوشش موافقت نامه منعقد به موجب مقرر ۱۱ قرار دارند، اجازه دهد که اقدامات امنیتی ای که برابر با آنهایی است که در این فصل یا بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس قید شده، اجرا نمایند، به شرطی که چنین اقدامات امنیتی، حداقل از همان کارایی اقدامات مقرر در این فصل یا بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس برخوردار باشد. دولت متعاقدی که چنین اقدامات امنیتی را مجاز می داند، باید جزئیات مربوط را به سازمان ارسال نماید.

مقرر ۱۳

ارسال اطلاعات

۱. دولت های متعاقد باید، تا اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، اطلاعات زیر را به سازمان ارسال نمایند و این اطلاعات را جهت اطلاع در دسترس شرکت های کشتیرانی و کشتی ها قرار دهند:

۱. اسامی و جزئیات تماس مقام ملی خود یا مقام های مسؤول امنیت کشتی و تسهیلات بندری؛
۲. مکانهایی در داخل قلمرو خود که تحت پوشش طرح های امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری قرار دارند؛
۳. اسامی و جزئیات تماس افرادی که تخصیص یافته اند که در کلیه اوقات در دسترس باشند و زنگ های امنیتی کشتی - به - ساحل را، که در مقرر ۱. ۲. ۶ اشاره شده، دریافت و به محض وصول اقدام نمایند؛
۴. اسامی و جزئیات تماس افرادی که تخصیص یافته اند که در کلیه اوقات در دسترس باشند تا هرگونه مکاتبات را از دولت هایی متعاقدی که اقدامات کنترلی و تطابقی را که در مقرر ۱. ۳. ۹ به آن اشاره شده انجام می دهند، دریافت و به محض وصول اقدام نمایند؛
۵. اسامی و جزئیات تماس افرادی که تعیین شده اند که در تمام اوقات در دسترس باشند تا به کشتی ها، راهنمایی یا کمک ارائه نمایند و افرادی که کشتی ها می توانند به آنها هرگونه نگرانی های امنیتی را که در مقرر ۲. ۷ به آن اشاره شده، گزارش نمایند.

و پس از آن هنگامی که تغییری در آن به وقوع می پیوندد این اطلاعات را به روز نماید. سازمان باید این جزئیات را به دولت های متعاقد دیگر جهت اطلاع مأمورین آنها ابلاغ نماید.

۲. دولت های متعاقد باید، تا اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، اسامی و جزئیات تماس سازمان های امنیتی شناخته شده ای را که اختیار یافته اند به نیابت از آنها عمل کنند، همراه با جزئیات مسؤولیتهای ویژه آنها و شرایط اختیار تفویض شده به چنین سازمان هایی را به سازمان ارسال نمایند. چنین اطلاعاتی باید روزآمد شود و پس از آن هر زمان که تغییری در آن به وقوع پیوست آن را به روز نمایند. سازمان باید این جزئیات را به دولت های متعاقد دیگر جهت اطلاع مأمورین آنها ابلاغ نماید.

۳. دولت های متعاقد باید، تا اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، فهرستی که نشانگر طرح های امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری برای تسهیلات بندری واقع در قلمرو آنها می باشد را همراه با مکان یا مکانهای تحت پوشش هر طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری و تاریخ تأیید آن را به سازمان ارسال نمایند و پس از آن باید هنگامی که هر یک از تغییرات زیر به وقوع پیوست، آن را نیز ارسال نمایند:

۱. تغییری در مکان یا مکانهایی تحت پوشش طرح امنیتی تسهیلات بندری قرار است ایجاد شود یا ایجاد شده است. در چنین مواقعی، اطلاعاتی که ارسال می شوند باید نشانگر تغییری در مکان یا مکانهایی تحت پوشش طرح بوده و تاریخی را که چنین تغییری ایجاد خواهند شد یا اجرا شده اند را نشان دهد.

دفتر هیئت دولت

۲. زمانی که یک طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری، که قبلاً در فهرست ارائه شده به سازمان درج شده است، قرار است باز پس گرفته شود یا بازپس گرفته شده است. در چنین مواقعی، اطلاعاتی که ارسال می‌شوند باید نشانگر تاریخی باشد که این بازپس‌گیری نافذ خواهد شد یا اجرا شده است. در چنین مواردی، این ارسال به سازمان باید در اسرع وقت ممکن انجام شود؛ و
۳. مواردی به فهرست طرح‌های امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری قرار است اضافه شود. در چنین مواردی، اطلاعاتی که قرار است ارسال شود باید نشانگر مکان یا مکان‌های تحت پوشش این طرح و تاریخ تأیید آن باشد.
۴. دولت‌های متعاقد باید، در فواصل ۵ ساله پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، فهرست بازنگری شده و روزآمد کلیه طرح‌های امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری برای تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود همراه با مکان یا مکان‌های تحت پوشش هر طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری و تاریخ مربوط تأیید آن (و تاریخ تأیید هر اصلاحیه به آن) در طی ۵ سال پیشین که کلیه اطلاعات ارسال شده به سازمان بر اساس بند (۳) را از اعتبار ساقط نموده و جایگزین آنها می‌شود را به سازمان ارسال نمایند.
۵. دولت‌های متعاقد باید اطلاعات موافقت‌نامه‌ای که به موجب مقرر ۱۱ منعقد شده است را به سازمان ارسال نمایند. اطلاعات ارسالی باید شامل موارد زیر باشد:
۱. اسامی دولت‌های متعاقد که آن موافقت‌نامه را منعقد نموده‌اند؛
 ۲. تسهیلات بندری و مسیرهای ثابتی که تحت پوشش موافقت‌نامه قرار می‌گیرند؛
 ۳. تناوب بازنگری موافقت‌نامه؛
 ۴. تاریخ لازم‌الاجرا شدن موافقت‌نامه؛
 ۵. اطلاعات مربوط به انجام هرگونه رایزنی با دیگر دولت‌های متعاقد؛
- و پس از آن، باید در اسرع وقت ممکن، اطلاعات مربوط به زمانی که موافقت‌نامه اصلاح شده است یا پایان یافته است را به سازمان اطلاع دهد.
۶. هر دولت متعاهدی که، به موجب مقررات مقرر ۱۲، هرگونه ترتیبات امنیتی برابر را در رابطه با کشتی‌ای که محق به برافراشتن پرچم آن می‌باشد یا در رابطه با تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود مجاز می‌داند، باید جزئیات مربوط را به سازمان ارسال نماید.
۷. سازمان باید اطلاعات ارسال شده به موجب بند (۳) را در صورت درخواست در دسترس دولت‌های متعاقد دیگر، قرار دهد.

دفتر هیئت دولت

قطعنامه ۲ فراهمایی (کنفرانس)
(مصوب ۱۲ دسامبر ۲۰۰۲ برابر با ۲۱ آذر ۱۳۸۱)
تصویب آیین نامه بین‌المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری (آیین نامه آی.اس.پی.اس)

فراهمایی (کنفرانس)،

با تصویب اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)، آن طور که اصلاح شده (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می‌شود)، در ارتباط با اقدامات ویژه جهت افزایش ایمنی و امنیت دریانوردی، با در نظر گرفتن این که فصل جدید ۲-۱۱ کنوانسیون، به آیین نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (آیین نامه آی.اس.پی.اس) اشاره می‌کند و لازم می‌داند که کشتی ها، شرکتهای کشتیرانی و تسهیلات بندری با الزامات مربوط بخش (الف) آیین نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (آیین نامه آی.اس.پی.اس) آن طور که در بخش (الف) آیین نامه مشخص شده است، مطابقت نمایند، با عقیده بر این که اجرای فصل یاد شده توسط دولت های متعاقد، کمک بسیاری به ارتقاء ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ این دو در روی کشتی و خشکی خواهد نمود، با مدنظر قرار دادن پیش نویس آیین نامه امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری که توسط کارگروه ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی (که از این پس «سازمان» نامیده می‌شود) در اجلاس هفتاد و پنجم و هفتاد و ششم آن کارگروه به منظور بررسی و تصویب توسط فراهمایی (کنفرانس) تهیه شده است،

۱- آیین نامه بین‌المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری (که از این پس «آیین نامه» نامیده می‌شود) و متن آن به پیوست این قطعنامه می باشد را تصویب می نماید؛

۲- از دولت های متعاقد کنوانسیون دعوت درخواست می‌کند که توجه نمایند که به محض لازم الاجرا شدن فصل جدید ۲-۱۱ کنوانسیون، آیین نامه در تاریخ اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) نافذ خواهد شد؛

۳- از کارگروه ایمنی دریانوردی درخواست می نماید که این آیین نامه را تحت بازنگری قرار داده و حسب مورد آن را اصلاح نماید؛

۴- از دبیر کل سازمان درخواست می نماید که نسخ مصدق این قطعنامه و متن آیین نامه را که در پیوست آمده برای کلیه دولت های متعاقد کنوانسیون ارسال نماید؛

۵- به علاوه از دبیر کل درخواست می نماید که نسخ این قطعنامه و پیوست آن را برای کلیه اعضای سازمان که عضو دولت های متعاقد کنوانسیون نیستند، ارسال نماید.

دفتر هیئت دولت

۲- تعاریف

دفتر هیئت دولت

۲.۱ از نظر این بخش، مگر صراحتاً طور دیگری قید شده باشد:

۱. کنوانسیون یعنی کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) آن طور که اصلاح شده.
۲. مقررہ یعنی مقررہ کنوانسیون.
۳. فصل یعنی فصل کنوانسیون.
۴. طرح امنیتی کشتی یعنی طرحی که تهیه شده تا از کاربرد اقدامات طراحی شده روی کشتی، به منظور حفاظت افراد روی آن، کالا، واحدهای حمل کالا، انبارهای کشتی یا کشتی در برابر خطرات حادثه امنیتی، اطمینان حاصل شود.
۵. طرح امنیتی تسهیلات بندری یعنی طرحی که تهیه شده تا از کاربرد اقدامات طراحی شده به منظور حفاظت از تسهیلات بندری و کشتی‌ها، افراد، کالا، واحدهای حمل کالا و انبارهای کشتی واقع در تسهیلات بندری در برابر خطرات حادثه امنیتی، اطمینان حاصل شود.
۶. مامور امنیتی کشتی یعنی فردی روی کشتی که در برابر فرمانده پاسخگو است، توسط شرکت کشتیرانی به عنوان مسؤل امنیت کشتی، شامل اجرا و حفظ و نگهداری طرح امنیتی کشتی و جهت ارتباط با مامور امنیتی شرکت کشتیرانی و مامورین امنیتی تسهیلات بندری تعیین شده است.
۷. مامور امنیتی شرکت کشتیرانی یعنی شخص تعیین شده توسط شرکت کشتیرانی جهت حصول اطمینان از انجام ارزیابی امنیتی کشتی، تهیه طرح امنیتی کشتی، ارسال آن جهت تأیید و پس از آن اجرا و نگهداری آن و شخص رابط بین مامورین امنیتی تسهیلات بندری و مامور امنیتی کشتی.
۸. مامور امنیتی تسهیلات بندری یعنی شخص منصوب به عنوان مسؤل تهیه، اجرا، بازبینی و حفظ و نگهداری طرح امنیتی تسهیلات بندری و مسؤل ارتباط با مامورین امنیتی کشتی و مامورین امنیتی شرکت کشتیرانی.
۹. سطح امنیتی ۱ یعنی سطحی که برای آن حداقل اقدامات حفاظتی امنیتی لازم باید در تمام اوقات حفظ و نگهداری شود.
۱۰. سطح امنیتی ۲ یعنی سطحی که برای آن اقدامات اضافی حفاظتی مناسب امنیتی باید برای دوره ای که خطر وقوع حادثه امنیتی بیشتر می شود، حفظ و نگهداری شود.
۱۱. سطح امنیتی ۳ یعنی سطحی که برای آن اقدامات امنیتی حفاظتی ویژه بیشتری باید برای دوره محدودی که وقوع حادثه امنیتی احتمال می رود یا قریب الوقوع است، حفظ و نگهداری شود، اگر چه ممکن است امکان تعیین هدف خاصی وجود نداشته باشد.
- ۲.۲ « کشتی » هنگامی که در این آیین نامه استفاده می شود شامل واحدهای حفاری متحرک فراساحلی و شناورهای تندرو، آن طور که در مقررہ ۱ فصل ۲-۱۱ تعریف شده، می باشد.
- ۲.۳ « دولت متعاہد » در ارتباط با هر گونه ارجاعی به تسهیلات بندری، هنگامی که در بندهای ۱۴ الی ۱۸ استفاده می شود، شامل ارجاع به « مقام منتخب » خواهد بود.
- ۲.۴ اصطلاحاتی که در این بخش طور دیگری تعریف نشده اند دارای همان معانی می باشند که در فصول ۱ و ۲-۱۱ به آنها نسبت داده شده است.

۳- کاربرد

۳.۱ این آیین نامه در رابطه با موارد زیر اعمال می شود:

۱. انواع کشتی های زیر که به سفرهای بین المللی مبادرت می ورزند:
 ۱. کشتی های مسافری، شامل شناورهای تفریحی تندرو مسافری؛
 ۲. کشتی های باری، شامل شناورهای تندرو با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و بیشتر؛ و

دفتر هیئت دولت

۳. واحدهای حفاری متحرک فراساحلی؛ و

۲. تسهیلات بندری ای که به چنین کشتی هایی که به سفرهای بین المللی می پردازند، خدمات ارائه می کنند.

۳.۲ با وجود مقررات بند ۲.۱، ۳، دولت های متعاقد باید در مورد کاربرد این بخش از آیین نامه در ارتباط با تسهیلات بندری واقع در سرزمین خود که اساساً توسط کشتی هایی که به سفرهای بین المللی نمی پردازند، مورد استفاده قرار می گیرند، اما گاهی لازم می شود که به کشتی های ورودی یا خروجی که به سفرهای بین المللی مشغول هستند خدمات ارائه نمایند، تصمیم گیری نمایند.

۳.۲.۱ دولت های متعاقد باید تصمیماتی را که تحت بند ۳.۲ می گیرند بر اساس ارزیابی امنیتی به عمل آمده از تسهیلات بندری طبق این بخش از آیین نامه، اتخاذ نمایند.

۳.۲.۲ هر تصمیمی که دولت متعاقد به موجب بند ۳.۲ اتخاذ می نماید، نباید سطح امنیتی را که منظور نظر فصل ۲-۱۱ یا این بخش از آیین نامه جهت دستیابی می باشد را به مخاطره اندازد.

۳.۳ این آیین نامه در مورد کشتی های جنگی، کشتی های تدارکاتی نظامی، یا دیگر کشتی های تحت بهره برداری یا با مالکیت دولت متعاقد که تنها جهت خدمات غیرتجاری دولتی مورد استفاده قرار می گیرند اعمال نمی گردد.

۳.۴ بند های ۵ تا ۱۳ و ۱۹ این بخش در مورد شرکت های کشتیرانی و کشتی ها آن طور که در مقرر ۴ فصل ۲-۱۱ تعریف شده، اعمال می گردد.

۳.۵ بندهای ۵ و ۱۴ تا ۱۸ این بخش در مورد تسهیلات بندری ای که در مقرر ۱۰ فصل ۲-۱۱ توصیف شده اعمال می گردد.

۳.۶ هیچ چیز در این آیین نامه نباید به حقوق یا تعهدات کشورها به موجب حقوق بین الملل خللی وارد نماید.

۴- مسؤلیت های دولت های متعاقد

۴.۱ با رعایت مفاد مقرر ۳ فصل ۲-۱۱ و مقرر ۷ فصل ۲-۱۱، دولت های متعاقد باید سطوح امنیتی را ایجاد نموده و به منظور جلوگیری از حوادث امنیتی، راهکار تدارک ببینند. سطوح امنیتی بالاتر نشانگر احتمال بیشتر وقوع حوادث امنیتی می باشد. عواملی که باید در ایجاد سطح امنیتی مناسب مدنظر قرار گیرد شامل:

۱. میزان موثق بودن اطلاعات مربوط به خطر؛

۲. میزان تأیید اطلاعات مربوط به خطر؛

۳. میزان خاص بودن یا قریب الوقوع بودن اطلاعات خطر؛ و

۴. نتایج بالقوه وقوع چنین حادثه امنیتی.

۴.۲ دولت های متعاقد، هنگامی که سطح امنیتی ۳ را تعیین می نمایند، در صورت لزوم، باید دستورهای مقتضی را صادر نمایند و اطلاعات مربوط به امنیت را در اختیار کشتی ها و تسهیلات بندری که ممکن است متاثر شوند، قرار دهند.

۴.۳ دولت های متعاقد ممکن است برخی وظایف امنیتی خود به موجب فصل ۲-۱۱ و این بخش از آیین نامه را به غیراز موارد زیر، به یک سازمان امنیتی شناخته شده محول نمایند:

۱. ایجاد سطح امنیتی مربوط؛

۲. تأیید ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحیه های متعاقب ارزیابی تأیید شده؛

۳. تعیین تسهیلات بندری که نیاز است برای آنها یک مامور امنیتی تسهیلات بندری تخصیص داده شود؛

۴. تأیید طرح امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحیه های متعاقب طرح تأیید شده؛

دفتر هیئت دولت

۵. اعمال اقدامات کنترلی و تطابقی طبق مقررہ ۹ فصل ۲-۱۱؛ و

۶ ایجاد الزامات مربوط به اظهارنامه امنیتی.

۴.۴ دولت های متعاہد باید، تا اندازہ ای کہ بہ نظر آنها مناسب می رسد، کارآمدی طرحهای امنیتی کشتی و تسهیلات بندری یا اصلاحیہ های چنین طرحهایی را کہ خود آنها تأیید کرده اند، یا در مورد کشتی ها، کارآمدی طرحهایی کہ بہ نیابت از آنها تأیید شدہ است را مورد آزمایش قرار دهند.

۵- اظهارنامه امنیتی

۵.۱ دولت های متعاہد باید با ارزیابی میزان خطری کہ فعل و انفعال کشتی/ بندر یا فعالیت کشتی یا کشتی برای مردم، اموال یا محیط زیست ایجاد می کند، تعیین نماید کہ چہ هنگامی اظهارنامه امنیتی مورد نیاز می باشد.

۵.۲ یک کشتی می تواند در موارد زیر تکمیل اظهارنامه امنیتی را درخواست نماید:

۱. هنگامی کہ کشتی نسبت بہ تسهیلات بندری یا نسبت بہ کشتی دیگری کہ با آن فعل و انفعال دارد، از سطح امنیتی بالاتری برخوردار است؛

۲. هنگامی کہ موافقت نامہ ای در خصوص اظهارنامه امنیتی بین دولت های متعاہد در خصوص سفرهای بین المللی خاص یا برخی کشتی هایی کہ بہ چنین سفرهایی مشغول هستند وجود داشته باشد؛

۳. هنگامی کہ یک خطر امنیتی یا یک حادثہ امنیتی، کشتی یا تسهیلات بندری را در بر گرفته باشد؛ چنانچہ قابل اجرا باشد؛

۴. هنگامی کہ کشتی در بندری است کہ آن بندر ملزم نیست طرح امنیتی تأیید شدہ تسهیلات بندری داشته باشد و آن را اجرا نماید؛ یا

۵. کشتی فعالیت های «کشتی یا کشتی» را با کشتی دیگری انجام می دهد کہ ملزم نیست کہ طرح امنیتی تأیید شدہ کشتی داشته باشد و آن را اجرا نماید.

۵.۳ درخواست های تکمیل اظهارنامه امنیتی، بہ موجب این بخش، باید توسط تسهیلات بندری یا کشتی مربوط تصدیق شود.

۵.۴ اظهار نامه امنیتی باید توسط افراد زیر تکمیل شود:

۱. فرماندہ یا مامور امنیتی کشتی بہ نیابت از کشتی (کشتی ها)؛ و، در صورت اقتضا؛

۲. مامور امنیتی تسهیلات بندری یا، اگر دولت متعاہد طور دیگری تصمیم گیری نماید، توسط هر فرد دیگری کہ مسؤول امنیت بخش ساحلی، بہ نیابت از تسهیلات بندری می باشد.

۵.۵ اعلامیہ امنیتی باید الزامات امنیتی را کہ می تواند بین یک تسهیلات بندری و یک کشتی (یا بین کشتی ها) مشترک باشد را مورد توجه قرار دهد و مسؤولیت هر یک از آنها را ذکر نماید.

۵.۶ دولت های متعاہد باید، با در نظر گرفتن مفاد مقررہ ۳.۲.۹ فصل ۲-۱۱، حداقل مدتی کہ اظهارنامه امنیتی باید توسط تسهیلات بندری واقع در قلمرو آنها نگهداری شود را مشخص نمایند.

۵.۷ مراجع دریایی باید با در نظر گرفتن مفاد مقررہ ۳.۲.۹ فصل ۲-۱۱، حداقل مدتی کہ اظهارنامه امنیتی باید توسط کشتی های تحت پرچم آنها نگهداری شود را مشخص نمایند.

۶- تعہدات شرکت کشتیرانی

۶.۱ شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید کہ طرح امنیتی کشتی حاوی بیانات شفاف است کہ بر روی اختیارات فرماندہ تاکید می نماید. شرکت کشتیرانی باید در طرح امنیت کشتی ذکر نماید کہ چہت تصمیم

گیری در مورد ایمنی و امنیت کشتی و درخواست کمک از شرکت کشتیرانی یا هر دولت متعاهدی، چنانچه ضرورت ایجاب نماید، فرمانده اختیار و مسؤولیت فوق العاده را دارد.

۶.۲ شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که مامور امنیتی شرکت کشتیرانی، فرمانده و مامور امنیتی کشتی از پشتیبانی لازم جهت انجام وظایف و مسؤولیت های خود طبق فصل ۲-۱۱ و این بخش از آیین نامه برخوردار می باشند.

۷- امنیت کشتی

۷.۱ هر کشتی لازم است پیرو سطوح امنیتی وضع شده توسط دولت های متعاهد به شرح زیر اقدام نماید.
۷.۲ در سطح امنیتی شماره ۱، باید فعالیت های زیر از طریق اقدامات مناسب، روی همه کشتی ها، با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه انجام شود تا بتوان اقدامات پیشگیرانه علیه حوادث امنیتی را تعیین و اتخاذ نمود:

۱. حصول اطمینان از اجرای وظایف امنیتی کلیه کشتی ها؛

۲. کنترل دسترسی به کشتی؛

۳. کنترل سوار شدن افراد به کشتی و وسایل شخصی آنها؛

۴. نظارت بر مناطق محدودیت دار به منظور حصول اطمینان از این که تنها افراد مجاز به آن دسترسی دارند؛

۵. نظارت بر محدوده های عرشه و نواحی احاطه کننده کشتی؛

۶. نظارت بر جا به جایی کالا و انبارهای کشتی؛ و

۷. حصول اطمینان از در دسترس بودن آسان ارتباطات امنیتی.

۷.۳ در سطح امنیتی ۲، اقدامات حفاظتی اضافه تر مشخص شده در طرح امنیتی کشتی، باید برای هر فعالیت ذکر شده در بند ۷.۲ با در نظر گرفتن راهکار ارائه شده در بخش (ب) این آیین نامه به مورد اجرا درآید.

۷.۴ در سطح امنیتی ۳، اقدامات حفاظتی ویژه بیشتری که در طرح امنیتی کشتی ذکر شده، باید برای هر فعالیت ذکر شده در بند ۷.۲، با در نظر گرفتن راهکار ارائه شده در بخش (ب) این آیین نامه به مورد اجرا درآید.

۷.۵ هنگامی که سطح امنیتی ۲ یا ۳ توسط مرجع دریایی تعیین می شود، کشتی باید دریافت دستورهای مربوط به تغییر سطح امنیتی را اعلام نماید.

۷.۶ کشتی، پیش از ورود به بندر یا هنگامی که در بندر واقع در آبهای سرزمینی دولت متعاهدی قرار دارد که سطح امنیتی ۲ یا ۳ را تعیین نموده است، باید دریافت این دستور را اعلام نموده و به مامور امنیتی تسهیلات بندری شروع اجرای اقدامات و رویه های مناسب را که در طرح امنیتی کشتی ذکر شده، و در مورد سطح امنیتی ۳، دستورهای صادر شده توسط دولت متعاهدی که سطح امنیتی را تعیین نموده است اطمینان دهد. کشتی باید هرگونه مشکلاتی را که در اجرا داشته است گزارش نماید. در چنین مواردی، باید مامور امنیتی تسهیلات بندری و مامور امنیتی کشتی درخصوص اقدامات مناسب با یکدیگر ارتباط برقرار کرده و همکاری نمایند.

۷.۷ اگر یک کشتی توسط مرجع دریایی ملزم شود که سطح امنیتی بالاتری را برقرار نماید یا زمانی که در سطح امنیتی بالاتری نسبت به بندری که قصد ورود به آن را دارد یا بندری که هم اکنون در آن واقع است باشد، آنگاه کشتی باید، بدون درنگ، وضعیت را به مقام صلاحیت دار دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده و مامور امنیتی تسهیلات بندری، اطلاع دهد.

۷.۷.۱ در چنین مواقعی، مامور امنیتی کشتی باید با مامور امنیتی تسهیلات بندری ارتباط برقرار نماید و در صورت لزوم در مورد اقدامات مناسب همکاری نماید.

- ۷.۸ مرجع دریایی که کشتی های تحت پرچم خود را ملزم می نماید تا سطح امنیتی ۲ یا ۳ را در بندر دولت متعاقد دیگری برقرار نماید، باید بدون درنگ آن دولت متعاقد را مطلع نماید.
- ۷.۹ هنگامی که دولت های متعاقد سطوح امنیتی را ایجاد می کنند و از در اختیار بودن اطلاعات سطح امنیتی برای کشتی هایی که در آبهای سرزمینی آنها فعالیت می کنند یا قصد ورود خود را به آبهای سرزمینی آنها اطلاع داده اند اطمینان حاصل می نمایند، به چنین کشتی هایی باید اطلاع داده شود که هوشیاری خود را حفظ کنند و بلافاصله به مرجع دریایی خود و کشورهای ساحلی مجاور هر گونه اطلاعاتی را که توجه آنها را جلب می کند و ممکن است بر روی امنیت دریایی منطقه تاثیر بگذارد، گزارش نمایند.
- ۷.۹.۱ هنگامی که به چنین کشتی هایی سطح امنیتی مربوط اطلاع داده شد، دولت متعاقد باید با در نظر گرفتن راهکار ارائه شده در بخش (ب) این آیین نامه، آن کشتی ها را از هر گونه اقدامات امنیتی که باید انجام دهند و چنانچه عملی باشد، اقداماتی که توسط دولت متعاقد جهت جلوگیری از خطر انجام گرفته است، مطلع نماید.

۸- ارزیابی امنیتی کشتی

- ۸.۱ ارزیابی امنیتی کشتی بخش ضروری و لاینفک روند تهیه و روزآمد سازی طرح امنیتی کشتی می باشد.
- ۸.۲ مامور امنیتی شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که ارزیابی امنیتی کشتی توسط افراد دارای مهارت های لازم برای ارزیابی امنیتی کشتی، طبق این بخش و با در نظر گرفتن راهکار ارائه شده در بخش (ب) این آیین نامه صورت می گیرد.
- ۸.۳ با رعایت مفاد بند ۱.۲.۹، یک سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است ارزیابی امنیتی یک کشتی خاص را انجام دهد.
- ۸.۴ ارزیابی امنیتی کشتی باید شامل بازرسی امنیتی در محل و حداقل، اصول زیر باشد:
۱. تعیین اقدامات، روشها و فعالیت های موجود امنیتی؛
 ۲. تعیین و برآورد عملیات کلیدی روی کشتی که از جهت حفاظتی مهم می باشد؛
 ۳. شناسایی خطرات احتمالی نسبت به عملیات کلیدی روی کشتی و احتمال وقوع آنها، به منظور برقرار نمودن و اولویت بندی کردن اقدامات امنیتی؛ و
 ۴. تعیین نقاط ضعف، شامل عوامل انسانی موجود در زیرساخت ها، سیاست گذاری ها و روش ها.
- ۸.۵ ارزیابی امنیتی کشتی باید توسط شرکت کشتیرانی، مستند، بازبینی، تأیید و نگهداری شود.

۹- طرح امنیتی کشتی

- ۹.۱ هر کشتی باید یک طرح امنیتی کشتی که توسط مرجع دریایی تأیید شده است را روی کشتی داشته باشد. این طرح باید مقرراتی را برای سه سطح امنیتی آن طور که در این بخش از آیین نامه تعریف شده، وضع نماید.
- ۹.۱.۱ با رعایت مفاد بند ۱.۲.۹، یک سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است طرح امنیتی کشتی را برای یک کشتی خاص تهیه کند.
- ۹.۲ مرجع دریایی ممکن است بازنگری و تأیید طرحهای امنیتی کشتی، یا اصلاحیه های طرح تأیید شده پیشین را به سازمانهای امنیتی شناخته شده محول نماید.

- ۹.۲.۱ در چنین مواردی، سازمان امنیتی شناخته شده ای که بازبینی و تأیید طرح امنیتی کشتی یا اصلاحیه های آن را برای یک کشتی خاص بر عهده دارد، نباید در تدوین ارزیابی امنیتی یا طرح امنیتی کشتی یا اصلاحیه های تحت بازبینی، دست داشته باشد.
- ۹.۳ ارائه طرح امنیتی کشتی یا اصلاحیه های طرح تأیید شده پیشین جهت تأیید، باید همراه با ارزیابی امنیتی ای که بر اساس آن طرح یا اصلاحیه ها تهیه شده اند، همراه باشد.
- ۹.۴ چنین طرحی باید با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه تهیه شود و باید به زبان یا زبانهای کاری کشتی نوشته شود، اگر زبان یا زبانهای استفاده شده انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی نباشد، ترجمه یکی از این زبانها باید پیوست گردد. طرح امنیتی کشتی باید، حداقل، به موارد زیر پردازد:
۱. اقدامات طراحی شده جهت جلوگیری از آوردن سلاح، مواد خطرناک و وسایلی که به منظور استفاده علیه مردم، کشتی ها یا بنادر می باشد و حمل آنها با هر نیتی روی کشتی غیرمجاز است؛
 ۲. تعیین مناطق محدودیت دار و اقدامات جلوگیری از دسترسی غیرمجاز به آنها؛
 ۳. اقدامات مربوط به جلوگیری از دسترسی غیرمجاز به کشتی؛
 ۴. روشهای واکنش به تهدیدات امنیتی یا نقض امنیت، شامل مقررات حفاظت از فعالیت های حیاتی کشتی یا فعل و انفعال کشتی / بندر؛
 ۵. روشهای واکنش در برابر دستورهای امنیتی که دولت های متعاقد ممکن است در سطح امنیتی ۳ اعلام نمایند؛
 ۶. روشهای تخلیه از در صورت تهدیدات امنیتی یا نقض امنیت؛
 ۷. وظایف کارکنان روی کشتی که جهت مسؤولیت های امنیتی تخصیص یافته اند و دیگر کارکنان مسؤول روی کشتی در خصوص جوانب امنیتی؛
 ۸. روشهای ممیزی فعالیتهای امنیتی؛
 ۹. روشهای آموزش، مانورها و تمرینات مربوط به طرح امنیتی؛
 ۱۰. روشهای مواجهه با فعالیت های امنیتی تسهیلات بندری؛
 ۱۱. روشهای بازنگری ادواری طرح و روزآمدسازی آن؛
 ۱۲. روشهای گزارش دهی حوادث امنیتی؛
 ۱۳. تعیین مامور امنیتی کشتی؛
 ۱۴. تعیین مامور امنیتی شرکت کشتیرانی شامل اطلاعات تماس ۲۴ ساعته وی؛
 ۱۵. روشهای حصول اطمینان از بازرسی، آزمایش، سنجش و نگهداری هر تجهیزات امنیتی تدارک دیده شده روی کشتی؛
 ۱۶. تناوب آزمایش یا سنجش هر تجهیزات امنیتی تدارک دیده شده روی کشتی؛
 ۱۷. تعیین مکانهایی که نقاط فعال سازی سیستم زنگ خطر امنیتی کشتی پیش بینی شده است؛^۱ و
 ۱۸. روشها، دستورالعمل ها و راهکار استفاده از سامانه زنگ خطر امنیتی کشتی، شامل آزمایش، فعالسازی، غیرفعال سازی و تنظیم مجدد و محدود کردن زنگ خطرهای غیرواقعی.
- ۹.۴.۱ کارکنانی که ممیزی های داخلی مربوط به فعالیت های امنیتی مندرج در طرح را انجام می دهند یا اجرای طرح را ارزشیابی می کنند، باید مستقل از فعالیت هایی باشند که مورد ممیزی قرار می گیرد، مگر این که این امر به دلیل اندازه و ماهیت شرکت کشتیرانی یا کشتی میسر نباشد.

۱- رجوع شود به اقدام بیشتر توسط سازمان بین المللی دریانوردی در رابطه با افزایش امنیت دریانوردی و ایجاد اقدامات مفصلی جهت افزایش امنیت کشتی ها، تسهیلات بندری واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل، و سکوهاى ثابت و شناوری که تحت پوشش فصل ۲-۱۱ و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (۱۹۵۳) قرار نمی

گیرند، مصوب فرامعابى امنیت دریانوردی (به ترتیب طی قطعنامه ۳ و ۷)

۹. اجرای هرگونه اصلاح این طرح؛ و
۱۰. حفظ و نگهداری، سنجش و آزمایش هر تجهیزات امنیتی تدارک دیده شده روی کشتی شامل آزمایش سیستم زنگ خطر امنیتی کشتی.
- ۱۰.۲ سوابق مربوط باید به زبان یا زبانهای کاری کشتی نگهداری شود. اگر زبان یا زبانهای استفاده شده انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی نباشد، ترجمه یکی از این زبانها باید پیوست شود.
- ۱۰.۳ سوابق ممکن است به صورت الکترونیکی نگهداری شود. در این صورت باید به طریقی از حذف، از بین بردن یا اصلاح غیرمجاز آن جلوگیری شود.
- ۱۰.۴ سوابق باید از دسترسی غیرمجاز یا افشا محافظت شود.

۱۱- مامور امنیتی شرکت کشتیرانی

- ۱۱.۱ شرکت کشتیرانی باید یک مامور امنیتی شرکت تعیین نماید. شخصی تعیین شده به عنوان مامور امنیتی شرکت ممکن است به عنوان مامور امنیتی یک یا چند کشتی، بسته به تعداد یا نوع کشتی هایی شرکت از آنها بهره برداری می نماید، فعالیت کند، به شرطی که دقیقاً مشخص شود که این شخص مسؤول کدام کشتی ها می باشد. یک شرکت ممکن است بر اساس تعداد یا نوع کشتی هایی که اداره می کند، چندین نفر را به عنوان مامورین امنیتی شرکت تعیین نماید به شرطی که دقیقاً مشخص شود که هر شخص مسؤول کدام کشتی ها می باشد.
- ۱۱.۲ علاوه بر وظایفی که جای دیگری در این بخش از آیین نامه ذکر شده، وظایف و مسؤولیت های مامور امنیتی شرکت باید شامل موارد زیر اما محدود به آن نشود:
 ۱. اطلاع سطح تهدیدهایی که کشتی احتمالاً با آنها مواجه خواهد شد، با استفاده از ارزیابی های امنیتی مناسب و دیگر اطلاعات مربوط؛
 ۲. حصول اطمینان از انجام ارزیابی های امنیتی کشتی؛
 ۳. حصول اطمینان از تهیه طرح امنیتی کشتی، ارائه آن جهت تأیید و پس از آن اجرا و حفظ و نگهداری طرح؛
 ۴. حصول اطمینان از این که طرح امنیتی کشتی، در صورت لزوم، اصلاح می شود، تا نواقص رفع شده و الزامات امنیتی هر کشتی جداگانه برآورده شود؛
 ۵. ترتیب دادن ممیزهای داخلی و بازنگری فعالیت های امنیتی؛
 ۶. ترتیب دادن تصدیق های اولیه و بعدی کشتی توسط مرجع دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده؛
 ۷. حصول اطمینان از این که نقایص و عدم تطابق هایی که در طی ممیزی های داخلی، بازبینی های ادواری، بازرسی های امنیتی و تصدیق های تطبیق مشخص شده است، کاملاً مورد توجه قرار می گیرد و به آن پرداخته می شود؛
 ۸. ارتقاء هوشیاری و آگاهی امنیتی؛
 ۹. حصول اطمینان از آموزش مناسب کارکنان مسؤول امنیت کشتی؛
 ۱۰. حصول اطمینان از ارتباط و همکاری کارآمد بین مامور امنیتی کشتی و مامورین ذیربط امنیت تسهیلات بندری؛
 ۱۱. حصول اطمینان از ارتباط منطقی بین الزامات امنیتی و الزامات ایمنی؛
 ۱۲. حصول اطمینان از اینکه چنانچه از طرحهای امنیتی ناوگان یا کشتی هم خانواده استفاده می شود، طرح امنیتی هر کشتی کاملاً منعکس کننده اطلاعات ویژه کشتی مربوط باشد؛ و
 ۱۳. حصول اطمینان از این که ترتیبات جایگزین یا برابر تأیید شده برای یک کشتی خاص یا گروهی از کشتی ها اجرا و حفظ و نگهداری می شود.

۱۲- مامور امنیتی کشتی

۱. یک مامور امنیتی کشتی باید برای هر کشتی تعیین شود.
۲. علاوه بر وظایفی که جای دیگری در این بخش از آیین نامه ذکر شده است، وظایف و مسؤولیت های مامور امنیتی کشتی باید شامل موارد زیر اما محدود به آن نشود:
 ۱. بر عهده گرفتن بازرسی های منظم امنیتی از کشتی به منظور حصول اطمینان از این که اقدامات امنیتی مناسب تداوم دارند؛
 ۲. تداوم طرح امنیتی کشتی و نظارت بر اجرای آن، شامل هرگونه اصلاح طرح؛
 ۳. هماهنگی در جوانب امنیتی جا به جایی کالا و انبارهای کشتی با دیگر کارکنان روی کشتی و با مامورین امنیتی تسهیلات بندری مربوط؛
 ۴. پیشنهاد تغییرات در طرح امنیتی کشتی؛
 ۵. گزارش هرگونه نقص و عدم تطابق هایی که در طی ممیزی های داخلی، بازبینی های ادواری، بازرسی های امنیتی و تصدیق مطابقت مدارک مشخص می شود به مامور امنیتی شرکت و اجرای هر گونه اقدامات اصلاحی؛
 ۶. ارتقاء هوشیاری و آگاهی امنیتی روی کشتی؛
 ۷. حصول اطمینان از این که آموزشهای لازم جهت کارکنان روی کشتی، در صورت اقتضا، تدارک دیده شده است؛
 ۸. گزارش کلیه حوادث امنیتی؛
 ۹. هماهنگی با مامور امنیتی شرکت و مامور امنیتی مربوط تسهیلات بندری، در اجرای طرح امنیتی کشتی؛ و
 ۱۰. حصول اطمینان از این که تجهیزات امنیتی، اگر موجود باشد، به طور دقیق کار می کند، آزمایش و تنظیم شده و حفظ و نگهداری می شود.

۱۳- آموزش، مانورها و تمرینات در رابطه با امنیت کشتی

۱. مامور امنیتی شرکت کشتیرانی و کارکنان ذریبط روی خشکی باید دانش لازم را داشته و با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه آموزش ببینند.
۲. مامور امنیتی کشتی باید دانش لازم را داشته و با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه آموزش ببیند.
۳. کارکنان روی کشتی که دارای وظایف و مسؤولیت های ویژه امنیتی هستند، باید وظایف خود در قبال امنیت کشتی که در طرح امنیتی کشتی ذکر شده را درک نموده و باید دارای دانش کافی بوده و توانائی انجام وظایف محوله را با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه داشته باشند.
۴. به منظور حصول اطمینان از اجرای کارآمد طرح امنیتی کشتی، مانورهایی باید در فواصل مناسب با توجه به نوع کشتی، تغییرات کارکنان کشتی و تسهیلات بندری که به آن مراجعه خواهد کرد و دیگر شرایط مربوط، با توجه به راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه انجام شود.
۵. مامور امنیتی شرکت کشتیرانی باید از هماهنگی و اجرای کارآمد طرحهای امنیتی کشتی از طریق شرکت در تمرینات با فواصل مناسب، با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه اطمینان حاصل کند.

دفتر هیئت دولت

۱۴- امنیت تسهیلات بندری

۱۴.۱ هر تسهیلات بندری لازم است که طبق سطوح امنیتی تعیین شده توسط دولت متعاهدی که در قلمرو آن واقع شده است، اقدام نماید. اقدامات و رویه های امنیتی در مورد تسهیلات بندری باید به نحوی اعمال شود که کمترین مداخله یا تاخیر را برای مسافری، کشتی، کارکنان کشتی، بازدید کنندگان، کالاها و خدمات بوجود آورد.

۱۴.۲ در سطح امنیتی شماره ۱، فعالیت های زیر باید از طریق اقدامات مناسب در کلیه تسهیلات بندری و با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه و به منظور تعیین و انجام اقدامات پیشگیرانه علیه حوادث امنیتی به مورد اجرا درآید:

۱. حصول اطمینان از انجام کلیه وظایف امنیتی تسهیلات بندری؛

۲. کنترل دسترسی به تسهیلات بندری؛

۳. نظارت بر تسهیلات بندری، شامل منطقه (مناطق) لنگرگاهی و اسکله ها؛

۴. نظارت بر مناطق محدودیت دار به منظور حصول اطمینان از این که تنها افراد مجاز به آن دسترسی دارند؛

۵. نظارت بر جا به جایی کالا؛

۶. نظارت بر اداره انبارهای کشتی؛ و

۷. حصول اطمینان از در دسترس بودن آسان ارتباطات امنیتی.

۱۴.۳ در سطح امنیتی شماره ۲، اقدامات حفاظتی اضافی تر، مندرج در طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید برای هر یک از فعالیت های مشروح در بند ۱۴.۲ با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه به مورد اجرا در آید.

۱۴.۴ در سطح امنیتی شماره ۳، اقدامات حفاظتی ویژه بیشتری که در طرح امنیتی تسهیلات بندری ذکر شده، باید برای هر یک از فعالیت های مشروح در بند ۱۴.۲ با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه به مورد اجرا درآید.

۱۴.۴.۱ به علاوه، در سطح امنیتی ۳، لازم است تسهیلات بندری به دستورهای امنیتی که توسط دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده صادر شده؛ واکنش نشان داده و آنها را اجرا نماید.

۱۴.۵ هنگامی که به مامور امنیتی تسهیلات بندری اطلاع داده می شود که یک کشتی در رابطه با مطابقت با الزامات فصل ۲-۱۱ یا این بخش یا در اجرای اقدامات و رویه های مناسب آن طور که در طرح امنیتی کشتی به تفصیل شرح داده شده و در سطح امنیتی ۳ پس از دریافت دستورهای امنیتی دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده، با مشکل مواجه است، مامور امنیتی تسهیلات بندری و مامور امنیتی کشتی باید با یکدیگر ارتباط برقرار کرده و اقدامات مقتضی را هماهنگ نمایند.

۱۴.۶ هنگامی که به مامور امنیتی تسهیلات بندری اطلاع داده می شود که کشتی در سطح امنیتی ای می باشد که بالاتر از سطح امنیتی تسهیلات بندری است، مامور امنیتی تسهیلات بندری باید موضوع را به مقام صلاحیتدار گزارش نموده و باید با مامور امنیتی کشتی ارتباط برقرار نموده و در صورت لزوم، در اجرای اقدامات مناسب همکاری نماید.

۱۵- ارزیابی امنیت تسهیلات بندری

۱۵.۱ ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری بخش ضروری و لاینفک روند تهیه و روزآمد سازی طرح امنیتی تسهیلات

بندری می باشد.

دفتر هیئت دولت

۱۵.۲ ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باید توسط دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده انجام شود. دولت متعاهد ممکن است به یک سازمان امنیتی شناخته شده اختیار دهد تا ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری یک تسهیلات بندری خاص را که در قلمرو آن واقع شده، انجام دهد.

۱۵.۲.۱ هنگامی که ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری توسط سازمان امنیتی شناخته شده انجام شده است، ارزیابی امنیتی باید بازبینی شود و به منظور مطابقت با این بخش، توسط دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده تأیید شود.

۱۵.۳ افرادی که ارزیابی را انجام می دهند باید دارای مهارت‌های لازم جهت ارزیابی امنیت تسهیلات بندری، طبق این بخش، و با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه باشند.

۱۵.۴ ارزیابی های امنیتی تسهیلات بندری باید به صورت ادواری بازبینی و روزآمد شود، با توجه به تغییر در تهدیدات و یا تغییرات جزئی در تسهیلات بندری و باید همیشه هنگامی که تغییرات عمده ای در تسهیلات بندری ایجاد می شود بازبینی شده و روزآمد شود.

۱۵.۵ ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باید، حداقل، شامل اصول زیر باشد:

۱. تعیین و برآورد دارایی های مهم و زیرساخت‌هایی که از نظر حفاظتی مهم هستند؛
۲. تعیین تهدیدات احتمالی نسبت به دارایی ها و زیرساخت‌ها و احتمال وقوع آنها، به منظور برقراری و اولویت بندی کردن اقدامات امنیتی؛

۳. تعیین، انتخاب و اولویت بندی اقدامات دفاعی و تغییرات شکلی و میزان کارآمدی آنها در کاهش آسیب پذیری؛ و

۴. تعیین نقاط ضعف، شامل عوامل انسانی موجود در ساختمانهای زیربنایی، سیاست گذاری ها و روش ها.

۱۵.۶ دولت متعاهد ممکن است مجاز بداند که ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری بیش از یک تسهیلات بندری را تحت پوشش قرار دهد مشروط بر این که متصدی، مکان، عملیات، تجهیزات و طراحی این تسهیلات بندری مشابه باشد. دولت متعاهدی که چنین ترتیبی را مجاز می داند باید جزئیات مربوط را به سازمان اطلاع دهد.

۱۵.۷ به محض اتمام ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری، گزارشی باید تهیه شود که حاوی خلاصه ای از نحوه انجام ارزیابی، شرحی از هر آسیب پذیری یافت شده در طی ارزیابی و شرح اقدامات دفاعی که می تواند برای پرداختن به هر آسیب پذیری استفاده شود، باشد. این گزارش باید از دسترسی غیرمجاز یا افشا محافظت شود.

۱۶- طرح امنیتی تسهیلات بندری

۱۶.۱ یک طرح امنیتی تسهیلات بندری، بر اساس ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری برای هر تسهیلات بندری، مناسب جهت فعل و انفعال کشتی/ بندر، باید تهیه و نگهداری شود. این طرح باید مقرراتی را برای سه سطح امنیتی، آن طور که در این بخش از آیین نامه تعریف شده، وضع نماید.

۱۶.۱.۱ با رعایت مفاد بند ۱۶.۲، یک سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است طرح امنیتی تسهیلات بندری یک تسهیلات بندری خاص را تهیه نماید.

۱۶.۲ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید توسط دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده است، تأیید شود.

۱۶.۳ چنین طرحی باید با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه تهیه شود و باید به زبان کاری تسهیلات بندری باشد. این طرح باید حداقل موارد زیر را در برگیرد:

۱. اقدامات طراحی شده جهت جلوگیری از آوردن هر گونه سلاح یا دیگر وسایل و مواد خطرناک به

تسهیلات بندری یا روی کشتی به قصد استفاده علیه مردم، کشتی ها یا بنادر که حمل آنها غیرمجاز می

باشد؛

۲. اقدامات طراحی شده به منظور جلوگیری از دسترسی غیرمجاز به تسهیلات بندری، به کشتی هایی که در تسهیلات بندری پهلو گرفته اند، و به مناطق محدودیت دار تسهیلات بندری؛
۳. روشهای عکس العمل در برابر تهدیدات امنیتی یا نقض امنیت، شامل قوانین مقررات تسهیلات بندری یا فعل و انفعال کشتی/بندر؛
۴. روشهای واکنش به دستورهای امنیتی دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده و در سطح امنیتی ۳ ممکن است صادر نماید،
۵. روشهای تخلیه در صورت وجود تهدیدات امنیتی یا نقایض امنیتی؛
۶. وظایف کارکنان تسهیلات بندری که دارای مسؤولیت های امنیتی می باشند و دیگر کارکنان تسهیلات بندری در خصوص جوانب امنیتی؛
۷. روشهای رویارویی با فعالیت های امنیتی کشتی؛
۸. روشهای بازنگری ادواری طرح و روزآمدسازی؛
۹. روشهای گزارش دهی حوادث امنیتی؛
۱۰. تعیین مامور امنیتی تسهیلات بندری شامل مشخصات تماس ۲۴ ساعته وی؛
۱۱. روشهای حصول اطمینان از امنیت اطلاعات موجود در طرح؛
۱۲. اقدامات طراحی شده جهت حصول اطمینان از امنیت کار آمد کالا و تجهیزات حمل کالا در تسهیلات بندری؛
۱۳. روشهای ممیزی طرح امنیتی تسهیلات بندری؛
۱۴. روشهای واکنش در مواقعی که سیستم زنگ خطر امنیتی کشتی در تسهیلات بندری فعال شده است؛ و
۱۵. روشهای تسهیل نمودن مرخصی های روی خشکی کارکنان کشتی یا تغییر کارکنان، همچنین تسهیل دسترسی بازدید کنندگان کشتی شامل نمایندگان سازمان های کار و امور رفاهی دریانوردان.
- ۱۶.۴ افرادی که ممیزی های داخلی فعالیت های امنیتی مندرج در طرح را انجام می دهند یا اجرای طرح را ارزیابی می کنند، باید مستقل از فعالیت هایی که مورد ممیزی قرار می گیرند باشند، مگر این که این امر به خاطر اندازه و ماهیت تسهیلات بندری میسر نباشد.
- ۱۶.۵ طرح امنیتی تسهیلات بندری ممکن است با طرح امنیتی بندر یا هر گونه طرح یا طرحهای وضعیت اضطراری دیگر بندری ادغام یا بخشی از آن باشد.
- ۱۶.۶ دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده باید در مورد این که چه تغییراتی در طرح امنیتی تسهیلات بندری نباید اجرا شود تا زمانی که اصلاحیه های طرح مذکور توسط آن دولت تأیید شود، تصمیم گیری نماید.
- ۱۶.۷ این طرح ممکن است به صورت الکترونیکی باشد. در چنین مواردی، باید به طریقی از حذف، از بین بردن یا اصلاح غیرمجاز آن جلوگیری به عمل آید.
- ۱۶.۸ این طرح باید از دسترسی غیرمجاز یا افشاء محافظت شود.
- ۱۶.۹ دولت متعاهد ممکن است مجاز بداند که طرح امنیتی تسهیلات بندری بیش از یک تسهیلات بندری را تحت پوشش قرار دهد، چنانچه بهره بردار، مکان، فعالیت، تجهیزات و طراحی این تسهیلات بندری مشابه باشند. هر دولت متعاهدی که چنین ترتیبات جایگزینی را مجاز می داند، باید جزئیات مربوط را به سازمان اعلام نماید.

۱۷- مامور امنیتی تسهیلات بندری

- ۱۷.۱ یک مامور امنیتی تسهیلات بندری باید برای هر بندر تخصیص یابد. یک فرد می تواند به عنوان مامور امنیتی یک یا چند تسهیلات بندری تعیین شود.
- ۱۷.۲ علاوه بر مواردی که جای دیگری در این بخش از آیین نامه ذکر شده است، وظایف و مسؤولیت های مامور امنیتی تسهیلات بندری باید شامل موارد زیر اما محدود به آن نشود:
 ۱. انجام بازرسی امنیتی جامع اولیه تسهیلات بندری با در نظر داشتن ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری مربوط؛
 ۲. حصول اطمینان از تهیه و حفظ و نگهداری طرح امنیتی تسهیلات بندری؛
 ۳. اجرا و تمرین طرح امنیتی تسهیلات بندری؛
 ۴. انجام بازرسی های منظم امنیتی از تسهیلات بندری به منظور حصول اطمینان از تداوم اقدامات امنیتی مناسب؛
 ۵. پیشنهاد و الحاق، حسب مورد، اصلاح طرح امنیتی تسهیلات بندری به منظور اصلاح نواقص و روز آمد سازی طرح با در نظر گرفتن تغییرات مربوط در تسهیلات بندری؛
 ۶. ارتقاء هوشیاری و آگاهی امنیتی کارکنان تسهیلات بندری؛
 ۷. حصول اطمینان از فراهم بودن آموزشهای لازم جهت کارکنان مسؤول امنیت تسهیلات بندری؛
 ۸. گزارش به مقام های ذیربط و حفظ و نگهداری سوابق وقوع حوادثی که امنیت تسهیلات بندری را به مخاطره می اندازد؛
 ۹. هماهنگی با مامور (مامورین) امنیتی کشتی و شرکت کشتیرانی مربوط در اجرای طرح امنیتی تسهیلات بندری؛
 ۱۰. هماهنگی در ارائه خدمات امنیتی، حسب مورد؛
 ۱۱. حصول اطمینان از برآورده شدن استانداردهای مربوط به کارکنان مسؤول امنیت تسهیلات بندری؛
 ۱۲. حصول اطمینان از این که تجهیزات امنیتی، چنانچه موجود باشد، دقیقاً کار می کند، آزمایش، سنجش و حفظ و نگهداری می شود؛ و
 ۱۳. کمک به مامورین امنیتی کشتی در تأیید هویت افرادی که قصد سوار شدن به کشتی را دارند، هنگامی که درخواست می شود.
- ۱۷.۳ مامور امنیتی تسهیلات بندری باید از حمایت لازم جهت اجرای وظایف و مسؤولیتهایی که به موجب فصل ۲-۱۱ و این بخش از آیین نامه به وی محول شده، برخوردار باشد.

۱۸- آموزش، مانورها و تمرینات امنیتی مربوط به تسهیلات بندری

- ۱۸.۱ مامور امنیتی تسهیلات بندری و کارکنان ذیربط امنیت تسهیلات بندری باید دارای دانش لازم بوده و با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه آموزش ببینند.
- ۱۸.۲ کارکنان تسهیلات بندری که دارای وظایف امنیتی ویژه می باشند باید به وظایف و مسؤولیت خود جهت امنیت تسهیلات بندری آن طور که در طرح امنیتی تسهیلات بندری ذکر شده، آگاه بوده و باید با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه دارای دانش مکفی بوده و توانایی انجام وظایف محوله را داشته باشند.
- ۱۸.۳ به منظور حصول اطمینان از اجرای کارآمد طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید با توجه به انواع فعالیت های تسهیلات بندری، تغییرات کارکنانی تسهیلات بندری، نوع کشتی هایی که تسهیلات بندری مربوط به آنها

سرویس ارائه می نماید و دیگر شرایط مرتبط، با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه، مانورهایی در فواصل مناسب صورت گیرد.

۱۸.۴ مامور امنیتی تسهیلات بندری باید از هماهنگی و اجرای کارآمد طرح امنیتی تسهیلات بندری، از طریق شرکت در تمرینات در فواصل مناسب با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) آیین نامه اطمینان حاصل نماید.

۱۹- تصدیق و صدور گواهینامه برای کشتی ها

۱۹.۱ تصدیق ها

۱.۱.۱ هر کشتی که این بخش از آیین نامه در مورد آن اعمال می شود، مشمول تصدیق های تعیین شده زیر خواهد بود:

۱. یک تصدیق اولیه، پیش از این که کشتی به خدمت گرفته شود یا پیش از این که گواهینامه مورد نیاز به موجب بند ۱۹.۲ برای بار اول صادر شود، که شامل تصدیق کامل سیستم امنیتی کشتی و هر تجهیزات امنیتی مربوط که تحت پوشش مقررات مربوط فصل ۲-۱۱، این بخش از آیین نامه و طرح تأیید شده امنیتی کشتی قرار می گیرد، می باشد. این تصدیق باید اطمینان حاصل نماید که سیستم امنیتی کشتی و هر تجهیزات امنیتی مربوط به کشتی کاملاً با الزامات قابل اعمال فصل ۲-۱۱ و این بخش از آیین نامه مطابقت دارد، در شرایط رضایت بخشی است و جهت خدماتی که کشتی قصد انجام آن را دارد مناسب می باشد؛

۲. یک تصدیق مجدد، در فواصل مشخص شده توسط مرجع دریایی، که نباید از ۵ سال تجاوز نماید، مگر هنگامی که بند ۱۹.۳ قابل اعمال باشد. این تصدیق باید اطمینان حاصل نماید که سیستم امنیتی کشتی و هر تجهیزات امنیتی مربوط به کشتی کاملاً با الزامات قابل اعمال فصل ۲-۱۱، این بخش از آیین نامه و طرح امنیتی تأیید شده کشتی مطابقت دارد، در شرایط رضایت بخشی است و جهت خدماتی که کشتی قصد انجام آن را دارد مناسب است؛

۳. حداقل یک تصدیق میانی. اگر تنها یک تصدیق میانی انجام می شود این تصدیق باید بین دومین و سومین تاریخ سالگرد گواهینامه آن طور که در مقرر (ژ) ۲ فصل ۱ توصیف شده، انجام شود. تصدیق میانی باید شامل بازرسی سیستم امنیتی و هر تجهیزات امنیتی مربوط به کشتی باشد تا اطمینان حاصل شود که جهت خدماتی که برای کشتی متصور است، رضایت بخشی باقی می ماند. چنین تصدیق میانی باید روی گواهینامه پشت نویسی شود.

۴. هر گونه تصدیق اضافی دیگر آن طور که توسط مرجع دریایی تعیین می شود.

۱۹.۱.۲ تصدیق کشتی ها باید توسط مامورین مرجع دریایی انجام شود. اگر چه، ممکن است مرجع دریایی انجام تصدیق ها را به یک سازمان امنیتی شناخته شده موضوع مقرر ۱ فصل ۲-۱۱ محول نماید.

۱۹.۱.۳ در هر مورد، مرجع دریایی ذیربط، باید اتمام و کارایی تصدیق را تضمین نماید و باید متعهد شود که اطمینان حاصل نماید ترتیبات لازم جهت برآورده نمودن این وظیفه فراهم است.

۱۹.۱.۴ سیستم امنیتی کشتی و هر گونه تجهیزات امنیتی دیگر مربوط به کشتی، پس از تصدیق، باید طبق مفاد مقررهای ۲.۴ و ۶ فصل ۲-۱۱، این بخش از آیین نامه و طرح امنیتی تأیید شده کشتی، حفظ و نگهداری شود. پس از این که هر گونه تصدیق به موجب بند ۱.۱.۱۹ اتمام یافت، هیچ تغییری نباید در سیستم امنیتی کشتی، هر تجهیزات امنیتی مربوط یا طرح امنیتی تأیید شده کشتی بدون اجازه مرجع دریایی ایجاد شود.

دفتر هیئت دولت

۱۹.۲ صدور یا پشت نویسی گواهینامه‌ها

۱۹.۲.۱ یک گواهینامه بین المللی امنیت کشتی باید پس از تصدیق اولیه یا مجدد، طبق مقررات بند ۱.۱ صادر شود.

۱۹.۲.۲ چنین گواهینامه ای باید توسط مرجع دریایی یا توسط سازمان امنیتی شناخته شده به نیابت از مرجع دریایی، صادر یا پشت نویسی شود.

۱۹.۲.۳ یک دولت متعاقد دیگر، ممکن است بنا به درخواست مرجع دریایی موجب بازرسی کشتی‌ای شود، و چنانچه مجاب شود که با مقررات بند ۱.۱.۱.۱ مطابقت دارد، باید گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی را صادر یا اجازه صدور آن را برای کشتی بدهد، و به هنگام لزوم آن گواهینامه کشتی را طبق این آیین نامه پشت نویسی نماید یا دستور پشت نویسی آن را بدهد.

۱۹.۲.۳.۱ یک رونوشت از گواهینامه و یک رونوشت از گزارش تصدیق باید در اسرع وقت ممکن برای مرجع دریایی درخواست کننده فرستاده شود.

۱۹.۲.۳.۲ گواهینامه ای که به این ترتیب صادر می شود باید حاوی گزاره ای باشد مبنی بر این که این گواهینامه بنا به درخواست مرجع دریایی صادر شده است و باید از همان قدرت و همان رسمیت گواهینامه های صادره به موجب بند ۲.۲.۱۹ برخوردار باشد.

۱۹.۲.۴ گواهینامه بین المللی امنیت کشتی باید به شکلی تهیه شود که با نمونه ارائه شده در پیوست این آیین نامه برابر باشد. اگر زبان مورد استفاده انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی نباشد، ترجمه یکی از این زبانها باید پیوست شود.

۱۹.۳ مدت و اعتبار گواهینامه

۱۹.۳.۱ یک گواهینامه بین المللی امنیت کشتی باید برای مدتی که توسط مرجع دریایی مشخص می شود و نباید از ۵ سال تجاوز نماید صادر شود.

۱۹.۳.۲ هنگامی که تصدیق مجدد طی سه ماه پیش از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود تکمیل شود، گواهینامه جدید باید از تاریخ تکمیل تصدیق مجدد تا تاریخی که از ۵ سال پس از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود تجاوز نخواهد کرد، معتبر باقی بماند.

۱۹.۳.۲.۱ هنگامی که تصدیق مجدد پس از تاریخ انقضای گواهینامه موجود تکمیل شود، گواهینامه جدید باید از تاریخ تکمیل تصدیق مجدد تا تاریخی که از ۵ سال پس از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود تجاوز نخواهد کرد، معتبر باقی بماند.

۱۹.۳.۲.۲ هنگامی که تصدیق مجدد بیش از سه ماه پیش از تاریخ انقضای گواهینامه موجود تکمیل شود، گواهینامه جدید باید از تاریخ تکمیل تصدیق مجدد تا تاریخی که از ۵ سال پس از تاریخ تکمیل تصدیق مجدد تجاوز نخواهد کرد، معتبر باقی بماند.

۱۹.۳.۳ اگر گواهینامه ای برای مدت کمتر از ۵ سال صادر می شود، مرجع دریایی می تواند اعتبار گواهینامه را بیش از تاریخ انقضای حداکثر زمان مشخص شده در بند ۱.۱.۱۹ افزایش دهد، مشروط بر این که هنگامی که گواهینامه ای برای مدت ۵ سال صادر می شود، تصدیق های مندرج در بند ۱.۱.۱۹ حسب مورد انجام گرفته باشند.

۱۹.۳.۴ اگر تصدیق مجدد تکمیل شده باشد و گواهینامه جدید را نتوان پیش از تاریخ انقضای گواهینامه موجود صادر نمود یا در کشتی قرار داد، مرجع دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده به نیابت از مرجع دریایی می تواند گواهینامه موجود را پشت نویسی نماید و چنین گواهینامه‌ای باید به عنوان گواهینامه معتبر برای مدت بیشتری که نباید از ۵ ماه از تاریخ انقضای تجاوز نماید، پذیرفته شود.

دفتر هیئت دولت

۵. ۱۹.۳ اگر کشتی در زمان انقضای گواهینامه در بندری نباشد که قرار است در آن تصدیق شود، مرجع دریایی می تواند مدت اعتبار گواهینامه را تمدید کند اما این تمدید فقط به جهت اجازه به کشتی برای اتمام سفر خود برای رسیدن به بندری است که در آن قرار است تصدیق شود و فقط در مواردی که صحیح و منطقی بنظر رسد چنین کاری انجام می شود. هیچ گواهینامه ای نباید بیشتر از ۳ ماه تمدید شود و کشتی ای که برای آن تمدیدی اعطاء شده، نباید هنگام ورود به بندری که باید در آن تصدیق شود با استناد به چنین تمدیدی بدون داشتن گواهینامه جدید، محق به ترک بندر شود. هنگامی که تصدیق مجدد کامل می شود، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که نباید ۵ سال از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود پیش از تمدید اعطاء شده تجاوز نماید، معتبر باقی بماند.

۶. ۱۹.۳ گواهینامه صادره برای کشتی ای که به سفرهای کوتاه مشغول است و به موجب مقررات فوق الذکر در این بخش تمدید نشده است، می تواند توسط مرجع دریایی برای یک مهلت یک ماهه از تاریخ انقضای مندرج در آن تمدید شود. هنگامی که تصدیق مجدد تکمیل شد، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که نباید ۵ سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود پیش از تمدید اعطاء شده تجاوز نماید، معتبر باقی بماند.

۷. ۱۹.۳ اگر تصدیق میانی پیش از مدت مشخص شده در بند ۱.۱.۱۹ تکمیل شود، آنگاه:

۱. تاریخ انقضای مندرج در گواهینامه باید از طریق پشت نویسی به تاریخی که نباید بیش از ۳ ماه دیرتر از تاریخی باشد که تصدیق میانی اتمام یافته است، اصلاح شود؛

۲. تاریخ انقضای می تواند بدون تغییر باقی بماند به شرط آنکه یک یا چند تصدیق اضافی به گونه ای انجام شوند که از حداکثر فواصل میان تصدیق هایی که در بند ۱.۱.۱۹ تجویز شده تجاوز ننمایند.

۸. ۱۹.۳ گواهینامه صادره به موجب بند ۱۹.۲ در هر یک از موارد زیر از اعتبار ساقط می شود:

۱. اگر تصدیق های مربوط طی مدت مشخص شده در بند ۱.۱.۱۹ کامل نشود؛

۲. اگر گواهینامه طبق بند ۱.۱.۱۹.۳ و ۱.۱.۱۹.۷، چنانچه عملی باشد، پشت نویسی نشده باشد؛

۳. هنگامی که شرکت کشتیرانی مسؤولیت اداره کشتی ای را بر عهده می گیرد که سابقاً توسط آن شرکت کشتیرانی اداره نمی شده است؛ و

۴. پس از انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر.

۹. ۱۹.۳ در صورت:

۱. انتقال کشتی به پرچم دولت متعاهد دیگر، دولت متعاهدی که کشتی سابقاً حق برافراشتن پرچم آن را داشته، باید هر چه سریعتر رونوشت یا، کلیه اطلاعات مربوط به گواهینامه بین المللی امنیت کشتی را که کشتی پیش از انتقال داشته و رونوشت گزارشهای موجود تصدیق را به مرجع دریایی تحویل گیرنده ارسال نماید، یا

۲. در صورت تقبل مسؤولیت اداره کشتی ای که شرکت کشتیرانی قبلاً آن را اداره نمی کرده، شرکت کشتیرانی قبلی باید هر چه سریعتر، رونوشت هر گونه اطلاعات مربوط به گواهینامه بین المللی امنیت کشتی یا اطلاعات تسهیل در تصدیق، مندرج در بند ۱۹.۲.۴ را برای شرکت کشتیرانی تحویل گیرنده ارسال نماید.

۴. ۱۹ صدور گواهینامه موقت

۱. ۱۹.۴ گواهینامه های مشخص شده در بند ۱۹.۲ تنها زمانی باید صادر شود که مرجع دریایی صادر کننده گواهینامه کاملاً رضایت حاصل نماید که کشتی با الزامات بند ۱.۱۹ مطابقت دارد. اگر چه پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، به منظور این که :

دفتر هفت دولت

۱. یک کشتی در زمان تحویل یا پیش از به کار گیری یا به کار گیری مجدد آن بدون گواهینامه نباشد؛

۲. انتقال یک کشتی از پرچم یک دولت متعاقد به پرچم دولت متعاقد دیگر؛

۳. انتقال کشتی از پرچم کشوری که عضو دولت متعاقد نمی باشد به پرچم یک دولت متعاقد؛ یا

۴. هنگامی که شرکت کشتیرانی مسؤولیت اداره کشتی ای را بر عهده می گیرد که سابقاً آن را اداره نمی کرده است؛

تا زمانی که گواهینامه موضوع بند ۲. ۱۹ صادر شود، مرجع دریایی می تواند یک گواهینامه موقت بین المللی امنیت کشتی طبق نمونه ارائه شده در پیوست این بخش از آیین نامه صادر نماید.

۲. ۱۹. گواهینامه موقت بین المللی امنیت کشتی تنها باید هنگامی صادر شود که مرجع دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده به نیابت از مرجع دریایی تصدیق نموده باشند که:

۱. ارزیابی امنیتی کشتی، مورد لزوم در این بخش از آیین نامه، تکمیل شده است؛

۲. یک رونوشت از طرح امنیتی کشتی که الزامات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه را برآورده می نماید و روی کشتی موجود می باشد، جهت بازبینی و تأیید ارائه شده است و روی کشتی اجرا می شود؛

۳. کشتی به سیستم زنگ خطر امنیتی الزامات مقرر ۶ فصل ۲-۱۱ را برآورده می نماید، چنانچه لازم باشد، مجهز شده است؛

۴. مامور امنیتی شرکت کشتیرانی:

۱. از موارد زیر اطمینان حاصل نموده است:

۱. بازنگری طرح امنیتی کشتی جهت مطابقت با این بخش از آیین نامه

۲. ارائه طرح امنیتی جهت تأیید، و

۳. اجرای طرح امنیتی روی کشتی، و

۲. مامور امنیتی شرکت کشتیرانی ترتیبات لازم را برقرار نموده است، شامل ترتیبات مربوط به مانورها، تمرین ها و ممیزی های داخلی، که از طریق آن مامور امنیتی شرکت کشتیرانی رضایت حاصل می کند که کشتی به طور موفقیت آمیزی تصدیق مورد لزوم طبق بند ۱. ۱. ۱۹، را طی ۶ ماه به اتمام رسانده است؛

۵. ترتیبات جهت انجام تصدیق های مورد لزوم در بند ۱. ۱. ۱۹ ایجاد شده است؛

۶. فرمانده، مامور امنیتی کشتی، و دیگر کارکنان کشتی که دارای وظایف امنیتی خاص هستند با وظایف و مسؤولیت های خود آن طور که در این بخش از آیین نامه ذکر شده و با مقررات مربوط طرح امنیتی کشتی که در کشتی موجود است آشنا هستند و چنین اطلاعاتی به زبان کاری کارکنان کشتی یا زبانهای قابل فهم آنان تهیه شده است؛ و

۷. مامور امنیتی کشتی الزامات این بخش از آیین نامه را برآورده ساخته است.

۳. ۱۹. گواهینامه موقت بین المللی امنیت کشتی ممکن است توسط مرجع دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده ای که اختیار یافته است به نیابت از وی عمل کند، صادر شود.

۴. ۱۹. گواهینامه موقت بین المللی امنیت کشتی باید برای ۶ ماه معتبر باقی بماند، یا تا زمانی که گواهینامه مورد لزوم بند ۲. ۱۹ صادر شود، هر کدام زودتر باشد و ممکن است تمدید نشود.

۵. ۱۹. هیچ دولت متعاهدی نباید گواهینامه موقت بین المللی امنیت کشتی متعاقب متوالی را برای یک کشتی صادر نماید، اگر بنابر قضاوت مرجع دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده، یکی از اهداف

دفتر هیئت دولت

کشتی یا شرکت کشتیرانی از درخواست چنین گواهینامه ای برای مدتی افزون بر زمان گواهینامه موقت اولیه آن طور که در بند ۴.۴.۱۹ توصیف شده، اجتناب از تطابق کامل با فصل ۲-۱۱ یا این بخش از آیین نامه باشد.

۴.۶.۱۹ از نظر مقرر ۹ فصل ۲-۱۱، دولت های متعاقد ممکن است، پیش از پذیرش گواهینامه موقت بین المللی امنیت کشتی به عنوان گواهینامه معتبر، اطمینان حاصل نمایند که الزامات بندهای ۴.۲.۴.۱۹ تا ۴.۲.۶.۱۹ برآورده شده است.

دفتر هیئت دولت

پیوست بخش الف
پیوست ۱
فرم گواهینامه بین المللی امنیت کشتی
گواهینامه بین المللی امنیت کشتی

(کشور)

(مهر رسمی)

شماره گواهینامه:

صادر به موجب مقررات
آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری
(آیین نامه آی اس پی اس)

تحت مسؤولیت دولت

(نام کشور)

توسط

(اشخاص یا سازمان مجاز)

نام کشتی:

شماره یا حروف مشخصه:

بندر ثبت:

نوع کشتی:

وزن ناخالص:

شماره سازمان بین المللی دریانوردی:

نام و نشانی شرکت کشتیرانی:

گواهی می شود:

۱. که سیستم امنیتی کشتی و دیگر تجهیزات امنیتی مربوط طبق بند ۱.۱ بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» تصدیق شده است:

۲. که این تصدیق نشان داد که سیستم امنیتی کشتی و هر تجهیزات امنیتی مربوط از کلیه جوانب رضایتبخش بوده و کشتی با الزامات قابل اعمال فصل ۲-۱۱ کنوانسیون و بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» مطابقت دارد.

۳. که کشتی دارای طرح امنیتی تأیید شده کشتی می باشد.

تاریخ تصدیق اولیه/ مجدد که مبنای این گواهینامه می باشد:

این گواهینامه تا تاریخ با رعایت تصدیق های مندرج بند ۱.۱.۱ بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس»، اعتبار دارد.

صادر در

(محل صدور گواهینامه)

تاریخ صدور گواهینامه :

(امضای مقام مسؤول مجاز صادر کننده گواهینامه)

(مهر یا امضای مقام صادرکننده، حسب مورد)

دفتر هیئت دولت

پشت نویسی جهت تصدیق میانی

گواهی می شود که با تصدیق میانی مورد لزوم در بند ۱.۱.۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس، تشخیص داده شد که کشتی با مقررات مربوط فصل ۲-۱۱ کنوانسیون و بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» مطابقت دارد.

تصدیق میانی
امضا:
(امضای مقام مجاز)
مکان:
تاریخ:
(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضا)

پشت نویسی جهت تصدیق های اضافی^۱

تصدیق اضافی
امضا:
(امضای مقام مجاز)
مکان:
تاریخ:
(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضا)

تصدیق اضافی
امضا:
(امضای مقام مجاز)
مکان:
تاریخ:
(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضا)

تصدیق اضافی
امضا:
(امضای مقام مجاز)
مکان:
تاریخ:
(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضا)

دفتر رهیت دولت

۱- این قسمت از گواهینامه توسط مرجع دریایی برای مشخص کردن این که تصدیق اضافی را به گونه پیش بینی شده در بند ۱۹.۱.۱۴ ایجاد کرده یا نکرده است، تعدیل خواهد شد.

تصدیق اضافی طبق بند ۲.۷.۳.۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس

گواهی می شود که با تصدیق اضافی مورد لزوم در بند ۲.۷.۳.۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس تشخیص داده شد که کشتی با مقررات مربوط فصل ۲-۱۱ کنوانسیون و بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس مطابقت دارد.

تصدیق اضافی امضا:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضا)

پشت نویسی جهت تمدید گواهینامه ای که کمتر از ۵ سال اعتبار دارد، هنگامی که بند ۳.۳.۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس اعمال می شود

این کشتی با مقررات مربوط بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» مطابقت دارد و این گواهینامه باید طبق بند ۳.۳.۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس تا تاریخ معتبر پذیرفته شود.

امضا:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضا)

پشت نویسی هنگامی که تصدیق مجدد تکمیل شده است و بند ۴.۳.۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس اعمال می شود

این کشتی با مقررات مربوط بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس مطابقت دارد و این گواهینامه باید طبق بند ۴.۳.۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس تا تاریخ معتبر پذیرفته شود.

امضا:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضا)

دفتر هیئت دولت

پشت نویسی جهت تمدید اعتبار گواهینامه تا زمان رسیدن به بندر تصدیق هنگامی که بند ۵. ۳. ۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس اعمال می شود یا برای دادن مهلت هنگامی که بند ۶. ۳. ۱۹ بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» اعمال می شود

این گواهینامه باید طبق بند ۵. ۳. ۱۹ / ۶. ۳. ۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس، تا تاریخ معتبر پذیرفته شود.

امضا:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضا)

پشت نویسی جهت جلو انداختن تاریخ انقضا هنگامی که بند ۱. ۷. ۳. ۱۹ بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» اعمال می شود.

طبق بند ۱. ۷. ۳. ۱۹ بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس»، تاریخ جدید انقضا^۲ می باشد.

امضا:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضا)

دفتر هیئت دولت

۱- در صورت اقتضا حذف شود.

۲- در صورت تکمیل این بخش از گواهینامه، تاریخ انقضای مندرج در بالای گواهینامه نیز باید بر این اساس اصلاح شود.

پیوست ۲

فرم گواهینامه موقت بین المللی امنیت کشتی

گواهینامه موقت بین المللی امنیت کشتی

(کشور)

(مهر مقام مجاز)

شماره گواهینامه:

صادره به موجب مقررات

آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری

(آیین نامه آی اس پی اس)

تحت مسؤولیت دولت

(نام کشور)

توسط

(اشخاص یا سازمان مجاز)

نام کشتی:

شماره یا حروف مشخصه:

بندر ثبت:

نوع کشتی:

وزن ناخالص:

شماره سازمان بین المللی دریانوردی:

نام و نشانی شرکت کشتیرانی:

آیا این گواهینامه، گواهینامه موقت متعاقب متوالی است؟ بله / خیر

اگر جواب مثبت است، تاریخ صدور گواهینامه موقت اولیه:

گواهی می شود که با الزامات بند ۲.۴.۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس مطابقت شده است.

این گواهینامه متعاقب بند ۲.۴.۱۹ بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس صادر می شود.

این گواهینامه تا تاریخ معتبر می باشد.

صادره از

(محل صدور گواهینامه)

(تاریخ صدور)

(امضای مقام به طور مقتضی مجاز شده صادر کننده گواهینامه)

دفتر هیئت دولت

(مهر یا امضای مقام صادر کننده، در صورت اقتضا)

بخش (ب)

راهنمای مربوط به مقررات فصل ۲-۱۱ پیوست کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) آن طور که اصلاح شده و بخش (الف) این آیین نامه

۱- مقدمه

کلیات

- ۱.۱ پیش گفتار این آیین نامه نشان می دهد که فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه، چارچوب بین المللی جدیدی را در ارتباط با اقدامات افزایش امنیت دریانوردی، وضع می نماید که از طریق آن کشتی و تسهیلات بندری می توانند با یکدیگر در شناسایی و جلوگیری از اعمالی که امنیت را در بخش حمل و نقل دریایی به مخاطره می اندازد همکاری نمایند.
- ۱.۲ این مقدمه، به صورت خلاصه، روشهای مورد نظر برای تعیین و اجرای اقدامات و ترتیبات لازم برای دستیابی و مطابقت با مقررات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه را بیان می کند و عوامل اصلی که این راهنما بر اساس آن پیشنهاد شده است را معرفی می نماید. این راهنما در بندهای ۲ تا ۱۹ پیش بینی شده است. این راهنما همچنین موضوعات اساسی که باید به هنگام اعمال این راهنما در مورد کشتی ها و تسهیلات بندری مدنظر قرار گیرد را تعیین می نماید.
- ۱.۳ اگر علاقه خواننده تنها به کشتی ها مربوط می شود، قویاً توصیه می شود که این بخش از آیین نامه به طور کلی به ویژه بندهای مربوط به تسهیلات بندری مطالعه شود. به همین ترتیب در مورد افرادی که علاقمندی اصلی آنها تسهیلات بندری می باشد، باید بندهای مربوط به کشتی ها را نیز مطالعه نمایند.
- ۱.۴ راهکار ارائه شده در بندهای بعدی، عمدتاً مربوط است به حفاظت از کشتی هنگامی که در یک تسهیلات بندری قرار دارد. اگر چه ممکن است شرایطی وجود داشته باشد که یک کشتی برای تسهیلات بندری تهدیدی را ایجاد نماید، مثلاً هنگامی که کشتی در تسهیلات بندری قرار دارد، می تواند به عنوان پایگاه شروع یک حمله مورد استفاده قرار بگیرد. به هنگام بررسی اقدامات امنیتی لازم جهت واکنش به تهدیدات امنیتی ناشی از کشتی ها، افرادی که ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری را انجام می دهند یا طرح امنیتی تسهیلات بندری را تهیه می نمایند، باید تعدیل های مقتضی را برای راهکار ارائه شده در بندهای بعدی را مدنظر قرار دهند.
- ۱.۵ خواننده راهنمای می شود که هیچ چیز در این بخش از آیین نامه نباید در تضاد با هر یک از مقررات فصل ۲-۱۱ یا بخش (الف) این آیین نامه قرائت یا تفسیر شود و مقررات مذکور همیشه بر هر گونه تناقض ناخواسته که ممکن است سهواً در این بخش از آیین نامه بیان شده باشد، حاکم است. راهکار مندرج در این بخش از آیین نامه باید همیشه به صورتی قرائت، تفسیر و اعمال گردد که هماهنگ با اهداف، مقاصد و اصول مندرج در فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه باشد.

مسئولیت های دولت های متعاقد

- ۱.۶ دولت های متعاقد، به موجب مقررات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه دارای مسئولیت های مختلفی می باشند که از جمله شامل موارد زیر می باشد:
 - تعیین سطح امنیتی قابل اعمال؛
 - تأیید طرح امنیتی کشتی و اصلاحیه های مربوط به طرح تأیید شده پیشین؛
 - تصدیق مطابقت کشتی ها با مقررات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه و صدور گواهینامه بین المللی امنیت کشتی برای آنها؛
 - تعیین آن دسته از تسهیلات بندری واقع در قلمرو آنان که مستلزم تعیین مأمور امنیتی تسهیلات بندری می باشد، که آن شخص مسئولیت تهیه طرح امنیتی تسهیلات بندری را بر عهده خواهد داشت.

دفتر هیئت دولت

- حصول اطمینان از تکمیل و تأیید ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحیه های بعدی ارزیابی تأیید شده پیشین؛

- تأیید طرح امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحیه های بعدی طرح تأیید شده پیشین؛ و

- انجام اقدامات کنترلی و تطابقی؛

- سنجش طرحهای تأیید شده؛ و

- ارسال اطلاعات به سازمان بین المللی دریانوردی و به صنایع بندری و کشتیرانی.

۱.۷ دولت های متعاقد می توانند، مقام های منتخبی را از داخل دولت تعیین یا مشخص نمایند که وظایف امنیتی

آنها را در ارتباط با تسهیلات بندری، طبق فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه بر عهده بگیرند و می

توانند به سازمانهای امنیتی شناخته شده اجازه دهند تا فعالیت خاصی را در رابطه با تسهیلات بندری انجام

دهند، اما تصمیم نهایی در خصوص پذیرش و تأیید این فعالیت بر عهده دولت متعاقد یا مقام منتخب خواهد

بود. مراجع دریایی نیز ممکن است برخی وظایف امنیتی در ارتباط با کشتی ها راه به سازمانهای امنیتی

شناخته شده محول نمایند. وظایف یا فعالیتهای زیر نمی تواند به سازمان امنیتی شناخته شده محول شود:

- تعیین سطح امنیتی قابل اعمال؛

- تعیین آن دسته از تسهیلات بندری واقع در قلمرو دولت متعاقد که لازم است برای آن، یک مأمور امنیتی

تسهیلات بندری تعیین شود تا طرح امنیتی تسهیلات بندری را تهیه نماید؛

- تأیید ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری یا اصلاحیه های بعدی ارزیابی تأیید شده پیشین؛

- تأیید طرح امنیتی تسهیلات بندری یا اصلاحیه های بعدی طرح تأیید شده پیشین؛

- انجام اقدامات کنترلی و تطابقی؛ و

- تعیین الزامات مربوط به اظهار نامه امنیتی

تعیین سطح امنیتی

۱.۸ تعیین سطح امنیتی قابل اعمال در هر زمان خاص، جزء مسؤولیت دولت های متعاقد بوده و در مورد کشتی

ها و تسهیلات بندری قابل اعمال است. بخش (الف) این آیین نامه سه سطح امنیتی را جهت استفاده بین

المللی تعریف می کند که عبارتند از:

- سطح امنیتی ۱، عادی؛ سطحی که در آن کشتی ها و تسهیلات بندری در حالت عادی فعالیت می نمایند؛

- سطح امنیتی ۲، فوق العاده؛ سطح قابل اعمال، مادامی که خطر وقوع یک حادثه امنیتی افزایش می یابد؛ و

- سطح امنیتی ۳، استثنایی؛ سطح قابل اعمال برای یک دوره زمانی، هنگامی که خطر وقوع حادثه امنیتی

احتمال می رود یا قریب الوقوع است.

شرکت کشتیرانی و کشتی

۱.۹ هر شرکت کشتیرانی که کشتی هایی را اداره می کند که فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه در مورد

آنها قابل اعمال است، باید یک مأمور امنیتی شرکت برای شرکت کشتیرانی و یک مأمور امنیتی کشتی برای

هر یک از کشتی های خود تعیین نماید. وظایف، مسؤولیت ها و نیازهای آموزشی این مأمورین و الزامات

مربوط به مانورها و تمرینات در بخش (الف) این آیین نامه تعریف شده است.

۱.۱۰ مسؤولیت های مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی، علاوه بر موارد دیگر، مختصراً شامل: حصول اطمینان از انجام

دقیق ارزیابی امنیتی کشتی، تهیه طرح امنیتی کشتی و ارائه آن جهت تأیید بوسیله مرجع دریایی یا به نیابت

از آن، و سپس قراردادن طرح روی کشتی ای است که بخش (الف) این آیین نامه در مورد آن اعمال می شود

و در رابطه با آن، شخص مذکور به عنوان مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی تعیین شده است.

۱.۱۱ طرح امنیتی کشتی باید نشانگر تدابیر امنیتی فیزیکی و عملیاتی باشد که کشتی باید انجام دهد تا اطمینان

حاصل کند که همیشه در سطح امنیتی ۱ فعالیت می نماید. همچنین طرح باید تدابیر امنیتی مضاعف یا

شدیدتری را نشان دهد که خود کشتی می تواند انجام دهد تا به سطح امنیتی ۲ تغییر یابد یا در آن فعالیت

کند، هنگامی که به آن چنین دستوری داده می‌شود. علاوه بر این، طرح باید اقدامات اولیه احتمالی را نشان دهد که کشتی برای واکنش به موقع به فرمانهای صادره توسط افراد پاسخگو در سطح امنیتی ۳ در برابر یک حادثه امنیتی یا خطر مربوط به آن، می‌تواند انجام دهد.

۱۲. کشتی‌هایی که الزامات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه در مورد آنها اعمال می‌شود، لازم است که یک طرح امنیت کشتی که توسط مرجع دریایی یا به نیابت از آن تأیید شده را همراه داشته باشند و طبق آن فعالیت نمایند. مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی و مأمور امنیتی کشتی باید تداوم ارتباط و کارایی طرح را از طریق انجام ممیزی‌های داخلی کنترل کنند. اصلاحات هر یک از عناصر طرح تأیید شده که به تشخیص مرجع دریایی نیازمند تأییدیه می‌باشد، باید پیش از الحاق به طرح تأیید شده و اجرای آن توسط کشتی، برای بازبینی و تأیید ارائه شود.

۱۳. کشتی باید یک گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی با خود داشته باشد که نشان دهد کشتی با الزامات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه مطابقت دارد. بخش (الف) این آیین نامه شامل مقررات مربوط به تصدیق و صدور گواهینامه مطابقت کشتی‌ها با الزامات مربوط، بر اساس تصدیق اولیه، مجدد و میان‌دوره ای می‌باشد.

۱۴. هنگامی که یک کشتی در بندر دولت متعاهدی قرار دارد یا به طرف بندر دولت متعاهدی حرکت می‌کند، دولت متعاهد به موجب مفاد مقرر ۹ فصل ۲-۱۱ این حق را دارد که اقدامات کنترلی و تطابقی مختلفی را در رابطه با آن کشتی اعمال نماید. کشتی مشمول بازرسیهای کنترلی کشور صاحب بندر است اما این بازرسی‌ها معمولاً به خودی خود به بررسی طرح امنیتی کشتی، مگر در شرایط خاص، منجر نخواهد شد. اگر دولت متعاهدی که اقدامات کنترلی و تطابقی را انجام می‌دهد دلایلی برای باور این مطلب داشته باشد که امنیت کشتی یا تسهیلات بندری که به آن سرویس دهی می‌نماید، به مخاطره افتاده است، کشتی ممکن است، مشمول اقدامات کنترلی اضافه‌تر نیز قرار بگیرد.

۱۵. همچنین لازم است کشتی اطلاعاتی را به همراه داشته باشد تا در صورت درخواست دولت‌های متعاهد در دسترس آنان قرار گیرد، و این اطلاعات نشان دهد چه کسی مسؤول تصمیم‌گیری درخصوص به کارگیری کارکنان کشتی و اظهارنظر در مورد جوانب مختلف مربوط به کارگیری کشتی مزبور می‌باشد.

تسهیلات بندری

۱۶. هر دولت متعاهد، باید از تکمیل ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری برای هر یک از تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود که به کشتی‌هایی که به سفرهای بین‌المللی مشغول هستند سرویس دهی می‌نمایند، اطمینان حاصل نماید. دولت متعاهد، مقام منتخب یا یک سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است این ارزیابی را انجام دهند. ارزیابی امنیتی تکمیل شده تسهیلات بندری باید توسط دولت متعاهد یا مقام منتخب ذیربط تأیید شود. این تأیید را نمی‌توان محول نمود. ارزیابی‌های امنیتی تسهیلات بندری باید به صورت ادواری بازبینی شود.

۱۷. ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری اساساً یک تجزیه و تحلیل از خطرات مربوط به کلیه جوانب عملیاتی تسهیلات بندری می‌باشد، تا مشخص شود که کدام بخش (بخش‌ها) بیشتر آسیب‌پذیر هستند و یا احتمالاً بیشتر در معرض خطر قرار دارند. خطر امنیتی، یعنی خطر یک حمله به همراه میزان آسیب‌پذیری هدف و نتایج آن حمله.

ارزیابی باید شامل مؤلفه‌های زیر باشد:

- تعیین خطر مشاهده شده نسبت به تاسیسات و زیرساخت بندر؛
- تشخیص آسیب‌پذیری‌های احتمالی؛ و
- محاسبه پیامدهای حوادث برآورده شده.

در انجام این تجزیه و تحلیل، ممکن است ارزیابی همه‌جانبه‌ای از سطح خطر انجام شود. ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری در تعیین این که کدام تسهیلات بندری نیاز به تعیین مأمور امنیتی تسهیلات بندری و تهیه طرح امنیتی تسهیلات بندری دارد، کمک خواهد کرد.

دفتر هیئت دولت

۱.۱۸ تسهیلات بندری ای که باید با الزامات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه مطابقت نماید، لازم است یک مأمور امنیتی تسهیلات بندری تعیین نماید. وظایف، مسؤولیت ها و نیازهای آموزشی این مأمورین و الزامات مربوط به مانورها و تمرینات در بخش (الف) این آیین نامه تعریف شده است.

۱.۱۹ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید تدابیر امنیتی فیزیکی و عملیاتی را نشان دهد که تسهیلات بندری باید انجام دهد تا اطمینان حاصل کند که همیشه در سطح امنیتی ۱ فعالیت می کند. همچنین طرح باید نشانگر اقدامات امنیتی مضاعف یا شدیدتری باشد که تسهیلات بندری می تواند انجام دهد تا به سطح امنیتی ۲ تغییر یابد یا در آن فعالیت کند، هنگامی که به آن چنین دستوری داده می شود. علاوه بر این، طرح باید اقدامات اولیه احتمالی را نشان دهد که تسهیلات بندری برای واکنش به موقع به فرمانهای صادره توسط افراد پاسخگو در سطح امنیتی ۳ در برابر یک حادثه امنیتی یا خطر مربوط به آن، می تواند انجام دهد.

۱.۲۰ تسهیلات بندری ای که باید با الزامات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه مطابقت نماید، لازم است یک طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری که توسط دولت متعاهد یا مقام منتخب ذیربط تأیید شده، داشته باشد و طبق آن فعالیت نماید. مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید مقررات آن را اجرا نماید و تداوم کارایی و ارتباط طرح را از طریق انجام ممیزیهای داخلی اجرای طرح کنترل نماید. اصلاحات هر یک از عناصر طرح تأیید شده که به تشخیص دولت متعاهد یا مقام منتخب نیازمند تأییدیه می باشد، باید پیش از الحاق به طرح تأیید شده و اجرای آن در تسهیلات بندری، برای بازبینی و تأیید ارائه شوند. دولت متعاهد یا مقام منتخب ذیربط ممکن است کارایی طرح را بسنجند. ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری متعلق به یک تسهیلات بندری یا ارزیابی ای که بر اساس آن، این طرح تهیه می شود باید به طور منظم بازبینی شود. کلیه این فعالیت ها ممکن است منجر به اصلاحاتی در طرح تأیید شده شود. هرگونه اصلاح عناصر خاص طرح تأیید شده باید جهت تأیید، به دولت متعاهد یا مقام منتخب ذیربط ارائه شود.

۱.۲۱ کشتی هایی که از تسهیلات بندری استفاده می کنند، ممکن است مشمول بازرسیهای کنترلی کشور صاحب بندر و اقدامات کنترلی مضاعف مندرج در مقرر ۹ فصل ۲-۱۱ قرار بگیرند. مسؤولین مربوط ممکن است درخواست نمایند که اطلاعات مربوط به کشتی، بار آن، مسافرین و کارکنان کشتی، پیش از ورود کشتی به بندر در اختیار آنها قرار گیرد. ممکن است شرایطی وجود داشته باشد که در آن، از ورود به بندر ممانعت به عمل آید.

اطلاعات و مکاتبات

۱.۲۲ فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه دولت های متعاهد را ملزم می نماید که اطلاعات معینی را برای سازمان بین المللی دریانوردی تهیه نمایند تا با در دسترس قرار دادن اطلاعات، ارتباط موثر و کارآمد بین دولت های متعاهد و بین مأمورین امنیتی شرکت کشتیرانی و کشتی و مأمورین امنیتی تسهیلات بندری میسر شود.

۲- تعاریف

۲.۱ هیچ راهکاری در رابطه با تعاریف مندرج در فصل ۲-۱۱ یا بخش (الف) این آیین نامه ارائه نشده است.

۲.۲ از نظر این بخش از آیین نامه:

۱. «قسمت» یعنی قسمتی از بخش (الف) آیین نامه و به صورت [قسمت الف / شماره قسمت مربوط] نشان داده می شود؛

۲. «بند» یعنی یک بند از این بخش از آیین نامه و به صورت [بند / شماره بند مربوط] نشان داده می شود؛ و

«دولت متعاهد» هنگامی که در بندهای ۱۴ الی ۱۸ استفاده می شود، یعنی «دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده» و شامل ارجاع به مقام منتخب می باشد.

دفتر هیئت دولت

۳- کاربرد

کلیات

- ۳.۱ راهکار ارائه شده در این بخش از آیین نامه باید به هنگام اجرای الزامات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه مدنظر قرار گیرد.
- ۳.۲ با این وجود، تصدیق می شود که میزان کاربرد این راهکار در مورد کشتی ها، به نوع کشتی، محموله و یا مسافری آن و الگوی تجاری و ویژگیهای تسهیلات بندری ای که کشتی به آن مراجعه می نماید، بستگی دارد.
- ۳.۳ همینطور، در مورد راهکار مربوط به تسهیلات بندری، میزان کاربرد این راهکار در مورد تسهیلات بندری، به خود تسهیلات بندری، نوع کشتی هایی که از آن تسهیلات بندری استفاده می کنند، نوع محموله و یا مسافری آن و الگوهای تجاری کشتی های مراجعه کننده به آن بستگی دارد.
- ۳.۴ مقررات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه در مورد تسهیلات بندری ای که اصولاً جهت مقاصد نظامی طراحی و مورد استفاده قرار می گیرند، اعمال نمی شود.

۴- مسؤلیت های دولت های متعاقد

امنیت ارزیابی ها و طرحها

- ۴.۱ دولت های متعاقد باید اطمینان حاصل نمایند که اقدامات مقتضی جهت پیشگیری از افشای غیرمجاز، یا دسترسی به اطلاعات و اسناد حساس امنیتی مربوط به ارزیابی های امنیتی کشتی، طرحهای امنیتی کشتی، ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری و طرحهای امنیتی تسهیلات بندری و ارزیابی ها یا طرح های منحصر به فرد، به عمل آمده است.

مقام های منتخب

- ۴.۲ دولت های متعاقد ممکن است در داخل دولت، مقام منتخبی را جهت بر عهده گرفتن وظایف امنیتی خود در ارتباط با تسهیلات بندری آن طور که در فصل ۲-۱۱ یا بخش (الف) این آیین نامه درج شده، تعیین نمایند.

سازمانهای امنیتی شناخته شده

- ۴.۳ دولت های متعاقد ممکن است به یک سازمان امنیتی شناخته شده (آر اس ا) اختیار دهند تا برخی فعالیتهای امنیتی، از جمله موارد زیر را برعهده بگیرد:

۱. تأیید طرحهای امنیتی کشتی، یا اصلاحیه های مربوط به آن، به نیابت از مرجع دریایی؛
۲. تصدیق و صدور گواهینامه مطابقت کشتی ها با الزامات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه به نیابت از مرجع دریایی؛ و

۳. انجام ارزیابی های امنیتی تسهیلات بندری مورد لزوم توسط دولت متعاقد.

- ۴.۴ همچنین هر سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است به شرکتهای کشتیرانی یا تسهیلات بندری در خصوص مسائل امنیتی، شامل ارزیابی های امنیتی کشتی، طرحهای امنیتی کشتی، ارزیابی های امنیتی تسهیلات بندری و طرحهای امنیتی تسهیلات بندری راهنمایی یا کمک ارائه نماید. این موضوع می تواند شامل تکمیل

ارزیابی امنیتی کشتی یا طرح امنیتی کشتی، یا تکمیل ارزیابی و طرح امنیتی تسهیلات بندری باشد. اگر یک سازمان امنیتی شناخته شده چنین کاری را در رابطه با ارزیابی امنیتی کشتی یا طرح امنیتی کشتی انجام داده باشد، دیگر مجاز به تأیید آن طرح امنیتی نمی باشد.

دفتر هیئت دولت

۴.۵ هنگامی که به یک سازمان امنیتی شناخته شده اختیار داده می شود، دولت های متعاقد باید به کفایت و قابلیت چنین سازمانی توجه نمایند. یک سازمان امنیتی شناخته شده باید بتواند موارد زیر را اثبات کند:

۱. تخصص در جوانب مربوط به امنیت؛
۲. دانش لازم در رابطه با عملیات کشتی و بندر، از جمله آگاهی از طراحی و ساخت کشتی اگر خدماتی را در رابطه با کشتی ها ارائه می دهد و آگاهی لازم از طراحی و ساخت بندر در مواقعی که خدماتی را به تسهیلات بندری ارائه می دهد؛
۳. توانمندی خود در ارزیابی خطرات امنیتی احتمالی که ممکن است در طی فعالیت های کشتی و تسهیلات بندری حادث شوند؛ شامل فعل و انفعال کشتی/ بندر و نیز نحوه کاستن میزان این خطرات؛
۴. توانایی خود در حفظ و ارتقاء مهارت های کارکنان خود؛
۵. توانایی خود برای کنترل تداوم وفاداری کارکنان خود؛
۶. توانایی خود برای اجرای اقدامات مقتضی جهت جلوگیری از افشای غیرمجاز یا دسترسی به اطلاعات حساس امنیتی؛
۷. آگاهی خود از الزامات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه و قوانین ملی و بین المللی مربوط و الزامات امنیتی؛

۸. آگاهی خود از تهدیدات و الگوهای امنیتی موجود؛
۹. آگاهی خود درخصوص شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛
۱۰. آگاهی خود در زمینه شناسایی ویژگیهای شخصیتی و الگوهای رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛

۱۱. آگاهی خود از فنون مورد استفاده به منظور سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
 ۱۲. آگاهی خود از تجهیزات و سیستمهای امنیتی و مراقبتی و محدودیت های عملیاتی آنها.
- هنگامی که وظایف خاصی به یک سازمان امنیتی شناخته شده محول می گردد، دولت های متعاقد، از جمله مراجع دریایی، باید اطمینان حاصل کنند که آن سازمان امنیتی شناخته شده صلاحیت های لازم جهت انجام آن وظایف را دارا می باشد.

۴.۶ یک سازمان شناخته شده، آن طور که در مقرر ۶ فصل ۱ تعریف شده و الزامات مقرر ۱ فصل ۱-۱۱ را انجام می دهد، ممکن است به عنوان یک سازمان امنیتی شناخته شده تعیین گردد، به شرطی که مهارت لازم در رابطه با مسائل امنیتی مندرج در بند ۵. ۴ را داشته باشد.

۴.۷ مسؤول بندر، یا لنگرگاه یا متصدی تسهیلات بندری ممکن است به عنوان سازمان امنیتی شناخته شده تعیین گردند، به شرطی که مهارت لازم در رابطه با مسائل امنیتی مندرج در بند ۵. ۴ را داشته باشند.

تعیین سطح امنیتی

۴.۸ دولت های متعاقد، در تعیین سطح امنیتی باید اطلاعات کلی و جزئی تهدید را مدنظر قرار دهند. دولت های متعاقد باید یکی از سه سطح امنیتی قابل اعمال در مورد کشتی ها و تسهیلات بندری را به شرح زیر تعیین نمایند:

- سطح امنیتی ۱، عادی؛ سطحی که در آن، کشتی یا تسهیلات بندری در حالت عادی فعالیت دارد؛
- سطح امنیتی ۲، فوق العاده؛ سطح امنیتی قابل اعمال، مادامی که خطر وقوع یک حادثه امنیتی افزایش می یابد؛ و

- سطح امنیتی ۳، استثنائی؛ سطح قابل اعمال برای یک دوره زمانی، هنگامی که خطر وقوع حادثه امنیتی احتمال می رود یا قریب الوقوع است.

۴.۹ اعمال سطح امنیتی ۳ اقدامی استثنائی است که تنها زمانی اعمال می شود که اطلاعات موثقی موجود است که احتمال وقوع یک حادثه می رود یا قریب الوقوع است. سطح امنیتی ۳ باید تنها برای مدتی تعیین شود که تهدید امنیتی یا یک حادثه امنیتی حقیقی بروز می نماید. اگر چه سطوح امنیتی از سطح امنیتی ۱ به سطح امنیتی ۲ و از آن به سطح امنیتی ۳ تغییر می یابد، این احتمال هم وجود دارد که سطح امنیتی مسقیما از سطح امنیتی ۱ به سطح امنیتی ۳ تغییر یابد.

۴.۱۰ در کلیه اوقات، فرمانده کشتی مسؤلیت نهایی در قبال ایمنی و امنیت کشتی را بر عهده دارد. حتی در سطح امنیتی ۳، فرمانده ممکن است به دنبال تشریح یا اصلاح دستورهای صادر شده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن باشد، اگر دلایلی مبنی بر این که هر گونه پیروی از دستورها ممکن است ایمنی آن کشتی را به مخاطره اندازد، وجود داشته باشد.

۴.۱۱ مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی (سی اس ا) یا مأمور امنیتی کشتی (اس اس ا) باید در اولین فرصت با مأمور امنیتی تسهیلات بندری ای (بی اف اس ا) که کشتی قصد ورود به آن را دارد، به منظور تعیین سطح امنیتی قابل اعمال برای آن کشتی در تسهیلات بندری مربوط، ارتباط برقرار نماید. پس از برقراری تماس با کشتی، مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید به کشتی هر گونه تغییر آتی سطح امنیتی تسهیلات بندری را اطلاع دهد و هرگونه اطلاعات امنیتی مربوط را در اختیار کشتی قرار دهد.

۴.۱۲ ممکن است شرایطی وجود داشته باشد که به موجب آن، یک کشتی خاص نسبت به تسهیلات بندری ای که به آن وارد شده، در سطح امنیتی بالاتری فعالیت نماید، اما تحت هیچ شرایطی کشتی نمی تواند در سطح امنیتی پایین تری از تسهیلات بندری مذکور فعالیت نماید. اگر یک کشتی دارای سطح امنیتی بالاتری نسبت به تسهیلات بندری ای باشد که قصد استفاده از آن را دارد، مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی یا مأمور امنیتی کشتی باید بدون معطلی مأمور امنیتی تسهیلات بندری را مطلع سازد. مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید مسؤلیت ارزیابی شرایط خاص را با مشاوره با مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی یا مأمور امنیتی کشتی بر عهده بگیرد و در مورد اقدامات امنیتی مناسب در ارتباط با کشتی، که می تواند شامل تکمیل و امضای اظهارنامه امنیتی شود، توافق نماید.

۴.۱۳ دولت های متعاقد باید نحوه اعلام سریع اطلاعات مربوط به تغییر سطوح امنیتی را مدنظر قرار دهند. مراجع دریایی ممکن است بخواهند از پیامهای «ناوتکس» یا اعلامیه های دریانوردی به عنوان شیوه ای جهت اطلاع تغییرات سطوح امنیتی کشتی، مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی و مأمور امنیتی کشتی استفاده نمایند یا ممکن است بخواهند سایر شیوه های ارتباطی را در نظر بگیرند که سرعت و پوشش معادل یا بهتری را دارا هستند. دولت های متعاقد باید روشهایی جهت مطلع ساختن مأمورین امنیتی تسهیلات بندری از تغییرات حاصل در سطوح امنیتی تعیین نمایند. دولت های متعاقد باید جزئیات تماس آن دسته از افرادی که لازم است از تغییرات سطوح امنیتی مطلع شوند را گردآوری و حفظ و نگهداری نمایند. در حالی که نیازی نیست سطح امنیتی به عنوان مسأله حساس و خاصی در نظر گرفته شود، اما اطلاعات واقعی و پنهانی خطر میتوانند بسیار حساس باشند. دولت های متعاقد باید توجه خاصی به نوع و جزئیات اطلاعات ارسال شده و روشی داشته باشند که از طریق آن اطلاعات برای مأمورین امنیتی کشتی، مأمورین شرکت کشتیرانی و مأمورین امنیتی تسهیلات بندری ارسال می شوند.

نقاط تماس و اطلاعات مربوط به طرحهای امنیتی تسهیلات بندری

۴.۱۴ هنگامی که یک تسهیلات بندری، دارای طرح امنیتی تسهیلات بندری است، این موضوع باید به سازمان اطلاع داده شود و آن اطلاعات نیز باید در دسترس مأمورین امنیتی کشتی و شرکت کشتیرانی قرار گیرد. به جز جزئیات مربوط به وجود چنین طرحی، سایر جزئیات مربوط به طرح امنیتی تسهیلات بندری نباید منتشر شود. دولت های متعاقد باید ایجاد مراکز تماس مرکزی یا منطقه ای، یا دیگر روش های تهیه اطلاعات

روزآمد در خصوص مکانهایی که طرحهای امنیتی تسهیلات بندری برای آنها وجود دارد، همراه با جزئیات تماس مأمور امنیتی تسهیلات بندری ذریبط را مدنظر قرار دهند. وجود چنین مراکز تماسی باید اطلاع داده شود. دولت های متعاقد همچنین می توانند اطلاعاتی را درخصوص سازمانهای امنیتی شناخته شده که تعیین شده اند تا به نیابت از دولت متعاقد عمل کنند، همراه با جزئیات مسؤلیت های ویژه و شرایط اختیار تفویض شده به چنین سازمانهای امنیتی شناخته شده ای را نیز تهیه نمایند.

- ۴.۱۵ چنانچه یک بندر دارای طرح امنیتی تسهیلات بندری نمی باشد (و بنابراین مأمور امنیتی تسهیلات بندری ندارد) مراکز تماس مرکزی یا منطقه ای باید قادر به تعیین یک فرد مناسب و صلاحیتدار در ساحل باشند که بتواند اقدامات امنیتی مناسبی را که باید در صورت لزوم برای مدت اقامت کشتی موجود باشد، انجام دهد.
- ۴.۱۶ دولت های متعاقد باید جزئیات تماس مأمورین دولتی که مأمور امنیتی کشتی، مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی و مأمور امنیتی تسهیلات بندری بتوانند مسائل امنیتی را به آنها گزارش کنند، تهیه نمایند. این مأمورین دولتی باید پیش از انجام هر گونه اقدام لازم، چنین گزارشهایی را ارزیابی نمایند. این مسائل گزارش شده ممکن است دارای موضعی در ارتباط با اقدامات امنیتی باشد که تحت صلاحیت دولت متعاقد دیگری باشد. در این گونه موارد، دولت های متعاقد باید با همتای خود در دولت متعاقد دیگر جهت بحث و مذاکره درخصوص این که چه اقدامات اصلاحی و جبرانی مناسب است، ارتباط برقرار کند. به همین منظور، جزئیات تماس مأمورین دولتی باید به اطلاع سازمان بین المللی دریانوردی برسد.
- ۴.۱۷ دولت های متعاقد همچنین باید اطلاعات مشخص شده در بندهای ۴.۱۴، ۴.۱۶، ۴.۱۸ را بنا به درخواست دیگر، در اختیار دولت های متعاقد قرار دهند.

اوراق شناسایی

- ۴.۱۸ دولت های متعاقد نسبت به صدور اوراق شناسایی مناسب جهت مأمورین دولتی که حق رفتن روی کشتی ها یا ورود به تسهیلات بندری را در حین انجام وظایف رسمی خود دارند و تعیین روشهایی جهت تصدیق صحت و سقم چنین اوراقی ترغیب می گردند.

سکوهای ثابت و شناور و واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل

- ۴.۱۹ دولت های متعاقد باید برقراری اقدامات امنیتی لازم جهت سکوهای ثابت و شناور و واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل را مدنظر قرار دهند، تا آنها بتوانند با کشتی هایی که ملزم به مطابقت با مفاد فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه هستند، فعل و انفعال انجام دهند.

کشتی هایی که ملزم نیستند با بخش (الف) این آیین نامه مطابقت نمایند

- ۴.۲۰ دولت های متعاقد باید برقراری اقدامات امنیتی مناسبی را جهت افزایش امنیت کشتی هایی که فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه در مورد آنها اعمال نمی گردد، در نظر بگیرند و اطمینان حاصل نمایند که مقررات امنیتی که اعمال می شود در مورد چنین کشتی هایی، امکان تعامل با کشتی هایی که بخش (الف) این آیین نامه در مورد آنها اعمال می شود، را میسر می سازد.

تهدیدات علیه کشتی ها و سایر حوادث در دریا

- ۴.۲۱ دولت های متعاقد باید یک راهکار کلی در رابطه با اقدامات مقتضی مورد نظر پیش بینی نمایند تا خطر امنیتی را در مورد کشتی هایی که در دریا، محق به برافراشتن پرچم آنها هستند، کاهش دهد. آنها باید توصیه های خاصی را در ارتباط با اقدامی که باید طبق سطوح امنیتی ۱ تا ۳ صورت گیرد، ارائه نمایند، اگر:

۱- به برقراری اقدامات مقتضی جهت افزایش امنیت کشتی ها، تسهیلات بندری، واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل و سکوهای ثابت و شناور در فصل ۲-۱۱ کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) نیستند (مصوب قطعنامه ۷ فرامابیی سولاس ۲۰۰۲/۱۳۸۱)، مراجعه نمایید.

۱. تغییری در سطح امنیتی قابل اعمال در مورد کشتی، هنگامی که در دریا است به وجود آمده باشد، مثلاً بدلیل منطقه جغرافیایی که در آن فعالیت می کند یا مربوط به خود کشتی؛ و

۲. هنگامی که حادثه امنیتی یا خطر مربوط به آن برای کشتی ای که در دریا حرکت می کند، وجود دارد. دولت های متعاقد باید بهترین روش ها و رویه ها را برای این اهداف تعیین کنند. در صورت قریب الوقوع بودن حمله، کشتی، باید با افراد مسؤؤل پاسخگو به حوادث امنیتی در کشور صاحب پرچم ارتباط مستقیم برقرار نماید.

۴.۲۲ دولت های متعاقد همچنین باید نقطه تماسی را جهت توصیه امنیتی برای هر کشتی ای تعیین نمایند که:

۱. محق به برافراشتن پرچم آنها است؛ یا

۲. در آبهای سرزمینی آنها فعالیت می کند یا قصد ورود خود را به آبهای سرزمینی آنها اعلام کرده است.

۴.۲۳ دولت های متعاقد باید به کشتی هایی که در آبهای سرزمینی آنها فعالیت می کنند یا قصد خود را برای ورود به آبهای سرزمینی آنها اعلام کرده اند، راهنمایی لازم را ارائه کنند، که می تواند شامل راهنمایی های زیر باشد:

۱. تغییر یا تاخیر در سفر مورد نظر خود؛

۲. دریانوردی در یک مسیر ویژه یا رفتن به سوی یک مکان خاص؛

۳. در دسترس بودن کارکنان یا تجهیزاتی که می تواند روی کشتی قرار بگیرد؛

۴. هماهنگ کردن زمان عبور، رسیدن به بندر یا ترک آن، به منظور میسر ساختن همراهی توسط قایق های کشتی یا هواپیما (هواپیماهای دارای بال ثابت یا هلی کوپتر)

دولت های متعاقد باید وجود هر منطقه محدودیت دار موقت را به کشتی هایی که در آبهای سرزمینی آنها فعالیت می کنند، یا قصد ورود به آبهای سرزمینی آنها را اعلام کرده اند، یادآوری نمایند.

۴.۲۴ دولت های متعاقد باید به کشتی هایی که در آبهای سرزمینی آنها فعالیت می کنند، یا قصد ورود به آبهای سرزمینی آنها را اعلام کرده اند، پیشنهاد نمایند که جهت حفاظت از کشتی و به منظور حفاظت دیگر کشتی هایی که در نزدیکی هستند، هر اقدام امنیتی که دولت متعاقد ممکن است توصیه نماید، را فوری اجرا نمایند.

۴.۲۵ طرحهای آماده شده توسط دولت های متعاقد جهت اهداف مندرج در بند ۴.۲۲، باید حاوی اطلاعاتی درخصوص نقطه تماس مناسب، که ۲۴ ساعته در دسترس باشد، در داخل دولت متعاقد، از جمله نقطه تماس مرجع دریایی، باشد. این طرحها همچنین باید اطلاعات مربوط به شرایطی را که در آن مرجع دریایی معتقد است باید از کشورهای ساحلی مجاور کمک گرفته شود و روند برقراری ارتباط بین مأمورین امنیتی تسهیلات بندری و مأمورین امنیتی کشتی را در برداشته باشد.

موافقت نامه های امنیتی جایگزین

۴.۲۶ دولت های متعاقد، در بررسی چگونگی اجرای فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه، ممکن است یک یا چند موافقت نامه با یک یا چند دولت متعاقد منعقد نمایند. دامنه موافقت نامه، به سفرهای بین المللی کوتاه در مسیرهای ثابت بین تسهیلات بندری واقع در آبهای سرزمینی طرف های موافقت نامه محدود می شود. به هنگام انعقاد موافقت نامه، و پس از آن، دولت های متعاقد باید با دیگر دولت های متعاقد و مراجع دریایی که در نتایج موافقت نامه ذینفع هستند، مشورت نمایند. کشتی هایی که پرچم کشوری را برافراشته اند که عضو موافقت نامه نمی باشد، تنها مجاز هستند که در مسیرهای ثابت تحت پوشش موافقت نامه فعالیت نمایند، اگر مرجع دریایی آنها توافق نماید که کشتی باید با مقررات موافقت نامه مطابقت نماید و کشتی را ملزم به انجام چنین کاری بداند. تحت هیچ شرایطی، این موافقت نامه نمی تواند سطح امنیتی دیگر کشتی ها و تسهیلات بندری را که تحت پوشش آن قرار ندارند، به مخاطره بیاندازد، و بویژه، کلیه کشتی های تحت

دفتر هیئت دولت

پوشش این موافقت نامه، نمی توانند فعالیت های کشتی - با - کشتی را با کشتی هایی که تحت پوشش موافقت نامه نیز نیستند، انجام دهند. هر گونه فعل و انفعال عملیاتی که توسط کشتی های تحت پوشش موافقت نامه صورت می گیرد، باید در موافقت نامه ذکر شود. عملکرد هر موافقت نامه باید به صورت مداوم کنترل شود و در صورت لزوم اصلاح گردد و در هر صورت باید هر ۵ سال یک بار بازنگری شود.

تمهیدات برابر جهت تسهیلات بندری

۴.۲۷ برای برخی تسهیلات بندری خاص که فعالیتهای محدود یا خاصی دارند، و تردد در آنها کم نیست، اقدامات امنیتی مشابه آنچه در فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه ذکر شده جهت حصول اطمینان از تطابق آنها، لازم به نظر می رسد. این موارد، خصوصاً در مورد پایانه هایی که به کارخانه ها متصل هستند یا زمینهای اطراف اسکله ها که فعالیت مداوم ندارند، صدق می کند.

سطح خدمه

۴.۲۸ مرجع دریایی، در برقراری حداقل خدمه ایمن برای کشتی، باید این مطلب را مورد توجه قرار دهد^۱ که مقررات مربوط به حداقل خدمه ایمن که در مقرر ۱۴ فصل ۵ ذکر شده، تنها به دریانوردی ایمن کشتی می پردازد. مرجع دریایی همچنین باید هر گونه بار کاری اضافی ناشی از اجرای طرح امنیتی کشتی را مدنظر قرار دهد و اطمینان حاصل کند که کشتی از خدمه کارآمد و مناسب برخوردار است. در انجام این کار، مرجع دریایی باید تصدیق نماید که کشتی ها قادر هستند ساعات استراحت و دیگر اقدامات مربوط به «خستگی» که در قانون ملی ذکر شده در زمینه کلیه وظایف مربوط به کشتی که به کارکنان مختلف کشتی محول می شود، را انجام دهند.

اقدامات کنترلی و تطابقی^۲

کلیات

۴.۲۹ مقرر ۹ فصل ۲-۱۱، اقدامات کنترلی و تطابقی قابل اعمال در کشتی ها را طبق فصل ۲-۱۱ شرح می دهد. این اقدامات به سه بخش مجزا تقسیم بندی می شود؛ کنترل کشتی هایی که در حال حاضر در بندر قرار دارند، کنترل کشتی هایی که قصد ورود به بندر دولت متعاهد دیگری را دارند، و مقررات مضاعفی که در خصوص هر دو وضعیت پیشین کاربرد دارد.

۴.۳۰ مقرر ۱.۹ فصل ۲-۱۱، کنترل کشتی ها در بندر، نظامی را برای کنترل کشتی ها در زمان توقف آنها در بندر یک کشور خارجی به اجرا در می آورد که مأمورین به طور مقتضی مجاز شده دولت متعاهد طبق آن اجازه دارند به روی کشتی بروند تا تصدیق نمایند که گواهینامه های مورد لزوم به صورت مناسب وجود دارند. سپس چنانچه دلایل روشنی مبنی بر عدم مطابقت کشتی وجود داشته باشد، اقدامات کنترلی مانند

دفتر هیئت دولت

۱- به اقدام بیشتر توسط سازمان بین المللی دریانوردی در جهت افزایش امنیت دریانوردی، مصوب فرامحای امنیت دریانوردی در قطعنامه ۳، که در میان سایر امور، از سازمان می خواهد که قطعنامه (۲۱) ۸۹۰ الف مربوط به اصول به کارگیری حداقل خدمه ایمن را بازنگری نماید، مراجعه نمایید. این بازنگری ممکن است منجر به اصلاح مقرر ۱۴ فصل ۵ نیز شود.

۲- که در تاریخ تصویب این آیین نامه لازم الاجرا بوده است.

۳- به اقدام بیشتر توسط سازمان بین المللی دریانوردی در جهت افزایش امنیت دریانوردی، مصوب فرامحای امنیت دریانوردی در قطعنامه ۳، که در میان سایر امور، از سازمان می خواهد که قطعنامه های (۱۹) ۷۸۷ الف و (۲۱) ۸۲۲ الف در مورد روشهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، را مورد بازنگری قرار دهد، مراجعه نمایید.

بازرسی های مضاعف یا توقیف اتخاذ می شود. این نظام، نظام های کنترلی موجود را نشان می دهد. مقرر ۱ فصل ۹-۲ از چنین نظام هایی ناشی می شود و هنگامی که مأمورین به طور مقتضی مجاز شده دلایل روشنی مبنی بر عدم مطابقت کشتی با الزامات فصل ۱۱-۲ یا بخش (الف) این آیین نامه داشته باشند، اقدامات مضاعف را میسر می سازد (از جمله اخراج یک کشتی از بندر به عنوان یک اقدام کنترلی اتخاذ می شود). مقرر ۳ فصل ۹-۲ راهکارهای حفاظتی را شرح می دهد که اجرای مناسب و عادلانه این اقدامات مضاعف را ترغیب می نماید.

۴-۳۱ مقرر ۲ فصل ۹-۲ شامل اقدامات کنترلی جهت حصول اطمینان از تطابق کشتی هایی است که قصد ورود به بندر دولت متعاقد دیگری را دارند و مفهوم کاملاً متفاوتی را در رابطه با کنترل در فصل ۱۱-۲ ارائه می دهد که تنها در ارتباط با امنیت کاربرد دارد. به موجب این مقرر، ممکن است، پیش از این که کشتی وارد بندر شود، اقداماتی صورت گیرد تا امنیت به شکل بهتری تضمین شود. درست مثل مقرر ۱ فصل ۹-۲، به کارگیری این نظام کنترلی مضاعف بستگی دارد به این که دلایل روشنی مبنی بر عدم مطابقت کشتی با فصل ۱۱-۲ یا بخش (الف) این آیین نامه وجود داشته باشد و شامل راهکارهای حفاظتی مهم در مقررهای ۲، ۳، ۴، ۵، ۶ و نیز مقرر ۳ فصل ۹-۲ می شود.

۴-۳۲ دلایل روشن مبنی بر عدم مطابقت کشتی به معنی وجود شواهد یا اطلاعات موثقی است مبنی بر اینکه کشتی مزبور با الزامات فصل ۱۱-۲ یا بخش (الف) این آیین نامه، با در نظر گرفتن راهکار مندرج در این بخش از آیین نامه، مطابقت ندارد. این شواهد یا اطلاعات موثق ممکن است نشأت گرفته از قضاوت حرفه ای مأمور به طور مقتضی مجاز شده یا مشاهدات عینی وی به هنگام تصدیق گواهینامه بین المللی امنیت کشتی یا گواهینامه بین المللی موقت امنیت کشتی، صادره طبق بخش (الف) این آیین نامه (گواهینامه)، یا سایر منابع باشد. حتی چنانچه گواهینامه معتبری در کشتی موجود باشد، ممکن است مأمورین به طور مقتضی مجاز شده بر اساس قضاوت حرفه ای خود، دلایل مشخصی برای باور این که کشتی مطابقت ندارد، داشته باشند.

۴-۳۳ نمونه های دلایل مشخص ممکن در مقررهای ۱، ۲ و ۳ فصل ۹-۲ در صورت ارتباط شامل موارد زیر می شود:

۱. شواهد حاصل از بازبینی گواهینامه مبنی بر عدم اعتبار گواهینامه یا منقضی شدن آن؛
۲. شواهد یا اطلاعات موثق مبنی بر وجود نواقص جدی در تجهیزات امنیتی، مستندات یا ترتیبب مورد لزوم فصل ۱۱-۲ و بخش (الف) این آیین نامه؛

۳. دریافت یک گزارش یا شکایت، که بنا بر قضاوت شغلی مأمور به طور مقتضی مجاز شده، حاوی اطلاعات موثقی است که صریحاً نشان می دهد کشتی با الزامات فصل ۱۱-۲ یا بخش (الف) این آیین نامه مطابقت ندارد.

۴. شواهد یا مشاهدات بدست آمده توسط مأمور به طور مقتضی مجاز شده با استفاده از قضاوت شغلی وی، مبنی بر این که فرمانده یا کارکنان کشتی با روشهای امنیتی مورد نیاز روی کشتی آشنایی ندارند یا نمی توانند مانورهای امنیتی مربوط به کشتی را انجام دهند یا چنین روشها یا مانورهایی انجام نشده است؛

۵. شواهد یا مشاهدات بدست آمده توسط مأمور به طور مقتضی مجاز شده با استفاده از قضاوت شغلی وی، مبنی بر این که کارکنان کلیدی کشتی نمی توانند به نحو مناسب با دیگر کارکنان کلیدی روی کشتی که مسؤولیت های امنیتی دارند ارتباط برقرار نمایند؛

دفتر هیئت دولت

۱- مراجعه شود به مقرر ۱۹ فصل ۱ و مقرر ۶-۲ فصل ۹ سولاس ۷۴ آن طور که اصلاح شده، ماده ۲۱ خط شامین ۱۹۶۶ که توسط پروتکل ۱۹۸۸ اصلاح شده، مواد ۵ و ۶، مقرر ۸ (الف) ضمیمه ۱، مقرر ۱۵ ضمیمه ۲ مارپل ۷۳/۷۸ آن طور که اصلاح شده، ماده ۱۰ کنوانسیون اس تی سی دبلو ۷۸ آن طور که اصلاح شده و قطعنامه های (۱۹) ۷۸۷، الف و (۲۱) ۸۲۲، الف مجمع سازمان

۶. شواهد یا اطلاعات موثق دال بر این که کشتی، افرادی را سوار کرده و یا در یک تسهیلات بندری یا از یک کشتی دیگر، کالا یا محموله ای را بارگیری کرده است که آن تسهیلات بندری یا کشتی دیگر، در تضاد با فصل ۲-۱۱ یا بخش (الف) این آیین نامه می باشند و کشتی مورد بحث اظهارنامه امنیتی را تکمیل نکرده است و اقدامات امنیتی مناسب ویژه یا مضاعفی را اتخاذ نکرده و یا از روبه های مناسب امنیتی مربوط به کشتی استفاده نکرده است؛

۷. شواهد یا اطلاعات موثق دال بر این که کشتی افرادی را سوار نموده یا کالا یا محموله ای را در یک تسهیلات بندری یا از یک منبع دیگر (به طور مثال یک کشتی دیگر، یا از طریق هلیکوپتر) بارگیری کرده است که آن تسهیلات بندری یا منبع دیگر ملزم به پیروی از فصل ۲-۱۱ یا بخش (الف) این آیین نامه نمی باشند و کشتی مزبور اقدامات امنیتی مناسب ویژه یا مضاعف را اتخاذ نکرده یا از روبه های مناسب امنیتی استفاده نکرده است؛ و

۸. اگر کشتی دارای گواهینامه بین المللی موقت امنیتی کشتی باشد که به صورت متوالی و پی در پی صادر شده است، همان طور که در بند ۴.۱۹ بخش (الف) توضیح داده شده است، و چنانچه بنا بر قضاوت شغلی مأمور به طور مقتضی مجاز شده، یکی از اهداف این کشتی یا شرکت کشتیرانی از درخواست صدور چنین گواهینامه ای، اجتناب از تطابق کامل با فصل ۲-۱۱ یا بخش (الف) این آیین نامه، بیش از مدت اولین گواهینامه موقت آن طور که در بند ۴.۱۹ بخش (الف) توضیح داده شده، باشد.

۴.۳۴. مفاهیم حقوق بین الملل مقرر ۹ فصل ۲-۱۱ نیز به ویژه مطرح بوده، و این مقرر باید با در نظر داشتن مقرر ۲.۴ فصل ۲-۱۱ اجرا گردد، زیرا این امکان وجود دارد که در شرایطی اقداماتی خارج از حیطه فصل ۲-۱۱ انجام شود یا لازم باشد که حقوق کشتی های تحت تاثیر واقع شده، خارج از حیطه فصل ۲-۱۱ مورد بررسی قرار گیرد. بنابراین مقرر ۹ فصل ۲-۱۱ به دولت های متعاقد در انجام اقداماتی که بر اساس و سازگار با حقوق بین الملل باشد و تضمین ایمنی و امنیت افراد، کشتی ها، تسهیلات بندری و دیگر اموال در مواقعی که کشتی هر چند با فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه مطابقت دارد، همچنان یک خطر امنیتی محسوب می شود، لطمه ای وارد نمی نماید.

۴.۳۵. هنگامی که یک دولت متعاقد اقدامات کنترلی را در مورد یک کشتی به اجرا می گذارد، باید بدون درنگ، اطلاعات کافی را در اختیار مرجع دریایی مربوط قرار دهد تا مرجع دریایی بتواند به طور کامل ارتباط برقرار نماید.

کنترل کشتی ها در بندر

۴.۳۶. هنگامی که عدم تطابق مربوط به نقص در تجهیزات یا اشتباه در مستندات باشد و منجر به توقیف آن کشتی شود و عدم تطابق را نتوان در بندر بازرسی اصلاح کرد، دولت متعاقد می تواند به کشتی اجازه دهد تا به بندر دیگری برود مشروط بر این که تمامی شرایط توافق شده بین کشورهای ساحلی و مرجع دریایی یا فرمانده برآورده شود.

کشتی هایی که قصد ورود به بندر دولت متعاقد دیگری را دارند

۴.۳۷. مقرر ۱. ۲. ۹ فصل ۲-۱۱ شامل فهرست اطلاعاتی است که دولت های متعاقد ممکن است آنها را به عنوان شرط ورود به بندر از کشتی مطالبه نمایند. یکی از اطلاعاتی که در فهرست آمده است تأیید اقدامات

دفتر هیئت دولت

ویژه یا مضاعفی است که کشتی در ۱۰ بندر آخری که مراجعه کرده است، اتخاذ نموده است. مثال‌ها ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. سوابق اقدامات اتخاذ شده هنگام مراجعه به تسهیلات بندری ای که در قلمرو کشوری قرار گرفته است که دولت متعاقد نمی‌باشد، بویژه اقداماتی که به طور طبیعی توسط تسهیلات بندری واقع در قلمرو دولت‌های متعاقد صورت گرفته است؛ و

۲. هر اظهارنامه امنیتی که تسهیلات بندری یا دیگر کشتی‌ها در آن شرکت کرده اند.

۴.۳۸ یک مورد دیگر از اطلاعات فهرست شده که ممکن است به عنوان شرط ورود به بندر مطالبه شود، این است که تأیید شود رویه‌های مناسب امنیتی در طی فعالیت کشتی با کشتی در مدت ۱۰ بار ورود قبلی کشتی به تسهیلات بندری اتخاذ شده است. معمولاً نیازی به درج و ثبت جا به جایی راهنماها، مسائل گمرکی، مهاجرت، تشریفات امنیتی، سوخت‌گیری، دوبه‌کاری، بارگیری ملزومات و تخلیه زباله کشتی در تسهیلات بندری نیست زیرا این موارد طبیعتاً در طرح امنیتی تسهیلات بندری ذکر می‌شود. نمونه اطلاعاتی که می‌تواند ارائه می‌شود به قرار زیر است:

۱. سوابق اقدامات اتخاذ شده حین انجام فعالیت کشتی با کشتی، با کشتی ای که پرچم کشوری را برافراشته است که دولت متعاقد نمی‌باشد، بویژه اقداماتی که به طور معمول توسط کشتی‌هایی که پرچم دولت‌های متعاقد را برافراشته اند، صورت گرفته است؛

۲. سوابق اقدامات صورت گرفته حین انجام فعالیت کشتی با کشتی، با کشتی ای که پرچم دولت متعاهدی را برافراشته است اما ملزم به تطابق با مقررات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین‌نامه نمی‌باشد، به طور مثال یک رونوشت از گواهینامه امنیتی صادره برای آن کشتی به موجب مقررات دیگر؛ و

۳. در شرایطی که افراد یا کالاهای نجات یافته از دریا روی کشتی موجود باشد، کلیه اطلاعات شناسایی شده در مورد چنین افراد یا کالاهایی شامل هویت آنها، در صورت شناسایی آنان و نتایج هر گونه بازرسی انجام شده به نیابت از کشتی جهت ایجاد وضعیت ایمن برای افراد نجات داده شده. فصل ۲-۱۱ یا بخش (الف) این آیین‌نامه قصد ندارد تاخیری در تحویل افراد مضطر در دریا به یک مکان امن ایجاد نماید یا از انجام چنین کاری جلوگیری نماید. تنها هدف فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین‌نامه فراهم کردن اطلاعات کافی و مناسب برای کشورها به منظور حفظ تمامیت امنیتی آنها می‌باشد.

۴.۳۹ نمونه‌های دیگر اطلاعات امنیتی مناسب که جهت کمک به حصول اطمینان از ایمنی و امنیت افراد، تسهیلات بندری، کشتی‌ها و سایر داراییها به عنوان شرط ورود به بندر مورد نیاز است به قرار زیر است:

۱. اطلاعات موجود در ثبت خلاصه تاریخچه مستمر کشتی؛

۲. دموقیت مکانی کشتی در زمان گزارش دهی؛

۳. زمان تقریبی ورود کشتی به بندر؛

۴. فهرست کارکنان کشتی (خدمه)؛

۵. توضیحات کلی در مورد کالاهای روی کشتی؛

۶. فهرست مسافری؛ و

۷. اطلاعات مورد لزومی که طبق مقرر ۵ فصل ۲-۱۱ باید همراه باشد.

۴.۴۰ مقرر ۵. ۲. ۹ فصل ۲-۱۱ به فرمانده کشتی اجازه می‌دهد که به محض اطلاع از این که کشور صاحب

بندر یا کشور ساحلی اقدامات کنترلی را طبق مقرر ۲. ۹ فصل ۲-۱۱ اعمال می‌نماید، قصد خود را مبنی بر

ورود کشتی به بندر، بازپس بگیرد. اگر فرمانده قصد خود را بازپس بگیرد، مقرر ۹ فصل ۲-۱۱ به هیچ وجه

نمی‌شود و هر گونه اقدام دیگری که صورت می‌گیرد باید بر مبنای طبق حقوق بین‌الملل باشد.

دفتر هیئت دوام‌الملل

مقررات اضافی

۴.۴۱ در کلیه موارد، هنگامی که از ورود کشتی ممانعت به عمل می آید یا کشتی از بندری اخراج می شود، کلیه حقایق شناخته شده باید به اطلاع مسؤولین کشورهای ذیربط برسد. این اطلاعات باید حاوی موارد زیر باشد، اگر شناخته شود:

۱. نام کشتی، پرچم آن، شماره شناسایی کشتی، علامت خطاب، نوع کشتی و کالا؛
۲. دلیل عدم پذیرش جهت ورود یا اخراج از بندر یا مناطق بندری؛
۳. چنانچه مربوط باشد، ماهیت هرگونه عدم تطابق امنیتی؛
۴. چنانچه مربوط باشد، جزئیات هر گونه تلاش صورت گرفته جهت رفع عدم تطابق، از جمله هر گونه شرایط وضع شده به کشتی جهت سفر؛
۵. بندر(های) پیشین که به آن مراجعه کرده است و بنداری که اعلام نموده به آن ها مراجعه خواهد نمود؛
۶. زمان عزیمت کشتی و زمان احتمالی تخمین زده شده ورود کشتی به آن بندار؛
۷. هر دستور داده شده به کشتی، به طور مثال: گزارش دهی در طول مسیر آن؛
۸. اطلاعات موجود در مورد سطح امنیتی ای که کشتی در وضعیت فعلی در آن فعالیت می نماید؛
۹. اطلاعات مربوط به ارتباطاتی که کشور صاحب بندر با مرجع دریایی داشته است؛
۱۰. نقطه تماس کشور صاحب بندری که به منظور جمع آوری اطلاعات بیشتر، گزارش تهیه می نماید؛
۱۱. فهرست خدمه و
۱۲. سایر اطلاعات مربوط.

۴.۴۲ کشورهای ذیربط جهت ارسال اطلاعات، شامل آن کشورهایی می شود که در مسیر پیش بینی شده کشتی تا بندر بعدی قرار دارند، بویژه اگر کشتی قصد داشته باشد که وارد آبهای سرزمینی آن کشور ساحلی شود. دیگر کشورهای ذیربط شامل کشورهای صاحب بندری می شود که کشتی بیشتر به آنها مراجعه کرده است، به این ترتیب امکان دستیابی به اطلاعات بیشتر میسر می شود و مسائل امنیتی مربوط به بندار قبلی قابل حل خواهد بود.

۴.۴۳ به هنگام اعمال اقدامات کنترلی و تطابقی، مأمورین به طور مقتضی مجاز شده باید اطمینان حاصل نمایند که هر گونه اقدامات یا مراحل اعمال شده مناسب هستند. این قبیل اقدامات یا مراحل، باید منطقی بوده و از حداقل سختگیری و زمان لازم جهت رفع یا کاهش عدم تطابق برخوردار باشد.

۴.۴۴ واژه «تأخیر» در مقررۀ ۱، ۵، ۳، ۹ نیز به شرایطی اشاره می کند که متعاقب اقدامات انجام شده به موجب این مقررۀ، به کشتی مزبور بی دلیل اجازه ورود به بندر داده نمی شود یا کشتی بدون دلیل از بندر اخراج می گردد.

کشتی های غیر کنوانسیون (کشتی هایی که اندازه آنها زیر حد استاندارد کنوانسیون باشد)
۴.۴۵ در رابطه با کشتی هایی که پرچم کشوری را برافراشته اند که جزء دولت متعاهد کنوانسیون نمی باشد و عضو پروتکل سولاس ۱۹۸۸ (۱۳۶۷)^۱ نیز نمی باشد، دولت های متعاهد نباید رفتار مساعدتری با چنین کشتی هایی داشته باشند در نتیجه الزامات مقررۀ ۹ فصل ۲-۱۱ و راهکار مندرج در این بخش از آیین نامه باید در مورد آن کشتی ها اعمال گردد.
۴.۴۶ کشتی های غیر کنوانسیون نیز تحت اقداماتی قرار می گیرند که از طریق آن ها امنیت کشورها حفظ می شود. این اقدامات باید با توجه کافی به الزامات فصل ۲-۱۱ و راهکار مندرج در این بخش از آیین نامه اتخاذ شود.

۱- پروتکل ۱۹۸۸ (۱۳۶۷) در رابطه با کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)

۵- اظهارنامه امنیتی

کلیات

- ۵.۱ اظهارنامه امنیتی (دی ا اس) باید زمانی تکمیل شود که دولت متعاقد تسهیلات بندری یا یک کشتی انجام آن را لازم بداند.
- ۵.۱.۱ ممکن است نتایج حاصل از ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس ای)، لزوم اظهارنامه امنیتی را روشن سازد و دلایل و شرایطی که برای آن، چنین اظهارنامه امنیتی لازم است باید در طرح امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس پی) ذکر گردد.
- ۵.۱.۲ لزوم اظهارنامه امنیتی ممکن است توسط مرجع دریایی برای کشتی هایی که محق به برافراشتن پرچم آن هستند یا در نتیجه ارزیابی امنیتی کشتی مشخص شود و باید در طرح امنیتی کشتی ذکر شود.
- ۵.۲ احتمال دارد که تکمیل اظهارنامه امنیتی در سطوح امنیتی بالاتر درخواست شود؛ هنگامی که یک کشتی از سطح امنیتی بالاتری نسبت به تسهیلات بندری یا کشتی دیگری که با آن تعامل دارد برخوردار باشد و نیز در هنگام فعل و انفعال کشتی/ بندر یا فعالیتهای کشتی با کشتی که به دلایل خاص آن کشتی از قبیل بار یا مسافران آن و یا شرایط موجود در تسهیلات بندری یا ترکیبی از تمامی این عوامل، خطر زیادی را برای اشخاص، دارایی ها و محیط زیست ایجاد می نماید.
- ۵.۲.۱ چنانچه یک کشتی یا یک مرجع دریایی به نیابت از کشتی هایی که محق به برافراشتن پرچم آن هستند تکمیل اظهارنامه امنیتی را درخواست می کنند، مأمور امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس ای) یا مأمور امنیتی کشتی (اس اس ا) باید چنین درخواستی را تأیید کرده و در رابطه با اقدامات امنیتی مناسب بحث و گفتگو نمایند.
- ۵.۲.۲ همچنین، مأمور امنیتی تسهیلات بندری می تواند پیش از تعامل کشتی/ بندر که در طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری ذکر شده، به عنوان یک موضوع قابل توجه، اظهارنامه امنیتی را درخواست نماید. مثالها ممکن است شامل سوار یا پیاده کردن مسافری، نقل و انتقال، بارگیری یا تخلیه کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین باشد. ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری همچنین ممکن است تسهیلاتی را در مناطق پرجمعیت و یا در مجاورت آن و یا فعالیتهای مهم اقتصادی را مشخص نماید که مستلزم اظهارنامه امنیتی هستند.
- ۵.۴ هدف اصلی از اظهارنامه امنیتی حصول اطمینان از این امر است که کشتی با تسهیلات بندری و یا با دیگر کشتی هایی که با آنها فعالیت متقابل دارد، در مورد اقدامات امنیتی مربوط که هر یک طبق مقررات طرح های امنیتی تأیید شده خود اتخاذ می نمایند، به توافق رسیده اند.
- ۵.۴.۱ اظهارنامه مورد توافق باید هم توسط تسهیلات بندری و هم کشتی (کشتی ها)، امضا و تاریخ زده شود، تا در صورت اجرا مطابقت آنها را با فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه نشان دهد و باید شامل مدت اعتبار، سطح یا سطوح امنیتی مربوط و جزئیات تماس مربوط باشد.
- ۵.۴.۲ تغییر در سطح امنیتی ممکن است منجر به تکمیل یک اظهارنامه جدید یا بازنگری شده شود.
- ۵.۵ اظهارنامه امنیتی باید به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی یا در صورت امکان، به زبان مشترک بین تسهیلات بندری و کشتی یا کشتی ها، تکمیل شود.
- ۵.۶ یک نمونه از اظهارنامه امنیتی در پیوست ۱ این بخش از آیین نامه ارائه شده است. این نمونه مربوط به اظهارنامه بین یک کشتی و یک تسهیلات بندری است. اگر قرار است که اظهارنامه امنیتی برای دو کشتی تکمیل گردد، این نمونه باید به صورت مناسب اصلاح گردد.

دفتر هیئت دولت

۶- تعهدات شرکت کشتیرانی

کلیات

- ۶.۱ مقرر ۵ فصل ۲-۱۱ از شرکت کشتیرانی می خواهد تا اطلاعاتی را در اختیار فرمانده کشتی قرار دهد تا وی بتواند الزامات شرکت کشتیرانی را طبق مفاد آن مقرر برآورده سازد. این اطلاعات موارد زیر را در برمی گیرد:

۱. طرف های مسوول تعیین کارکنان عرشه، مانند شرکت های مدیریت کشتی، نمایندگان به کار گماری خدمه، پیمانکاران، و صاحب امتیازان (به طور مثال خرده فروش ها، کازینوها و غیره)؛
۲. طرف های مسوول تصمیم گیری در خصوص به کارگیری کشتی مثل اجاره کننده (اجاره کنندگان) کشتی بر اساس مدت زمان یا به صورت دربست یا دیگر نهادهایی که چنین صلاحیتی دارند؛ و
۳. در مواردی که کشتی تحت شرایط قرارداد اجاره به کار گرفته می شود، جزئیات تماس طرف های قرارداد شامل جزئیات مدت قرارداد یا جزئیات اجاره کنندگان آن؛
- ۶.۲ طبق مقرر ۵ فصل ۲-۱۱ شرکت کشتیرانی متعهد می باشد که این اطلاعات را هنگامی که تغییراتی ایجاد می شود به روز نموده و آنها را نگهداری کند.
- ۶.۳ این اطلاعات باید به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی باشد.
- ۶.۴ در رابطه با کشتی های ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، این اطلاعات باید نشانگر شرایط حقیقی در آن تاریخ باشد.
- ۶.۵ در رابطه با کشتی های ساخته شده در تاریخ اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) یا پس از آن و برای کشتی های ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) که در تاریخ اول جولای (۱۱ تیر) هنوز خدمات دهی خود را آغاز نکرده اند، اطلاعات مزبور باید از زمان به خدمت گیری مجدد کشتی تهیه شود و باید شرایط حقیقی در آن تاریخ را نشان دهد.
- ۶.۶ چنانچه یک کشتی پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، از خدمت دهی خارج شود، اطلاعات مذکور باید از تاریخ به خدمت گیری مجدد کشتی تهیه شود و باید نشانگر شرایط حقیقی در آن تاریخ باشد.
- ۶.۷ نیازی به نگهداری اطلاعات تهیه شده پیشین که ربطی به شرایط حقیقی در آن تاریخ ندارد، روی کشتی نمی باشد.
- ۶.۸ هنگامی که مسوولیت فعالیت یک کشتی به یک شرکت کشتیرانی دیگر محول می شود، نیازی به نگهداری اطلاعات مربوط به شرکت کشتیرانی ای که کشتی را اداره می کرده است، روی کشتی وجود ندارد. به علاوه، راهکارهای مربوط دیگر در قسمت های ۸، ۹ و ۱۳ ارائه شده است.

۷- امنیت کشتی

راهکار مربوط در قسمت های ۸، ۹ و ۱۳ ارائه شده است.

۸- ارزیابی امنیتی کشتی

ارزیابی امنیتی

- ۸.۱ مأمور امنیتی شرکت (سی اس ا) مسوول حصول اطمینان از انجام ارزیابی امنیتی کشتی (اس اس ای) برای هر یک از کشتی های ناوگان شرکت مذکور می باشد که ملزم به رعایت مقررات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه می باشند و مسوولیت انجام این کار به عهده مأمور امنیتی شرکت (سی اس ا) می باشد. اگرچه مأمور امنیتی شرکت نیازی نیست لزوماً کلیه وظایف محوله مربوط به سمت خود را شخصاً انجام دهد، مسوولیت نهایی حصول اطمینان از صحت انجام آنها بر عهده شخص مأمور امنیتی شرکت خواهد بود.
- ۸.۲ پیش از شروع ارزیابی امنیتی کشتی، مأمور امنیتی شرکت باید مطمئن شود که از اطلاعات موجود مربوط به ارزیابی خطر برای بنادری که کشتی به آنها مراجعه خواهد کرد یا در آن ها مسافرین پیاده یا سوار می شوند و اطلاعات مربوط به تسهیلات بندری و اقدامات حفاظتی آنها، بهره برداری صورت گرفته است. مأمور امنیتی شرکت باید گزارش های پیشین در مورد نیازهای امنیتی مشابه را مطالعه نماید. در صورت امکان،

دفتر هیئت دولت

مأمور امنیتی شرکت باید با افراد ذریبط روی کشتی و تسهیلات بندری ملاقات نموده و در مورد اهداف و شیوه های ارزیابی بحث و گفتگو نماید. مأمور امنیتی شرکت باید تابع راهنمایی های خاصی باشد که توسط دولت های متعاقد پیشنهاد می شود.

۸.۳ ارزیابی امنیتی کشتی باید موارد زیر را روی کشتی یا داخل کشتی مورد توجه قرار دهد:

۱. امنیت فیزیکی؛
۲. یکپارچگی ساختاری؛
۳. نظام های های حفاظت از کارکنان؛
۴. سیاست های شکلی؛
۵. سامانه های رادیویی و مخابراتی، شامل سامانه ها و شبکه های کامپیوتری؛ و
۶. دیگر مکانهایی که در صورت آسیب دیدگی و یا استفاده جهت مشاهده غیرمجاز، خطری برای افراد، اموال یا عملیات روی کشتی یا درون تسهیلات بندری ایجاد می نمایند.

۸.۴ افرادی که در انجام ارزیابی امنیتی کشتی شرکت می نمایند باید قادر باشند در موارد زیر کمک های کارشناسانه ارائه دهند:

۱. شناخت الگوها و تهدیدهای امنیتی موجود؛
۲. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛
۳. شناسایی الگوهای شخصیتی یا رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛
۴. شیوه های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
۵. روشهای مورد استفاده جهت ایجاد یک حادثه امنیتی؛
۶. تاثیرات انفجار در تجهیزات و سازه های کشتی؛
۷. امنیت کشتی؛
۸. فعالیت های تجاری متقابل کشتی / بندر؛
۹. برنامه ریزی پیشامدهای محتمل الوقوع و آمادگی و واکنش در مواقع اضطراری؛
۱۰. امنیت فیزیکی؛
۱۱. سامانه های رادیویی و مخابراتی، شامل سامانه ها و شبکه های کامپیوتری؛
۱۲. مهندسی دریایی؛ و
۱۳. فعالیتهای کشتی و بندر.

۸.۵ مأمور امنیتی شرکت باید اطلاعات مورد نیاز جهت انجام ارزیابی را جمع آوری نموده و ثبت نماید که شامل موارد زیر می باشد:

۱. طرح کلی کشتی؛
۲. مناطقی که باید دسترسی به آنها محدود شود، از قبیل پل فرماندهی، موتورخانه گروه (الف)، دیگر ایستگاه های کنترلی آن طور که در فصل ۲-۲ ذکر شده است و غیره؛
۳. موقعیت و عملکرد هر یک از نقاط دسترسی حقیقی یا احتمالی به کشتی؛
۴. تغییرات جزر و مدی که ممکن است در میزان آسیب پذیری یا امنیت کشتی تاثیر بگذارد؛
۵. محل انبار کالا و نحوه چیدن کالا؛

۶. محل مخازن کشتی و مکان ذخیره تجهیزات نگهداری اساسی کشتی؛

۷. مکانهایی که بار بدون همراه در آن نگهداری می شوند؛

دفتر هیئت دولت

۸. تجهیزات وضعیت اضطراری و آماده باش موجود جهت ارائه خدمات ضروری؛
۹. تعداد کارکنان کشتی، وظایف امنیتی موجود و فعالیت های موجود و مربوط به الزامات آموزشی شرکت؛
۱۰. تجهیزات ایمنی و امنیتی موجود جهت حفاظت از مسافریین و کارکنان کشتی؛
۱۱. مسیرهای فرار و تخلیه و ایستگاه های تجمع که باید جهت اطمینان از تخلیه اضطراری ایمن و منظم از کشتی ایجاد شوند؛
۱۲. توافقاتی موجود با شرکت های امنیتی خصوصی که خدمات امنیتی درون کشتی و درون آبی را ارائه می کنند؛ و
۱۳. اقدامات و راهکارهای امنیتی در حال اجرا، از جمله بازرسی ها و روش های کنترلی، سامانه های شناسایی، تجهیزات نظارتی و مراقبتی، اوراق شناسایی کارکنان، سامانه های ارتباطی، زنگ های اعلام خطر، روشنایی، کنترل دسترسی و دیگر سیستم های مقتضی.
- ۸.۶ ارزیابی امنیتی کشتی باید هر یک از نقاط دسترسی شناسایی شده، مانند عرشه های آزاد (روباز) را مورد سنجش قرار دهد و امکان استفاده از آن را توسط افرادی که قصد نقض امنیت دارند، ارزیابی نماید. این امر شامل نقاط دسترسی جهت افرادی که دسترسی قانونی دارند و همچنین افرادی که درصدد ورود غیرمجاز هستند می شود.
- ۸.۷ ارزیابی امنیتی کشتی باید تداوم ارتباط اقدامات امنیتی موجود، راهکارها، رویه ها و عملکردها را در هر دو شرایط معمول و اضطراری بررسی نماید و باید یک راهکار امنیتی که شامل موارد زیر باشد، تعیین نماید:
۱. مناطق محدودیت دار؛
 ۲. شیوه های واکنش در برابر آتش یا دیگر شرایط اضطراری؛
 ۳. سطح نظارت بر کارکنان کشتی، مسافریین، بازدیدکنندگان، فروشندگان، فن ورزهای (تکنسین های تعمیراتی، کارگران عرشه و غیره؛
 ۴. تعداد و کارآمدی گشت های امنیتی؛
 ۵. سامانه های کنترل دسترسی شامل سیستم های شناسایی؛
 ۶. سامانه ها و شیوه های ارتباطات امنیتی؛
 ۷. دربهای امنیتی، حصارها و روشنایی؛ و
 ۸. سامانه ها و تجهیزات امنیتی و نظارتی، اگر موجود باشد.
- ۸.۸ ارزیابی امنیتی کشتی باید افراد، فعالیت ها، خدمات و عملیاتی که حفاظت از آنها اهمیت دارد را مورد توجه قرار دهد، از جمله:
۱. کارکنان کشتی؛
 ۲. مسافریین، بازدیدکنندگان، فروشندگان، فن ورزهای (تکنسین های) تعمیراتی، کارکنان تسهیلات بندری و غیره؛
 ۳. توانایی حفظ ناوبری ایمن و واکنش در شرایط اضطراری؛
 ۴. بار، بویژه کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین؛
 ۵. انبارهای کشتی؛
 ۶. سامانه ها و تجهیزات ارتباطات امنیتی، اگر موجود باشد؛ و
 ۷. سامانه ها و تجهیزات امنیتی نظارتی. اگر موجود باشد.
- ۸.۹ ارزیابی امنیتی کشتی باید کلیه خطرات احتمالی، شامل انواع حوادث امنیتی زیر را مدنظر قرار دهد:
۱. هر گونه آسیب یا تخریب وارده به کشتی یا تسهیلات بندری، به طور مثال: بوسیله وسایل انفجاری، ایجاد حریق عمدی، خراب کاری، یا کارشکنی؛

۲. ربودن یا تصرف کشتی یا افراد روی آن؛
۳. دستکاری محموله، تجهیزات یا سامانه های ضروری کشتی یا انبارهای آن؛
۴. دسترسی یا استفاده غیرمجاز، از جمله حضور مسافریین قاچاق؛
۵. قاچاق اسلحه یا تجهیزات، شامل سلاحهای کشتار جمعی؛
۶. استفاده از کشتی جهت حمل افرادی که قصد ایجاد حادثه امنیتی دارند و یا حمل تجهیزات آنان توسط کشتی؛
۷. استفاده از خود کشتی به عنوان یک حربه یا به عنوان وسیله ای جهت ایجاد خسارت یا تخریب؛
۸. حمله به کشتی از سوی دریا هنگامی که کشتی در اسکله یا لنگرگاه است؛ و
۹. حمله به کشتی مادامی که در دریا است.
۱۰. ۸. ارزیابی امنیتی کشتی باید تمامی آسیب پذیری های ممکن، از جمله موارد زیر را مدنظر قرار دهد:
 ۱. تضاد بین اقدامات امنیتی و اقدامات ایمنی؛
 ۲. تضاد بین وظایف روی کشتی و وظایف امنیتی؛
 ۳. وظایف مراقب و نگهداری، تعداد کارکنان کشتی بویژه پیامدهای مربوط به خستگی، میزان هوشیاری و نحوه عملکرد خدمه؛
 ۴. هر گونه نقص شناسایی شده در آموزش های امنیتی؛
 ۵. هر گونه تجهیزات و سامانه های امنیتی، از جمله سامانه های ارتباطی.
۱۱. ۸. مأمور امنیتی شرکت و مأمور امنیتی کشتی باید همیشه نسبت به تاثیر اقدامات امنیتی بر کارکنان کشتی که به مدت طولانی در کشتی می مانند توجه داشته باشند. به هنگام تدوین اقدامات امنیتی، باید توجه خاصی به راحتی، آسایش و حریم شخصی کارکنان کشتی و توانایی حفظ کارآمدی آنها در مدت های طولانی مبذول شود.
۱۲. ۸. به محض تکمیل ارزیابی امنیتی کشتی، باید گزارشی تهیه شود، شامل خلاصه ای از نحوه انجام ارزیابی، شرحی از هر آسیب پذیری شناسایی شده در طی ارزیابی و شرحی از اقدامات متقابلی که ممکن است در ارتباط با هر آسیب پذیری مورد استفاده قرار گیرد. گزارش مزبور باید از دسترسی غیرمجاز یا افشا محافظت شود.
۱۳. ۸. اگر ارزیابی امنیتی کشتی توسط شرکت کشتیرانی صورت نگیرد، گزارش ارزیابی امنیتی کشتی باید توسط مأمور امنیتی شرکت بازنگری شده و تأیید گردد.

بازرسی امنیتی در محل

۱۴. ۸. بازرسی امنیتی در محل، جزء لاینفک هر ارزیابی امنیتی کشتی می باشد. بازرسی امنیتی در محل باید اقدامات حفاظتی موجود روی کشتی، روش ها و فعالیت ها را جهت اهداف زیر ارزیابی نموده و محک بزند:
 ۱. حصول اطمینان از انجام کلیه وظایف امنیتی کشتی؛
 ۲. کنترل مناطق محدودیت دار به منظور حصول اطمینان از این که تنها افراد مجاز حق دسترسی دارند؛
 ۳. کنترل دسترسی به کشتی شامل هر گونه سامانه های شناسایی؛
 ۴. نظارت بر مناطق عرشه و اطراف کشتی؛
 ۵. کنترل سوار شدن افراد و وسایل شخصی آنها (بارهای با همراه و بدون همراه و وسایل شخصی کارکنان کشتی)؛
 ۶. نظارت بر جا به جایی کالا و تحویل مایحتاج کشتی؛ و
 ۷. حصول اطمینان از در دسترس بودن آسان ارتباطات، اطلاعات و تجهیزات امنیتی کشتی.

۹- طرح امنیتی کشتی

کلیات

۹.۱ مأمور امنیتی شرکت (سی اس ا) مسؤول حصول اطمینان از تهیه طرح امنیتی کشتی (اس اس پی) و ارائه آن جهت تأیید می باشد. مفاد هر طرح امنیتی کشتی بسته به نوع کشتی هایی که تحت پوشش قرار می دهد، متفاوت می باشد. ارزیابی امنیتی کشتی، ویژگیهای خاص یک کشتی و تهدیدات احتمالی و آسیب پذیری ها را مشخص خواهد نمود. برای تهیه طرح امنیتی کشتی، لازم است که به تفصیل به این ویژگیها پرداخته شود. مراجع دریایی ممکن است در مورد تهیه و مفاد طرح امنیتی کشتی توصیه ای را ارائه نمایند.

۹.۲ کلیه طرحهای امنیتی کشتی باید موارد زیر را ارائه دهد:

۱. جزئیات ساختار سازمانی امنیت کشتی؛
۲. جزئیات ارتباطات کشتی با شرکت کشتیرانی، تسهیلات بندری یا دیگر کشتی ها و مسؤولین ذیربطی که دارای مسؤولیت امنیتی هستند؛
۳. جزئیات مربوط به سامانه های ارتباطی جهت برقراری ارتباط مداوم و موثر در داخل کشتی و بین کشتی با سایرین، از جمله تسهیلات بندری؛
۴. جزئیات اقدامات امنیتی پایه در سطح امنیتی ۱، شامل اقدامات عملیاتی و فیزیکی که همواره اجرا می شوند؛
۵. جزئیات اقدامات امنیتی مضاعف که به کشتی اجازه می دهد بدون تاخیر به سطح امنیتی ۲ و در صورت لزوم به سطح امنیتی ۳ ارتقاء پیدا نماید؛ و
۶. آمادگی جهت بازنگری یا ممیزی مداوم طرح امنیتی کشتی و اصلاح آن با توجه به تجارب یا تغییر شرایط؛ و

۷. تشریفات گزارش دهی تفصیلی به نقاط تماس دولت های متعاقد ذیربط.

۹.۳ تهیه یک طرح امنیتی کارآمد برای کشتی، باید بر اساس یک ارزیابی کلی از کلیه مسائلی باشد که به امنیت کشتی مربوط می شود بویژه شامل یک ارزیابی همه جانبه از ویژگیهای فیزیکی و عملیاتی هر کشتی، از قبیل طرح سفر هر کشتی.

۹.۴ کلیه طرحهای امنیتی کشتی باید توسط مرجع دریایی یا به نیابت از آن تأیید شود. اگر مرجع دریایی از یک سازمان امنیتی شناخته شده (آر اس ا) جهت بازنگری یا تأیید طرح امنیتی کشتی استفاده می کند، سازمان امنیتی مزبور نباید با هر سازمان امنیتی شناخته شده دیگری که طرح امنیتی را تهیه کرده یا در تهیه آن همکاری نموده است، ارتباط برقرار نماید.

۹.۵ مأمورین امنیتی شرکت و مأمورین امنیتی کشتی باید راهکارهایی جهت انجام امور زیر تدوین نمایند:

۱. ارزیابی مداوم کارایی طرح امنیتی کشتی؛ و

۲. تهیه اصلاحیه های طرح امنیتی، پس از تأیید آن.

۹.۶ اقدامات امنیتی مندرج در طرح امنیتی کشتی، باید در زمان تصدیق اولیه جهت تطابق کشتی با الزامات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه اجرا گردد. در غیر اینصورت، نمی توان گواهینامه بین المللی امنیت مورد نیاز کشتی را برای کشتی مزبور صادر کرد. اگر متعاقباً هر گونه نقصی در تجهیزات یا سامانه های امنیتی ایجاد شود یا به هر دلیلی وقفه ای در یک اقدام امنیتی صورت گیرد، باید تدابیر امنیتی معادل و موقتی اتخاذ شود و به مرجع دریایی اطلاع داده شود و به تأیید آن برسد.

سازماندهی و انجام وظایف امنیتی کشتی

۹.۷ علاوه بر راهکار مندرج در بند ۹.۲، طرح امنیتی کشتی باید موارد زیر که به کلیه سطوح امنیتی مربوط می شود را تعیین نماید:

۱. وظایف و مسؤولیت های کلیه کارکنان روی کشتی که دارای وظایف امنیتی هستند؛
۲. روشها یا حفاظت های لازم جهت میسر نمودن حفظ ارتباطات مداوم در کلیه اوقات؛
۳. روشهای مورد نیاز جهت ارزیابی تداوم کارایی رویه های امنیتی و هر گونه تجهیزات و سامانه های نظارتی و امنیتی، از قبیل روشهای تشخیص نقص یا درست کار نکردن تجهیزات یا سامانه ها و روش های واکنش در برابر آنها؛
۴. روشها و تشریفات حفاظت از اطلاعات حساس امنیتی که به شکل کاغذی یا به صورت الکترونیکی نگهداری می شوند؛

۵. نوع سامانه ها و تجهیزات مراقبتی و امنیتی و الزامات مربوط به نگهداری آنها، چنانچه موجود باشد؛
۶. روشهای حصول اطمینان از ارائه به موقع و ارزیابی گزارشهای مربوط به موارد احتمالی نقض امنیت یا مسائل امنیتی؛ و

۷. روشهای تهیه، حفظ و نگهداری، و روزآمد سازی فهرست موجودی کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین موجود در کشتی، از جمله محل آنها.

۹.۸ مابقی بخش ۹ به طور ویژه به اقدامات امنیتی می پردازد که در هر سطح امنیتی ممکن است اتخاذ گردد که شامل موارد زیر می باشد:

۱. دسترسی کارکنان کشتی، مسافری، بازدیدکنندگان و غیره به کشتی؛
۲. مناطق محدودیت دار روی کشتی؛
۳. جا به جایی کالا؛
۴. تحویل مایحتاج کشتی؛
۵. جا به جایی بار بدون همراه؛ و
۶. نظارت بر امنیت کشتی.

دسترسی به کشتی

۹.۹ طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی را تعیین نماید که کلیه روشهای دسترسی به کشتی را که در ارزیابی امنیتی کشتی مشخص شده است، پوشش می دهد و باید شامل موارد زیر باشد:

۱. نردبانهای دسترسی؛
 ۲. پله های ورودی به کشتی؛
 ۳. پلکان های متحرک؛
 ۴. درب ها، روزنه های جانبی، پنجره ها و دریچه ها؛
 ۵. طنابهای مهار کشتی و زنجیرهای لنگر؛ و
 ۶. جرثقیل ها و چرخ دنده های بالا برنده.
- ۹.۱۰ برای هر یک از این موارد، طرح امنیتی کشتی باید مکانهای مناسبی را مشخص کند، برای وقتی که محدودیت ها و ممنوعیت های دسترسی در هر سطح امنیتی اعمال می گردد برای هر سطح امنیتی، در طرح امنیتی کشتی باید نوع محدودیت یا ممنوعیت قابل اعمال و روش اجرای آن ذکر شود.

- ۹.۱۱ طرح امنیتی کشتی باید برای هر سطح امنیتی، راههای شناسایی لازم جهت اجازه دسترسی به کشتی و ماندن افراد در کشتی بدون بروز هر گونه مشکلی را تعیین نماید. این کار احتمالاً مستلزم تهیه سامانه تعیین هویت مناسب جهت تعیین هویت دائم کارکنان کشتی و موقتی جهت بازدیدکنندگان از کشتی می باشد. هر سامانه تعیین هویت باید در صورت عملی بودن انجام این کار با سامانه قابل اعمال در تسهیلات بندری هماهنگ باشد. مسافریین باید بتوانند هویت خود را با ارائه کارتهای عبور و مرور، بلیت و غیره اثبات نمایند اما نباید به آنها اجازه داده شود که بدون نظارت به مناطق محدودیت دار دسترسی پیدا کنند. طرح امنیتی کشتی باید مقرراتی را جهت حصول اطمینان از این که سامانه های تعیین هویت به طور منظم روزآمد می شوند وضع نموده و اطمینان حاصل کند که استفاده ناصحیح از رویه ها منجر به اعمال اقدامات کیفری می شود.
- ۹.۱۲ افرادی که مایل نیستند یا نمی توانند هویت خود را اثبات کنند و یا هدف از ورود خود را هنگامی که از آنها درخواست می شود، بیان نمایند، باید از دسترسی به کشتی محروم شده و تلاش آنها جهت دسترسی باید در صورت لزوم، به مأمورین امنیتی کشتی، مأمورین امنیتی شرکت، مأمور امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس) و نیز مقام های محلی یا ملی که مسؤولیت های امنیتی دارند گزارش شود.
- ۹.۱۳ طرح امنیتی کشتی باید تعداد اعمال هرگونه کنترل دسترسی را مشخص نماید. بویژه وقتی که این کنترل ها به صورت تصادفی و یا در برخی مواقع اعمال می شوند.

سطح امنیتی ۱

- ۹.۱۴ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی جهت کنترل دسترسی به کشتی را هنگامی که موارد زیر اعمال می گردد، مشخص نماید:
۱. بررسی هویت کلیه افرادی که قصد سوار شدن به کشتی را دارند و تأیید دلایل آنها برای انجام چنین کاری، با بازرسی به طور مثال: بازرسی دستورالعمل های پا گذاشتن به کشتی، بلیت مسافریین، اجازه نامه های عبور و مرور، دستورهای کار و غیره؛
 ۲. با ارتباط با تسهیلات بندری، کشتی باید اطمینان حاصل کند که مناطق ایمن مشخص شده که در آنجا بازدید و بازرسی افراد چمدان ها (شامل ساک های دستی)، لوازم شخصی افراد، وسایط نقلیه و محتویات آنها صورت می گیرد ایجاد شده است؛
 ۳. با ارتباط با تسهیلات بندری، کشتی باید اطمینان حاصل کند که وسایط نقلیه ای که برای بارگیری روی خودروبرها، کشتی های رورو و دیگر کشتی های مسافری در نظر گرفته شده اند، پیش از بارگیری، طبق تعداد دفعات مورد لزوم و مندرج در طرح امنیتی کشتی، مورد بازرسی قرار گرفته اند؛
 ۴. جدا کردن افراد بازرسی شده و وسایل شخصی آنها از افراد بازرسی نشده و وسایل شخصی آنها؛
 ۵. جدا کردن مسافرینی که قصد سوار شدن به کشتی را دارند و مسافرینی که قصد خروج از کشتی را دارند؛
 ۶. شناسایی نقاط دسترسی که باید محافظت شوند و حضور در آن مناطق، جهت جلوگیری از دسترسی غیرمجاز به آن ها؛
 ۷. حفاظت از دسترسی به مناطق بدون مراقبت که در مجاورت مناطقی قرار دارند که مسافریین و بازدیدکنندگان به آن دسترسی دارند، از طریق قفل کردن یا روشهای دیگر؛
 ۸. آگاه کردن کلیه کارکنان کشتی از تهدیدات احتمالی، رویه های گزارش دهی در مورد افراد، وسایل یا فعالیت های مشکوک و لزوم هوشیاری.
- ۹.۱۵ در سطح امنیتی ۱، کلیه افرادی که قصد سوار شدن به کشتی را دارند باید مورد بازرسی قرار گیرند. تعداد چنین بازرسی ها، شامل بازرسی های تصادفی، باید در طرح تأیید شده امنیتی کشتی مشخص شود و به ویژه

باید توسط مرجع دریایی ذریب تأیید شود. بهترین حالت این است که چنین بازرسی ها توسط تسهیلات بندری و با همکاری نزدیک با کشتی و در مجاورت کشتی انجام شود. مگر در مواردی که دلایل امنیتی مشخصی برای انجام بازرسی وجود داشته باشد، کارکنان کشتی نباید همکاری خود یا وسایل شخصی آنها را بازرسی نمایند. چنین بازرسی باید به گونه ای انجام شود که حقوق انسانی افراد کاملاً مدنظر قرار گیرد و شأن انسانی بنیادین آنان حفظ شود.

سطح امنیتی ۲

- ۹.۱۶ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را جهت جلوگیری از افزایش خطر وقوع حادثه امنیتی وضع نماید تا از هوشیاری بیشتر و کنترل های شدیدتر اطمینان حاصل کند. این اقدامات ممکن است شامل موارد زیر باشد:
۱. گماردن کارکنان بیشتر جهت گشت زنی در نواحی عرشه ای در ساعات خاموشی (غیرفعال) به منظور جلوگیری از دسترسی غیرمجاز؛
 ۲. محدود کردن تعداد نقاط دسترسی به کشتی، شناسایی نقاطی که باید مسدود شوند و روشهای حفاظت مناسب از آن نقاط؛
 ۳. جلوگیری از امکان دسترسی به کشتی از سمت دریا، به طور مثال ارتباط با تسهیلات بندری و تدارک قایق های کشتی؛
 ۴. ایجاد منطقه محدودیت دار در سمت رو به خشکی کشتی، از طریق همکاری نزدیک با تسهیلات بندری؛
 ۵. افزایش تعداد دفعات و دقت در بازرسی های افراد، وسایل شخصی و وسایط نقلیه ای که قصد سوار شدن و یا بارگیری روی کشتی را دارند؛
 ۶. همراهی (اسکورت) بازدیدکنندگان در روی کشتی؛
 ۷. دادن اطلاعات امنیتی ویژه مضاعف به کلیه کارکنان کشتی درخصوص تهدیدات شناسایی شده، با تکیه مجدد بر شیوه های ارائه گزارش در مورد افراد، اشیاء یا فعالیت های مشکوک و تاکید بر لزوم افزایش ضریب هوشیاری؛ و
 ۸. انجام بازرسی کامل یا جزئی از کشتی.

سطح امنیتی ۳

- ۹.۱۷ در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده از سوی افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات اقدامات امنیتی قابل اتخاذ توسط کشتی با همکاری نزدیک با افراد پاسخگو و تسهیلات بندری بپردازد، که شامل موارد زیر:
۱. محدود کردن امکان دسترسی به نقاط دسترسی مجزا و کنترل شده؛
 ۲. دادن اجازه ورود تنها به افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن؛
 ۳. راهنمایی افراد روی کشتی؛ و
 ۴. توقف در سوار یا پیاده شدن از کشتی؛
 ۵. به تعویق انداختن عملیات جا به جایی کالا، تحویل کالا و غیره؛
 ۶. تخلیه از کشتی؛
 ۷. جا به جایی و حرکت کشتی؛ و
 ۸. آمادگی جهت بازرسی کامل یا جزئی از کشتی.

مناطق محدودیت دار کشتی

۹.۱۸ طرح امنیتی کشتی باید مناطق محدودیت دار روی کشتی که باید تعیین شود، وسعت آن، زمان اعمال محدودیت، و اقدامات امنیتی اتخاذی مربوط جهت کنترل دسترسی به این مناطق و نیز اقداماتی که جهت کنترل فعالیت‌های روی کشتی صورت می‌گیرد را مشخص نماید. هدف از مناطق محدودیت دار عبارتست از:

۱. جلوگیری از دسترسی غیرمجاز؛

۲. حفاظت از مسافری، کارکنان کشتی، کارکنان تسهیلات بندری یا دیگر نهادهای مجاز به حضور در کشتی؛

۳. حفاظت از مناطق حساس امنیتی روی کشتی؛ و

۴. حفاظت از کالا و مخازن کشتی در برابر هر گونه دستکاری.

۹.۱۹ طرح امنیتی کشتی باید اطمینان دهد که سیاستها و تدابیر مشخصی جهت کنترل دسترسی به کلیه مناطق محدودیت دار وجود دارد.

۹.۲۰ طرح امنیتی کشتی باید پیش بینی نماید که کلیه مناطق محدودیت دار به طور واضح علامت گذاری شوند تا نشان داده شود که دسترسی به این منطقه دارای محدودیت بوده و هر گونه حضور غیرمجاز در این منطقه نقض امنیت بشمار می‌آید.

۹.۲۱ مناطق محدودیت دار مکانهای زیر را شامل می‌شود:

۱. پل فرماندهی، موتورخانه گروه (الف) و سایر ایستگاه‌های کنترلی آن طور که در فصل ۲-۲ مشخص شده است؛

۲. فضاهای حاوی تجهیزات و سامانه‌های مراقبتی و امنیتی و دستگاههای کنترل آنها و سامانه کنترل روشنایی؛

۳. سامانه‌های تهویه و هوارسانی و دیگر فضاهای مشابه؛

۴. فضاهای حاوی تانکرهای آب آشامیدنی، پمپ‌ها یا لوله‌های چندراهه؛

۵. فضاهای حاوی کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین؛

۶. فضاهای حاوی پمپ‌های کالا و دستگاه کنترل کننده آنها؛

۷. فضاهای بار و فضاهای مخازن و انبارهای کشتی؛

۸. محل اسکان خدمه، و

۹. سایر مناطقی که طبق ارزیابی امنیتی توسط مأمور امنیتی شرکت، تعیین می‌شود، و دسترسی به آن مناطق، به جهت حفظ امنیت کشتی باید محدود گردد.

سطح امنیتی ۱

۹.۲۲ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمال در مناطق محدودیت دار را وضع نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:

۱. قفل کردن یا محفوظ و مصون نگهداشتن نقاط دسترسی؛

۲. استفاده از تجهیزات مراقبتی جهت دیده بانی مناطق؛

۳. استفاده از نگهبانان یا گشت‌ها؛ و

۴. استفاده از دستگاه‌های شناسایی اتوماتیک ورود غیرمجاز برای مطلع نمودن کارکنان کشتی از هر گونه دسترسی غیرمجاز.

دفتر هیئت دولت

سطح امنیتی ۲

- ۹.۲۳ در سطح امنیتی ۲، تعداد دفعات و دقت نظارت و کنترل دسترسی به مناطق محدودیت‌دار باید افزایش یابد تا اطمینان حاصل شود که تنها افراد مجاز به آن دسترسی دارند. طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی مضاعف قابل‌اعمالی را وضع نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:
۱. ایجاد مناطق محدودیت‌دار در مجاورت نقاط دسترسی؛
 ۲. نظارت مداوم بر تجهیزات مراقبتی؛ و
 ۳. تخصیص کارکنان بیشتر جهت نگهبانی و گشت زنی در مناطق محدودیت‌دار.

سطح امنیتی ۳

- ۹.۲۴ در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که کشتی با همکاری نزدیک با افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ می‌نماید، که شامل موارد زیر خواهد بود:
۱. تعیین مناطق محدودیت‌دار بیشتر در کشتی‌ای که در مجاورت یک حادثه امنیتی قرار دارد یا مناطقی که امکان تهدید امنیتی برای آن متصور است و اجازه دسترسی به آن وجود ندارد؛ و
 ۲. بازرسی مناطق محدودیت‌دار به عنوان بخشی از بازرسی کشتی.

جا به جایی کالا

۹.۲۵ اقدامات امنیتی مربوط به جا به جایی کالا باید:

۱. از هر گونه دستکاری جلوگیری نماید؛ و
 ۲. از پذیرش کالایی که به منظور حمل در نظر گرفته نشده و نیز انبار آن در کشتی، جلوگیری به عمل آورد.
- ۹.۲۶ اقدامات امنیتی، که بعضی از آنها ممکن است با ارتباط با تسهیلات بندری اعمال شود، باید حاوی روشهای کنترل فهرست موجودی کالا در نقاط دسترسی به کشتی باشد. زمانی که باری وارد کشتی شد، کالای مزبور باید به عنوان کالای تأیید شده جهت بارگیری قابل شناسایی باشد. به علاوه باید اقدامات امنیتی‌ای تدوین شود که اطمینان حاصل نماید کالا، هنگامی که روی کشتی قرار گرفت، مورد دستکاری قرار نمی‌گیرد.

سطح امنیتی ۱

۹.۲۷ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل‌اعمال در زمان جا به جایی کالا را مشخص نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:

۱. بازرسی عادی کالا، واحدهای حمل کالا و فضاهای بار پیش و در حین عملیات جا به جایی کالا؛
۲. بازرسی به منظور حصول اطمینان از این که کالای بارگیری شده با اسناد بار همخوانی و مطابقت دارد؛
۳. با برقراری ارتباط با تسهیلات بندری، حصول اطمینان از این که وسایط نقلیه بارگیری شده روی خود روبرها، کشتی‌های رورو و کشتی‌های مسافری پیش از بارگیری، طبق دفعات مقرر در طرح امنیتی کشتی، مورد بازرسی قرار می‌گیرند؛ و
۴. بازرسی مهر و موم کالاها و دیگر شیوه‌های مورد استفاده جهت جلوگیری از دستکاری کالا.

۹.۲۸ بازرسی کالا ممکن است از طریق روشهای زیر انجام گیرد:

۱. بازرسی چشمی و فیزیکی؛ و
۲. استفاده از تجهیزات اسکن / شناسایی، دستگاههای مکانیکی یا سگ‌ها.

۹.۲۹ هنگامی که جا به جایی کالا به طور منظم یا تکراری انجام می شود، مأمور امنیتی شرکت یا مأمور امنیتی کشتی می تواند با مشاوره تسهیلات بندری، با شرکت های باربری دریایی یا دیگر افراد مسؤول چنین کالایی در مورد ترتیباتی توافق نماید که بازرسی های خارج از منطقه، مهر و موم، برنامه زمانبندی شده، مستندات فرعی و غیره را تحت پوشش قرار دهد. چنین ترتیباتی باید به اطلاع مأمور امنیتی تسهیلات بندری ذیربط برسد و مورد تأیید وی قرار گیرد.

سطح امنیتی ۲

۹.۳۰ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی مضاعف قابل اعمالی را در طول مدت زمان جا به جایی کالا وضع نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:

۱. بازرسی دقیق کالا، واحدهای حمل کالا و فضاهای بار؛
۲. بازرسی شدیدتر جهت حصول اطمینان از این که تنها کالای مورد نظر بارگیری می شود؛
۳. بازرسی شدیدتر وسائط نقلیه ای که قرار است روی خودروبرها، کشتی های رورو و کشتی های مسافری بارگیری شوند؛ و

۴. افزایش دفعات و دقت در بازرسی مهر و موم ها یا سایر روشهای مورد استفاده جهت جلوگیری از دستکاری کالا.

۹.۳۱ بازرسی دقیق کالا ممکن است توسط روشهای زیر انجام گیرد:

۱. افزایش دفعات و دقت در بازرسی های بصری و فیزیکی؛
۲. افزایش دفعات استفاده از تجهیزات اسکن/شناسایی، دستگاههای مکانیکی یا سگها؛ و
۳. هماهنگی در افزایش اقدامات امنیتی با شرکت های باربری دریایی و دیگر طرف های مسؤول، طبق روش ها و توافقی انجام شده.

سطح امنیتی ۳

۹.۳۲ در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی باید به بیان جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که توسط کشتی با همکاری نزدیک با افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ می شود، که می تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. به تعویق انداختن بارگیری یا تخلیه کالا؛ و
۲. تصدیق فهرست موجودی کالاهای خطرناک و مواد خطرآفرینی که روی کشتی حمل می شوند، اگر موجود باشد، و محل نگهداری آنها.

تحویل مایحتاج کشتی

۹.۳۳ اقدامات امنیتی مربوط به تحویل مایحتاج کشتی به شرح زیر می باشد:

۱. حصول اطمینان از بازرسی مایحتاج کشتی و دقت در بسته بندی ها؛
۲. ممانعت از پذیرش مایحتاج کشتی بدون بازرسی؛
۳. جلوگیری از دستکاری؛ و
۴. جلوگیری از پذیرش مایحتاج کشتی مگر در صورت دریافت سفارش.

۹.۳۴ برای کشتی هایی که به طور منظم از تسهیلات بندری استفاده می نمایند، بهتر است روبه هایی در ارتباط با کشتی، تامین کنندگان ملزومات آن و تسهیلات بندری وضع شود، که ابلاغیه، زمان تحویل بار و مدارک مربوط را پوشش دهد. باید همیشه شیوه هایی وجود داشته باشد که تأیید نماید مایحتاج ارائه شده جهت تحویل، دارای اسناد و مدارکی دال بر این است که این مایحتاج با سفارشات کشتی مطابقت دارند.

دفتر هیئت روات

سطح امنیتی ۱

۹.۳۵ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمال در زمان تحویل مایحتاج کشتی را وضع نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:

۱. کنترل و بررسی جهت اطمینان از این که مایحتاج با سفارش مربوط، پیش از این که روی کشتی بارگیری شود، همخوانی دارد؛ و
۲. حصول اطمینان از بارچینی فوری و ایمن مایحتاج کشتی.

سطح امنیتی ۲

۹.۳۶ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمال مضاعفی را در زمان تحویل مایحتاج کشتی، از طریق انجام بازرسی پیش از دریافت مایحتاج بر روی کشتی و بازرسی های دقیق تر، وضع نماید.

سطح امنیتی ۳

۹.۳۷ در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که کشتی با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ می نماید که می تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. مورد بازرسی بیشتر و گسترده تر قرار دادن مایحتاج کشتی؛
۲. آمادگی برای محدودیت یا توقف جا به جایی مایحتاج کشتی؛
۳. ممانعت از پذیرش مایحتاج کشتی روی کشتی.

جابه جایی بار بدون همراه

۹.۳۸ طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را وضع نماید که اطمینان حاصل نماید بار بدون همراه (مثلاً هر گونه ساک، حاوی وسایل شخصی که در محل بازرسی یا تجسس، همراه مسافر یا کارکنان کشتی نباشد) شناسایی شده و پیش از پذیرش در کشتی مورد بازرسی الکترونیکی (اسکرین) از جمله جستجوی فیزیکی قرار گیرد. دقیقاً مشخص نشده است که چنین باری هم توسط تسهیلات بندری و هم کشتی مورد بازرسی الکترونیکی قرار خواهد گرفت یا نگرفت، و در مواردی که هر دو (هم کشتی و هم تسهیلات بندری) مجهز به دستگاههای نمایشگر مناسب هستند، مسؤلیت بازرسی الکترونیکی بر عهده تسهیلات بندری خواهد بود. همکاری نزدیک با تسهیلات بندری ضروری بوده و اقداماتی باید صورت گیرد تا اطمینان حاصل شود که بار بدون همراه پس از بازرسی الکترونیکی به صورت ایمن جابجا می شود.

سطح امنیتی ۱

۹.۳۹ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را وضع نماید که هنگامی که بار بدون همراه جابجا می شود، اطمینان حاصل شود که این بار تا حد ۱۰۰ درصد و حتی به صورت ۱۰۰ درصد مورد بازرسی و کنترل دقیق قرار می گیرد که ممکن است از پرتونگاری با اشعه ایکس هم استفاده شود.

سطح امنیتی ۲

۹.۴۰ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات قابل اعمال مضاعفی را وضع نماید که هنگام جا به جایی بار بدون همراه کلیه بارهای بدون همراه به صورت ۱۰۰ درصد مورد پرتونگاری توسط اشعه ایکس

قرار بگیرند.

دفتر هیئت دولت

سطح امنیتی ۳

- ۹.۴۱ در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نمایند. طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که کشتی با همکاری نزدیک با افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ می نماید، که می تواند شامل موارد زیر باشد:
۱. مورد بازرسی جامع تر و گسترده تر قرار گرفتن چنین بارهایی، به طور مثال به وسیله تاباندن اشعه ایکس حداقل از دو زاویه متفاوت؛
 ۲. آمادگی برای محدودیت یا توقف جا به جایی بارهای بدون همراه؛ و
 ۳. ممانعت از پذیرش بار بدون همراه روی کشتی.

نظارت بر امنیت کشتی

- ۹.۴۲ کشتی باید قابلیت نظارت بر کشتی، مناطق محدودیت دار روی آن و مناطق اطراف کشتی را داشته باشد. این قابلیت های نظارت می تواند شامل استفاده از موارد زیر باشد:
۱. روشنایی؛
 ۲. دیده بانان، نیروهای امنیتی، نگهبان عرشه از جمله گشت ها؛ و
 ۳. دستگاه های شناسایی خودکار ورود غیرمجاز و تجهیزات مراقبتی.
- ۹.۴۳ در صورت استفاده از دستگاه های شناسایی خودکار ورود غیرمجاز، این دستگاهها باید در محلی که پیوسته در معرض توجه قرار دارد یا کنترل می شود به صورت یک زنگ خطر سمعی و یا بصری فعال شود.
- ۹.۴۴ طرح امنیتی کشتی باید رویه ها و تجهیزات مورد لزوم در هر سطح امنیتی و روشهایی را جهت حصول اطمینان از اینکه تجهیزات نظارتی، حتی در زمان تأثیرات احتمالی شرایط آب و هوایی یا قطع برق قادر خواهند بود بدون وقفه به کار خود ادامه دهند، مشخص نماید.

سطح امنیتی ۱

- ۹.۴۵ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را وضع نماید که ممکن است ترکیبی از روشنایی، دیده بانان، نیروهای امنیتی و یا استفاده از تجهیزات امنیتی و مراقبتی باشد تا به کارکنان کشتی اجازه دهد که به طور کلی بر کشتی، حصارها و بویژه بر مناطق محدودیت دار روی کشتی نظارت داشته باشند.
- ۹.۴۶ عرشه کشتی و نقاط دسترسی به کشتی باید در طول ساعات تاریکی و زمانهای پایین بودن دید در صورت لزوم هنگامی که فعالیتهای فعل و انفعال کشتی / بندر صورت می گیرد یا زمانی که کشتی در یک تسهیلات بندری یا لنگرگاه است، روشن نگاه داشته شود. با توجه به مفاد مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریای در حال اجرا، کشتی ها باید به هنگام حرکت، در صورت لزوم، از حداکثر روشنایی موجود و سازگار با ایمنی ناوبری استفاده کنند. مسائل زیر باید به هنگام تعیین سطح امنیتی مناسب و محل روشنایی مدنظر قرار گیرد:
۱. کارکنان کشتی باید قادر به شناسایی فعالیت های خارج از کشتی، در سمت ساحل و دریا باشند؛
 ۲. پوشش باید مناطق روی کشتی و اطراف آن را نیز در بر بگیرد؛
 ۳. پوشش باید تعیین هویت کارکنان را در نقاط دسترسی تسهیل نماید؛ و
 ۴. پوشش ممکن است از طریق هماهنگی با تسهیلات بندری فراهم گردد.

دفتر هماهنگی دولت

سطح امنیتی ۲

- ۹.۴۷ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمال مضاعفی را جهت افزایش قابلیت های کنترلی و مراقبتی وضع نماید که میتواند شامل موارد زیر باشد:

۱. افزایش تعداد و شدت گشت های امنیتی؛
 ۲. افزایش پوشش و شدت روشنایی، یا افزایش استفاده از تجهیزات امنیتی و مراقبتی؛
 ۳. تخصیص کارکنان بیشتر به عنوان نگهبانان امنیتی؛ و
 ۴. حصول اطمینان از هماهنگی با قایق های گشتی در بخش دریا و گشت های پیاده یا با موتوری در بخش خشکی، در صورت وجود.
- ۹.۴۸ ممکن است جهت مقابله با افزایش خطر حادثه امنیتی روشنایی بیشتر مورد نیاز باشد، در صورت لزوم، ممکن است الزامات افزایش روشنایی با هماهنگی با تسهیلات بندری برای تامین روشنایی بیشتر در بخش خشکی صورت گیرد.

سطح امنیتی ۳

- ۹.۴۹ در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که کشتی می تواند با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ کند، که می تواند شامل موارد زیر باشد:
۱. روشن کردن کلیه چراغها، یا روشن کردن مناطق مجاور کشتی؛
 ۲. به کار اندازی کلیه تجهیزات مراقبتی روی کشتی که قادر به ثبت فعالیت های روی کشتی و یا اطراف کشتی هستند؛
 ۳. به حداکثر رساندن طول مدتی که چنین تجهیزات مراقبتی قادر به ادامه ثبت هستند؛
 ۴. آمادگی جهت بازرسی زیرآبی بدنه کشتی؛ و
 ۵. انجام اقداماتی شامل تغییر جهت آرام پروانه های کشتی در صورت امکان جهت جلوگیری از دسترسی به بدنه کشتی در زیر آب.

سطوح امنیتی متفاوت

- ۹.۵۰ طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات رویه ها و اقدامات امنیتی بپردازد که کشتی می تواند هنگامی که در سطح امنیتی قابل اعمال بالاتری نسبت به تسهیلات بندری قرار دارد، اتخاذ نماید.
- فعالیت هایی که تحت پوشش این آیین نامه قرار نمی گیرند
- ۹.۵۱ طرح امنیتی کشتی باید به شرح جزئیات روشها و اقدامات امنیتی بپردازد که کشتی در موارد زیر اتخاذ می نماید:
۱. هنگامی که کشتی در بندر کشوری قرار دارد که جزء دولت متعاقد نمی باشد.
 ۲. کشتی در حال فعل و انفعال با کشتی دیگری است که این آیین نامه در مورد آن اعمال نمی شود.^۱
 ۳. کشتی در حال فعل و انفعال با سکوهای ثابت یا شناور یا واحدهای حفاری متحرک مستقر در محل می باشد؛ یا

دفتر هیئت دولت

۱- رجوع شود به اقدام بیشتر توسط سازمان بین المللی دریانوردی در رابطه با افزایش امنیت دریانوردی و ایجاد اقدامات مقتضی جهت افزایش امنیت کشتی ها، تسهیلات بندری واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل، و سکوهای ثابت و شناوری که تحت پوشش فصل ۲-۱۱ و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) قرار نمی گیرند، مصوب فراهمای امنیت دریانوردی (به ترتیب طی قطعنامه ۳ و ۷)

۴. کشتی در حال فعل و انفعال با بندر یا تسهیلات بندری است که ملزم به مطابقت با فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه نمی باشد.

اظهاری نامه های امنیتی

۵۲. ۹ طرح امنیتی کشتی باید شرح دهد که چگونه درخواست اظهارنامه های امنیتی از سوی تسهیلات بندری مورد رسیدگی قرار می گیرد و تحت چه شرایطی خود کشتی می تواند درخواست اظهارنامه امنیتی نماید.

ممیزی و بازنگری

۵۳. ۹ طرح امنیتی کشتی باید شرح دهد چگونه مأمور امنیتی شرکت و مأمور امنیتی کشتی تداوم کارایی طرح امنیتی کشتی را مورد ممیزی قرار می دهند و همچنین شیوه های بازنگری، روزآمد سازی یا اصلاح طرح امنیتی را مشخص نماید.

۱۰- سوابق

کلیات

۱۰. ۱ باید اسنادی در اختیار مأمورین به طور مقتضی مجاز شده دولت های متعاقد قرار گیرد که ثابت نماید مقررات طرحهای امنیتی کشتی اجرا می شود.
۱۰. ۲ اسناد ممکن است به هر شکلی نگهداری شوند اما باید از دسترسی غیرمجاز یا افشاء آن محافظت شود.

۱۱- مأمور امنیتی شرکت

راهکار مربوط در قسمت های ۸، ۹ و ۱۳ ارائه شده است.

۱۲- مأمور امنیتی کشتی

راهکار مربوط در قسمت های ۸، ۹ و ۱۳ ارائه شده است.

۱۳- آموزش، مانورها و تمرینات امنیتی مربوط به کشتی

آموزش

۱۳. ۱ مأمور امنیتی شرکت (سی اس ا) و کارکنان ذیربط شرکت مستقر در خشکی، و مأمور امنیتی کشتی (اس اس ا) باید از دانش لازم برخوردار بوده و در صورت لزوم، در برخی یا کلیه موارد زیر آموزش ببینند:
 ۱. اداره و کنترل امنیت؛
 ۲. کنوانسیون ها، آیین نامه ها و توصیه نامه های بین المللی مربوط؛
 ۳. قوانین و مقررات دولت ذیربط؛
 ۴. مسؤولیت ها و عملکرد دیگر سازمانهای امنیتی؛
 ۵. روش ارزیابی امنیتی کشتی؛
 ۶. شیوه های انجام بازدید و بازرسی های امنیتی کشتی؛
 ۷. عملیات کشتی و بندر و شرایط آنها؛
 ۸. تدابیر امنیتی کشتی و تسهیلات بندری؛
 - ۹- آمادگی و واکنش در مواقع اضطراری و برنامه ریزی جهت پیشامدهای محتمل الوقوع؛
 ۱۰. دستورالعمل شیوه های آموزش و تعلیم امنیت، از جمله رویه ها و اقدامات امنیتی؛

دفتر هیئت دولت

۱۱. جابجایی اطلاعات حساس امنیتی و ارتباطات امنیتی؛
 ۱۲. آگاهی از تهدیدات و الگوهای امنیتی موجود؛
 ۱۳. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛
 ۱۴. شناخت الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛
 ۱۵. شیوه های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
 ۱۶. سامانه ها و تجهیزات امنیتی و محدودیت های کاربردی آنها؛
 ۱۷. روشهای انجام ممیزی، بازرسی، کنترل و نظارت؛
 ۱۸. روشهای بازرسی فیزیکی و بازرسی های مربوط به ورود غیر مجاز؛
 ۱۹. مانورها و تمرینات امنیتی، شامل مانورها و تمرینات با تسهیلات بندری؛ و
 ۲۰. ارزیابی مانورها و تمرینات امنیتی.
- ۱۳.۲ به علاوه، مأمور امنیتی کشتی باید دانش لازم را دارا بوده و حسب مورد در برخی یا تمام موارد زیر آموزش ببیند:

۱. ساختار کشتی؛
 ۲. طرح امنیتی کشتی و راهکارهای مربوط (از جمله آموزش بر مبنای سناریو در خصوص نحوه واکنش)؛
 ۳. مدیریت ازدحام و شیوه های کنترلی؛
 ۴. عملکرد تجهیزات و سامانه های امنیتی؛
 ۵. آزمایش، سنجش و حفظ و نگهداری سامانه ها و تجهیزات امنیتی، مادامی که کشتی در دریا است.
- ۱۳.۳ کارکنان کشتی که دارای وظایف امنیتی خاص هستند باید دانش مکفی داشته و حسب مورد، توانایی انجام وظایف محوله، از جمله موارد زیر را داشته باشند:
۱. آگاهی از الگوها و تهدیدات امنیتی موجود؛
 ۲. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛
 ۳. شناسایی الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند؛
 ۴. شیوه های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
 ۵. مدیریت ازدحام و شیوه های کنترلی؛
 ۶. مکاتبات مربوط به امنیتی؛
 ۷. آگاهی از رویه های مربوط به وضعیت های اضطراری و طرحهای مربوط به پیشامدهای محتمل الوقوع؛
 ۸. عملکرد تجهیزات و سامانه های امنیتی؛
 ۹. آزمایش، سنجش و حفظ و نگهداری سامانه ها و تجهیزات امنیتی، مادامی که کشتی در دریا است؛
 ۱۰. شیوه های بازرسی، کنترل و نظارت؛ و
 ۱۱. روشهای بازرسی فیزیکی افراد، لوازم شخصی، چمدان آنها، بار و مایحتاج کشتی.
- ۱۳.۴ تمام کارکنان دیگر روی کشتی باید از دانش کافی برخوردار بوده و با مقررات مربوط به طرح امنیتی کشتی از جمله موارد زیر آشنایی داشته باشند:
۱. مفهوم سطح امنیتی و الزامات متعاقب سطوح امنیتی مختلف؛
 ۲. آگاهی از روش های مربوط به وضعیت اضطراری و طرحهای مربوط به پیشامدهای محتمل الوقوع؛
 ۳. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛

۴. شناسایی الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛ و
۵. شیوه های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی.

مانورها و تمرینات

- ۱۳.۵ هدف از مانورها و تمرینات حصول اطمینان از این امر است که کارکنان روی کشتی در تمامی وظایف امنیتی محوله در تمامی سطوح امنیتی و شناسایی هر گونه نقص امنیتی که مستلزم رسیدگی است، تبحر دارند.
- ۱۳.۶ جهت حصول اطمینان از اجرای مؤثر مقررات طرح امنیتی کشتی، باید حداقل هر سه ماه یک بار، مانورهایی انجام شود. به علاوه، در مواقعی که هر دفعه بیش از ۲۵ درصد کارکنان کشتی با نیروهای جایگزین می شوند که پیش تر در مانورهای سه ماه گذشته آن کشتی شرکت نکرده اند، در عرض یک هفته پس از این جایگزینی، باید مانوری انجام شود. در این مانورها باید هر یک از عناصر طرح از جمله تهدیدات امنیتی مذکور در بند ۸.۹ مورد آزمایش قرار بگیرد.
- ۱۳.۷ انواع مختلف تمریناتی که احتمالاً با مشارکت مأمورین امنیتی شرکت، مأمورین امنیتی تسهیلات بندری و مسؤولین مربوط دولت های متعاقد و نیز مأمورین امنیتی کشتی، (در صورت در دسترس بودن)، انجام خواهد شد، باید حداقل یک بار در هر سال تقویمی انجام شود و فاصله این تمرینات نباید از ۱۸ ماه تجاوز نماید. این تمرینات، ارتباطات هماهنگی، در دسترس بودن منابع و واکنش را باید مورد سنجش قرار دهد. این تمرینات می تواند:
۱. با ابعاد کامل یا به صورت زنده انجام شود؛
 ۲. به صورت شبیه سازی در مقیاس کوچک یا هم اندیشی (سمینار) انجام شود؛
 ۳. همراه با دیگر تمرینات مانند تمرینات مربوط به تجسس و نجات یا واکنش در شرایط اضطراری انجام شود.
- ۱۳.۸ مشارکت شرکت کشتیرانی در یک تمرین با یک دولت متعاقد دیگر باید به تشخیص مرجع دریایی صورت گیرد.

۱۴- امنیت تسهیلات بندری

راهکار مربوط در قسمت های ۱۵، ۱۶ و ۱۸ ارائه شده است.

۱۵- ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری

کلیات

- ۱۵.۱ ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس ای) ممکن است توسط یک سازمان امنیتی شناخته شده (آر اس ا) انجام شود. هر چند که تأیید ارزیابی امنیتی تکمیل شده تسهیلات بندری باید تنها توسط دولت متعاقد مربوط انجام شود.
- ۱۵.۲ اگر یک دولت متعاقد از سازمان امنیتی شناخته (آر اس ا) جهت بازبینی یا تصدیق تطابق ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری استفاده می نماید، سازمان امنیتی مذکور نباید با دیگر سازمانهای امنیتی شناخته شده ای که ارزیابی امنیتی مربوط را انجام داده یا در انجام آن مشارکت داشته، ارتباط برقرار نماید.
- ۱۵.۳ ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باید عوامل زیر را در یک تسهیلات بندری مورد توجه قرار دهد:
 ۱. امنیت فیزیکی؛

دفتر هیئت دولت

۲. یکپارچگی ساختاری؛
 ۳. سامانه های حفاظت از کارکنان؛
 ۴. سیاست های شکلی؛
 ۵. سامانه های رادیویی و مخابراتی، شامل سامانه ها و شبکه های کامپیوتری؛
 ۶. زیرساخت های حمل و نقلی مربوط؛
 ۷. خدمات رفاهی؛ و
 ۸. سایر مناطقی که در صورت آسیب دیدن و یا استفاده جهت مشاهدات غیرمجاز، برای افراد، اموال یا عملیات داخل تسهیلات بندری ایجاد خطر می نماید.
- ۱۵.۴. افرادی که در کار ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری دست دارند باید قادر باشند در موارد زیر کمک های کارشناسانه ارائه دهند:
۱. شناخت الگوها و تهدیدات امنیتی موجود؛
 ۲. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛
 ۳. شناخت الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛
 ۴. شیوه های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
 ۵. روش های مورد استفاده جهت ایجاد یک حادثه امنیتی؛
 ۶. تاثیر انفجار در ساختار و ارائه خدمات تسهیلات بندری؛
 ۷. امنیت تسهیلات بندری؛
 ۸. فعالیتهای تجاری بندر؛
 ۹. برنامه ریزی در مورد پیشامدهای محتمل الوقوع، آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری،
 ۱۰. تدابیر امنیتی فیزیکی به طور مثال: نرده ها؛
 ۱۱. سامانه های رادیویی و مخابراتی، شامل سامانه ها و شبکه های کامپیوتری؛
 ۱۲. مهندسی سازه و ترابری؛ و
 ۱۳. عملیات کشتی و بندر.

شناسایی و ارزیابی دارایی های مهم و زیرساخت هایی که حفاظت آنها از اهمیت برخوردار است ۱۵.۵ شناسایی و ارزیابی دارایی ها و زیرساخت های مهم، روندی است که طی آن اهمیت ساختارها و تاسیسات مربوط در عملکرد تسهیلات بندری مشخص می شود. این روند ارزیابی و شناسایی از اهمیت بسزایی برخوردار است زیرا زمینه را برای تمرکز راهبردهای تخفیف و کاهش در مورد دارایی ها و ساختارهایی که از نظر حفاظت در برابر حادثه امنیتی مهم محسوب می شوند را فراهم می نماید. این روند باید احتمال مرگ و میر، اهمیت اقتصادی بندر، ارزش نمادین و وجود تاسیسات دولتی را مدنظر قرار دهد.

۱۵.۶ از شناسایی و ارزیابی دارایی ها و زیر ساختها باید جهت اولویت بندی اهمیت حفاظتی آنها استفاده شود. اولین مسأله باید جلوگیری از مرگ یا ایجاد جراحات باشد. همچنین این موضوع که آیا تسهیلات بندری، ساختار یا تاسیسات می تواند بدون وجود آن دارایی به کار خود ادامه دهد از اهمیت برخوردار است. همچنین مدت زمان لازم جهت از سرگیری عملکرد عادی نیز باید مدنظر قرار گیرد.

۱۵.۷. دارایی ها و زیرساختهایی که از نظر حفاظتی مهم محسوب می شوند عبارتند از:

۱. مناطق دسترسی، مدخل ها، ورودیها و مناطق لنگراندازی، انجام مانور و پهلوگیری؛

۲. تسهیلات (امکانات) مربوط به کالا، پایانه‌ها، مناطق انبار و ذخیره و تجهیزات جا به جایی کالا؛
۳. سامانه‌هایی مانند سامانه‌های توزیع الکترونیکی، سامانه‌های رادیویی و مخابراتی و سامانه‌ها و شبکه‌های کامپیوتری؛
۴. سامانه‌های مدیریت ترافیک کشتی‌ها در بندر و سامانه‌های کمک ناوبری؛
۵. نیروگاه‌ها برقی، لوله‌های انتقال کالا، و تأمین آب؛
۶. پل‌ها، خطوط آهن، جاده‌ها؛
۷. شناورهای خدماتی بندر، شامل قایق‌های راهنما، یدک‌کش‌ها، دویه‌ها و غیره؛
۸. سامانه‌ها و تجهیزات امنیتی و مراقبتی؛
۹. آب‌های مجاور تسهیلات بندری.

۸. ۱۵ شناسایی کامل دارایی‌ها و زیرساخت‌ها به منظور ارزیابی الزامات امنیتی تسهیلات بندری، اولویت بندی تدابیر حفاظتی و تصمیم‌گیری‌های مربوط به تخصیص منابع جهت حفاظت بهتر از تسهیلات بندری، لازم می‌باشد. این روند ممکن است شامل رایزنی با مسئولین ذیربط ساختمانهای مجاور تسهیلات بندری شود که می‌تواند منجر به خسارت در تسهیلات بندری شود یا به منظور صدمه زدن به آن، یا مشاهده غیرمجاز تسهیلات بندری و یا منحرف کردن توجه و حواس مورد استفاده قرار گیرد.

شناسایی تهدیدات احتمالی برای اموال و زیرساخت‌ها و احتمال وقوع آنها، به منظور وضع و اولویت بندی تدابیر امنیتی ۹. ۱۵ فعالیتهای احتمالی که ممکن است امنیت دارایی‌ها و زیرساخت‌ها را به مخاطره اندازد و شیوه انجام چنین فعالیتهایی باید شناسایی شود تا میزان آسیب پذیری آن دارایی و یا محل موردنظر، در برابر حادثه امنیتی ارزیابی شود و الزامات امنیتی مشخص و اولویت بندی شوند تا امکان برنامه ریزی و تخصیص منابع میسر شود. شناسایی و ارزیابی هر یک از فعالیت‌های احتمالی و روش آن باید بر اساس یک سلسله عوامل خاص از جمله ارزیابی تهدید توسط نهادهای دولتی صورت گیرد. با شناسایی و ارزیابی تهدیدات، افرادی که کار ارزیابی را انجام می‌دهند، نباید به اتکاء بدترین سناریوها اقدام به برنامه ریزی و تخصیص منابع نمایند.

۱۰. ۱۵ ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باید شامل یک ارزیابی انجام شده با مشورت سازمانهای امنیت ملی مربوط باشد تا موارد زیر مشخص شود:

۱. هر یک از جوانب خاص تسهیلات بندری، از جمله تردد کشتی که از تسهیلات بندری استفاده می‌کند ممکن است به عنوان هدف در یک حمله قرار بگیرند؛
۲. نتایج احتمالی یک حمله به تسهیلات بندری یا حمله در آن و ایجاد صدمات جانی، آسیب به اموال، اختلال اقتصادی، از جمله اختلال در سیستمهای حمل و نقل؛
۳. قابلیت و نیت افرادی که احتمالاً اقدام به چنین حمله‌ای می‌نمایند؛ و
۴. نوع یا انواع احتمالی حملات.

انجام ارزیابی جامع از سطح خطر، که بر اساس آن اقدامات امنیتی باید توسعه یابد.

۱۱. ۱۵ ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باید کلیه تهدیدات احتمالی که می‌تواند شامل انواع حوادث امنیتی زیر باشد را مدنظر قرار دهد:

۱. آسیب یا صدمه به تسهیلات بندری یا کشتی به طور مثال: بوسیله وسایل انفجاری، ایجاد حریق عمدی، خراب کاری یا کارشکنی؛
۲. ربودن یا تصرف کشتی یا افراد روی آن؛
۳. دستکاری محموله، تجهیزات یا سامانه‌های ضروری کشتی یا مخازن و انبارهای آن؛

۴. دسترسی یا استفاده غیرمجاز، از جمله حضور مسافرین قاچاق؛
 ۵. قاچاق اسلحه یا تجهیزات، از جمله سلاحهای کشتار جمعی؛
 ۶. استفاده از کشتی جهت حمل افرادی که قصد ایجاد یک حادثه امنیتی را دارند و حمل تجهیزات آنان؛
 ۷. استفاده از خود کشتی به عنوان یک سلاح یا به عنوان وسیله ای جهت ایجاد آسیب یا تخریب؛
 ۸. مسدود نمودن ورودیهای بندر، آب بندها، کانالهای ورودی و غیره؛ و
 ۹. حملات اتمی، میکروبی و شیمیایی.
۱۲. ۱۵در این روند باید با مقامهای ذیربط محلی مربوط به ساختمانهای مجاور تسهیلات که ممکن است موجب آسیب رسانی به تسهیلات بندری شود یا جهت ایجاد صدمه و آسیب به تسهیلات یا جهت مشاهده غیرمجاز تسهیلات یا منحرف کردن توجه و حواس مورد استفاده قرار گیرد، مشاوره شود.

شناسایی، انتخاب و اولویت بندی اقدامات متقابل و تغییرات شکلی و میزان تأثیر آنها در کاهش آسیب پذیری

۱۳. ۱۵شناسایی و اولویت بندی اقدامات متقابل طراحی شده است تا از به کارگیری موثرترین تدابیر امنیتی جهت کاهش آسیب پذیری تسهیلات بندری یا فعل و انفعال کشتی/بندر در برابر تهدیدات احتمالی اطمینان حاصل شود.

۱۴. ۱۵ اقدامات امنیتی باید بر اساس عواملی انتخاب شوند از جمله این که آیا اقدامات مذکور احتمال حمله را کاهش می دهند و باید با استفاده از اطلاعاتی که شامل موارد زیر می شود مورد ارزیابی قرار گیرند:
 ۱. بازرسی ها، بازدیدها و ممیزی های امنیتی؛
 ۲. مشورت با مالکین و متصدیان تسهیلات بندری و در صورت لزوم مالکین/متصدیان ساختمانهای مجاور؛
 ۳. اطلاعات تاریخی در مورد حوادث امنیتی؛ و
 ۴. عملیات داخل تسهیلات بندری.

شناسایی آسیب پذیری ها

۱۵. ۱۵شناسایی آسیب پذیری های موجود در ساختار فیزیکی، سامانه های حفاظت از کارکنان، رویه ها یا دیگر مناطقی که ممکن است منجر به بروز یک حادثه امنیتی شود می تواند در ایجاد راههای حذف یا کاهش آسیب پذیری ها مورد استفاده قرار گیرد. به طور مثال، یک تجزیه و تحلیل، ممکن است آسیب پذیری ها و ضعف سامانه های امنیتی تسهیلات بندری یا آسیب پذیری زیرساخت های حفاظت نشده مانند سامانه های تامین آب، پل ها و غیره را مشخص کند که می تواند از طریق اقدامات فیزیکی مانند نرده های دائمی، زنگ خطر، تجهیزات مراقبتی و غیره رفع شود.

۱۶. ۱۵در شناسایی آسیب پذیری ها، موارد زیر باید مورد توجه قرار گیرد:

۱. دسترسی به تسهیلات بندری و کشتی های پهلو گرفته در تسهیلات از سمت خشکی و از سمت دریا؛
۲. بی عیبی ساختاری اسکله ها، تسهیلات و ساختارهای وابسته؛
۳. اقدامات و تشریفات امنیتی موجود، شامل سامانه های تعیین هویت؛
۴. اقدامات و راهکارهای امنیتی موجود مربوط به خدمات بندری و خدمات رفاهی؛
۵. اقدامات حفاظت از تجهیزات رادیویی و مخابراتی، خدمات بندری و خدمات رفاهی شامل سامانه ها و

شبکه های کامپیوتری؛

دفتر هیئت داوران

۶. مناطق مجاوری که ممکن است در طول حمله و به منظور حمله سوء استفاده قرار گیرند؛
۷. توافق های موجود با شرکت های امنیتی خصوصی که خدمات امنیتی ساحلی/آبی ارائه می کنند؛

۸. هر گونه سیاست‌های تناقضی بین اقدامات و تشریفات امنیتی و ایمنی؛
۹. هر گونه تناقض بین تسهیلات بندری و وظایف امنیتی محوله؛
۱۰. هر گونه جبر و محدودیت کارکنان؛
۱۱. هر گونه نقصی که در طی آموزش‌ها و مانورها شناسایی شده است؛ و
۱۲. هر گونه نقصی که در طی فعالیتهای روزانه متعاقب حوادث یا اعلام خطر، گزارش مسائل امنیتی و انجام اقدامات کنترلی، ممیزی‌ها و غیره شناسایی شده است.

۱۶- طرح امنیتی تسهیلات بندری

کلیات

- ۱۶.۱ تهیه طرح امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس پی) بر عهده مأمور امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس پی) می باشد، اگرچه مأمور امنیتی تسهیلات بندری نیازی نیست لزوماً کلیه وظایف محوله مربوط به سمت خود را شخصاً انجام دهد، مسؤولیت نهایی حصول اطمینان از صحت انجام وظایف بر عهده شخص مأمور امنیتی تسهیلات بندری خواهد بود.
- ۱۶.۲ مفاد هر طرح امنیتی تسهیلات بندری بسته به شرایط خاص تسهیلات بندری یا امکانات تحت پوشش آن متفاوت می باشد. در ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری ویژگیهای خاص تسهیلات بندری و خطرات امنیتی بالقوه آن مشخص می شود که منجر به لزوم تعیین یک مأمور امنیتی تسهیلات بندری و تهیه طرح امنیتی تسهیلات بندری می گردد. تهیه طرح امنیتی تسهیلات بندری نیاز به این ویژگیها و دیگر ملاحظات امنیتی محلی یا ملی دارد که باید در طرح امنیتی تسهیلات بندری به آن توجه شود، تا این که اقدامات امنیتی مناسب جهت کاهش احتمال نقض امنیت و نتایج حاصل از خطرات بالقوه انجام پذیرد. دولت های متعاقد ممکن است در مورد تهیه و مفاد طرح امنیتی تسهیلات بندری توصیه هایی را ارائه دهند.
- ۱۶.۳ کلیه طرحهای امنیتی تسهیلات بندری باید:
 ۱. سازمان امنیتی تسهیلات بندری را به تفصیل شرح دهند؛
 ۲. ارتباطات سازمان امنیتی را با سایر مقامهای مربوط و سامانه های ارتباطی مورد نیاز جهت میسر ساختن امکان فعالیت مداوم و کارآمد سازمان و ارتباط آن با سایرین، شامل کشتی های موجود در بندر را مفصلاً ذکر نماید؛
 ۳. اقدامات اساسی سطح امنیتی ۱ را در بخش عملیاتی و فیزیکی به تفصیل شرح دهد؛
 ۴. اقدامات امنیتی مضاعفی را که به تسهیلات بندری اجازه می دهد بدون تاخیر به سطح امنیتی ۲ و در صورت لزوم به سطح امنیتی ۳ ارتقاء یابد را به تفصیل شرح دهد.
 ۵. بازنگری منظم یا ممیزی طرح امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحات آن را در پاسخ به تجربیات یا تغییر شرایط پیش بینی کند؛ و
 ۶. شیوه های گزارش دهی به نقاط تماس دولت های متعاقد مربوط را به تفصیل شرح دهند.
- ۱۶.۴ تهیه یک طرح امنیتی تسهیلات بندری کارآمد، به ارزیابی همه جانبه از تمامی مسائل مربوط به امنیت تسهیلات بندری، از جمله به ویژه: ارزیابی همه جانبه ویژگیهای عملیاتی و فیزیکی هر یک از تسهیلات بندری بستگی دارد.
- ۱۶.۵ دولت متعاقد باید طرحهای امنیتی تسهیلات بندری مربوط به تسهیلات بندری تحت صلاحیت قضایی خود را تأیید نماید. دولت های متعاقد باید روشهایی جهت ارزیابی تداوم کارایی هر طرح امنیتی تسهیلات بندری را تدوین نمایند و ممکن است اصلاح طرح امنیتی تسهیلات بندری را پیش از تأیید اولیه یا متعاقب تأیید آن

دفتر هیئت دولت

لازم بدانند. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید مقرراتی را جهت نگهداری سوابق حوادث امنیتی و خطرات مربوط به آن، بازیابی ها، ممیزی ها، آموزش، مانورها و تمرینات، به عنوان شواهدی جهت مطابقت با الزامات فوق، تهیه نماید.

۱۶.۶ اقدامات امنیتی مندرج در طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید در طول مدت منطقی تأیید طرح امنیتی اعمال گردند و طرح مزبور زمانی به اجرا در می آید که هر یک از اقدامات مذکور وجود داشته باشد. اگر احتمال هر گونه تاخیر در مقررات مذکور موجود باشد، موارد باید با دولت متعاقد مسؤول تأیید طرح امنیتی تسهیلات بندری مورد بحث و گفتگو قرار گیرد و اقدامات امنیتی جایگزین موقت و مناسب که سطح امنیتی مشابهی را ایجاد می نماید، برای به کارگیری در مدت زمان موقت، مورد توافق قرار گیرد.

۱۶.۷ استفاده از سلاحهای گرم در کشتی ها و یا در نزدیکی آنها و در تسهیلات بندری ممکن است خطرات ایمنی چشمگیر و خاصی را بویژه در ارتباط با برخی مواد خطرناک یا خطرآفرین بوجود آورد که باید به این مسأله توجه خاصی مبذول شود. چنانچه دولت متعاقد تصمیم بگیرد که استفاده از کارکنان مسلح در این مناطق ضروری است، آن دولت متعاقد باید اطمینان حاصل کند که این کارکنان به نحو مقتضی مجاز هستند و جهت استفاده از اسلحههای خود آموزش دیده‌اند و از خطرات ایمنی ویژه موجود در این مناطق، آگاهی دارند. اگر دولت متعاقدی استفاده از اسلحههای گرم را مجاز بداند باید دستورالعمل ایمنی ویژه استفاده از آن را تهیه نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید حاوی راهکار ویژه ای در این رابطه باشد، بخصوص در رابطه با کاربرد این سلاحها در کشتی هایی که کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین حمل می کنند.

سازماندهی و انجام وظایف امنیتی تسهیلات بندری

۱۶.۸ علاوه بر راهکار مندرج در بند ۳.۱۶، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید موارد زیر که به تمام سطوح امنیتی مربوط می شود، را مشخص نماید:

۱. نقش و ساختار سازمان امنیتی تسهیلات بندری؛
۲. وظایف، مسؤولیت ها و الزامات آموزشی کلیه کارکنان تسهیلات بندری که وظیفه امنیتی دارند و اقدامات عملکردی مورد نیاز جهت ارزیابی کارایی فردی هر یک از آنها؛
۳. ارتباطات سازمان امنیتی تسهیلات بندری با سایر مقامهای محلی یا ملی که دارای مسؤولیت های امنیتی هستند؛
۴. سامانه های ارتباطی فراهم شده جهت ایجاد ارتباط مداوم و موثر کارکنان امنیتی تسهیلات بندری با کشتی های موجود در بندر و در صورت لزوم با مقامهای محلی یا ملی که دارای مسؤولیت های امنیتی هستند؛
۵. روش های لازم یا حفاظت های مورد نیاز جهت برقراری تداوم چنین ارتباطاتی در کلیه مواقع؛
۶. روش ها و فعالیت های حفاظت از اطلاعات حساس امنیتی که به شکل کاغذی یا به صورت الکترونیکی نگهداری می شوند؛
۷. روش های ارزیابی تداوم کارایی اقدامات، رویه ها و تجهیزات امنیتی، شامل تشخیص نقص در تجهیزات یا درست کار نکردن آنها و واکنش نسبت به آنها؛
۸. روش های مورد نیاز جهت ارائه و ارزیابی گزارش های مربوط به نقایض احتمالی امنیت یا مسائل امنیتی؛
۹. روش های مربوط به جا به جایی کالا؛
۱۰. روش های مربوط به تحویل مابحتاج کشتی؛

دفتر هیئت دولت

۱۱. روش های حفظ و نگهداری و روز آمد سازی اسناد کالاهای خطرناک، مواد خطر آفرین و محل نگهداری آنها در تسهیلات بندری.
 ۱۲. روش های اعلام وضعیت اضطراری و دریافت خدمات گشت های دریایی و تیم های متخصص جستجو، شامل تجسس های مربوط به یافتن بمب و تجسس های زیر آب؛
 ۱۳. روش های کمک به مأمورین امنیتی کشتی در تأیید هویت افرادی که قصد سوار شدن به کشتی دارند، در صورت درخواست؛ و
 ۱۴. روش های تسهیل رفتن به مرخصی های روی خشکی کارکنان کشتی یا تعویض آنها، همچنین تسهیل در دسترسی بازدید کنندگان از کشتی از جمله نمایندگان سازمان های کار و امور رفاهی دریانوردان.
۹. ۱۶ مابقی بخش ۱۶، به طور خاص به اقدامات امنیتی می پردازد که می توان آنها را در هر سطح امنیتی اتخاذ نمود:

۱. دسترسی به تسهیلات بندری؛
۲. مناطق محدودیت دار واقع در تسهیلات بندری؛
۳. جا به جایی کالا؛
۴. تحویل مایحتاج کشتی؛
۵. جا به جایی بارهای بدون همراه؛ و
۶. نظارت بر امنیت تسهیلات بندری.

دسترسی به تسهیلات بندری

۱۰. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی را وضع نماید که کلیه راههای دسترسی به تسهیلات بندری که در ارزیابی تسهیلات بندری مشخص شده را پوشش دهد.
۱۱. ۱۶ برای هر کدام اینها، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید مکانهای مناسبی را که دسترسی به آنها در هر یک از سطوح امنیتی دارای محدودیت یا ممنوعیت می باشد مشخص نماید. در هر سطح امنیتی، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید نوع محدودیت یا ممنوعیت به کار گرفته شده و راههای اعمال آن را مشخص نماید.
۱۲. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید برای هر سطح امنیتی راههای شناسایی لازم جهت دسترسی به تسهیلات بندری و ماندن افراد در تسهیلات بندری بدون بروز هر گونه مشکلی را تعیین نماید. این کار احتمالاً مستلزم تهیه سامانه های تعیین هویت مناسب جهت شناسایی های دائمی یا موقت به ترتیب برای کارکنان تسهیلات بندری و بازدید کنندگان باشد. در صورت استفاده از سامانه های تعیین هویت، هر سامانه تعیین هویت تسهیلات بندری با سامانه قابل اعمال در مورد کشتی هایی که به طور منظم از آن تسهیلات بندری استفاده می کنند هماهنگ شود. مسافری باید بتواند هویت خود را با ارائه برگه های عبور و مرور، بلیت و غیره اثبات نمایند اما نباید به آنها اجازه داده شود که بدون نظارت به مناطق محدودیت دار دسترسی پیدا کنند. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید شرایطی را جهت حصول اطمینان از این که سامانه های تعیین هویت به طور منظم روزآمد می شوند وضع نموده و اطمینان حاصل کند که استفاده ناصحیح از رویه های وضع شده منجر به اعمال اقدامات کیفی می شود.
۱۳. ۱۶ افرادی که مایل نیستند یا نمی توانند هویت خود را اثبات نمایند و یا هدف خود را از ورود، هنگامی که از آنها سؤال می شود مشخص نمایند، باید از دسترسی آنها به تسهیلات بندری جلوگیری شود و تلاش آنها جهت دسترسی باید به مأمور امنیتی تسهیلات بندری و مقام های محلی یا ملی که مسؤولیت های امنیتی دارند، گزارش شود.

۱۴. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید مکانهایی را که در آن افراد، وسایل شخصی آنها و وسایط نقلیه مورد بازرسی قرار می گیرند، مشخص نماید. چنین مکانهایی باید به صورت سرپوشیده باشند تا انجام عملیات به صورت مداوم و صرفنظر از شرایط آب و هوایی حاکم، طبق تعداد دفعات تعیین شده در طرح امنیتی تسهیلات بندری، به سهولت امکان پذیر باشد. پس از انجام بازرسی افراد، وسایل شخصی آنها و وسایط نقلیه باید مستقیماً به مناطق محدود نگهداری، سوار شدن یا بارگیری انتقال یابند.

۱۵. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید محل‌های جداگانه ای را برای افراد و لوازم شخصی بازرسی شده و بازرسی نشده آنها و در صورت امکان مناطق مجزایی را برای سوار یا پیاده شدن مسافری، کارکنان کشتی و وسایل شخصی آنها مشخص کند تا اطمینان حاصل نماید که افراد بازرسی نشده قادر به برقراری ارتباط با افراد بازرسی شده نیستند.

۱۶. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید دفعات انجام کنترل های دسترسی را مشخص نماید بویژه وقتی که این کنترل ها به صورت تصادفی و گاهگاه اعمال می شوند.

سطح امنیتی ۱

۱۶. ۱۷ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید نقاط کنترلی را برای وقتی اقدامات امنیتی زیر قابل اعمال است مشخص نمایند:

۱. مناطق محدودیت داری که باید توسط نرده یا حصارهای دیگر محصور شود و استاندارد آن باید مورد تأیید دولت متعاقد باشد؛

۲. بررسی هویت کلیه افراد مرتبط با کشتی که قصد ورود به تسهیلات بندری را دارند، شامل مسافری، کارکنان کشتی و بازدید کنندگان و تأیید دلایل ایشان برای انجام این کار با انجام بازرسی به طور مثال دستورالعمل های پا گذاشتن به کشتی، بلیت مسافری، اجازه نامه های عبور و مرور، دستورالعمل های کار و غیره؛

۳. بازرسی وسایط نقلیه مورد استفاده توسط افراد مرتبط با کشتی که با آن قصد ورود به تسهیلات بندری را دارند؛

۴. تصدیق هویت کارکنان تسهیلات بندری و افرادی که در تسهیلات بندری به کار اشتغال دارند و وسایط نقلیه آنها؛

۵. محدودسازی دسترسی جهت خروج افرادی که توسط تسهیلات بندری به کار گمارده نشده‌اند یا کسانی که در آن کار نمی کنند و قادر به اثبات هویت خود نیستند؛

۶. بعهده گرفتن بازرسی افراد، وسایل شخصی، وسایط نقلیه و محتویات آنها؛ و

۷. شناسایی هر گونه نقطه دسترسی که به طور منظم از آن استفاده نمی شود و باید دائماً بسته نگاه داشته شده و قفل شوند.

۱۸. ۱۶ در سطح امنیتی ۱، کلیه افرادی که قصد دسترسی به تسهیلات بندری را دارند باید مورد بازرسی قرار گیرند.

تعداد چنین بازرسی ها، شامل بازرسی های تصادفی، باید در طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری مشخص شده باشد و به طور خاص توسط دولت متعاقد تأیید شود. مگر در مواردی که دلایل مشخص امنیتی برای انجام بازرسی وجود داشته باشد، کارکنان کشتی نباید همکاران خود یا وسایل شخصی آنها را بازرسی نمایند. چنین بازرسی باید به گونه ای انجام شود که حقوق انسانی افراد کاملاً مورد توجه قرار گیرد و شأن انسانی

نیادین آنان حفظ شود. **دفتر هیئت دولت**

سطح امنیتی ۲

۱۶.۱۹ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی مورد اعمال مضاعفی را تعیین نماید، که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. گماردن کارکنان بیشتر جهت نگرهبانی از نقاط دسترسی و گشت زنی پیرامون حصارهای بازدارنده؛
۲. محدود کردن تعداد نقاط دسترسی به تسهیلات بندری، و شناسایی نقاطی که باید بسته شوند و شیوه های حفاظت مناسب از آنها؛
۳. فراهم کردن شیوه های جلوگیری از تردد از طریق نقاط دسترسی باقیمانده، به طور مثال استفاده از حصارهای امنیتی؛
۴. افزایش تعداد دفعات بازرسی افراد، لوازم شخصی و وسائط نقلیه؛
۵. ممانعت از ورود بازدید کنندگانی که قادر به ارائه دلایل موجود برای ورود به خود تسهیلات بندری نمی باشند؛
۶. استفاده از شناورهای گشتی جهت افزایش امنیت آبهای ساحلی.

سطح امنیتی ۳

۱۶.۲۰ در سطح امنیتی ۳، تسهیلات بندری باید از دستورهای صادر شده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی ای بپردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و کشتی های موجود در تسهیلات بندری صورت می گیرد، که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. جلوگیری از دسترسی به تمام و یا بخشی از تسهیلات بندری؛
۲. صدور مجوز دسترسی تنها برای افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن؛
۳. جلوگیری از هر گونه رفت و آمد پیاده یا با خودرو در کلیه نقاط تسهیلات بندری یا بخشی از آن؛
۴. افزایش تعداد گشت های امنیتی درون تسهیلات بندری، در مواقع مقتضی؛
۵. تعلیق عملیات بندری در تمام یا بخشی از تسهیلات بندری؛
۶. راهنمایی حرکت شناورها در تمام یا بخشی از تسهیلات بندری؛ و
۷. تخلیه تمام یا بخشی از تسهیلات بندری.

مناطق محدودیت دار تسهیلات بندری

۱۶.۲۱ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید مناطق محدودیت داری که باید در تسهیلات بندری ایجاد شود، را مشخص نماید، و وسعت آن، زمان اجرا، و اقدامات امنیتی که جهت کنترل دسترسی به آن و اقداماتی که جهت کنترل فعالیت های داخل این مناطق صورت می گیرد را تعیین نماید. این طرح همچنین، در شرایط مقتضی، باید شامل اقداماتی باشد تا اطمینان حاصل شود که مناطق محدودیت دار موقتی پیش و پس از ایجاد این مناطق، پاکسازی امنیتی شده اند. هدف از ایجاد مناطق محدودیت دار عبارتست از:

۱. حفاظت از مسافرین، کارکنان کشتی، کارکنان تسهیلات بندری و بازدید کنندگان، شامل افراد مرتبط با کشتی که از آن بازدید می نمایند؛
۲. حفاظت از تسهیلات بندری؛
۳. حفاظت از کشتی هایی که از تسهیلات بندری استفاده می کنند و کشتی هایی که به تسهیلات بندری سرویس دهی می نمایند؛

دفتر هیئت دولت

۴. حفاظت از اماکن و مناطق امنیتی حساس موجود در تسهیلات بندری؛
۵. حفاظت از تجهیزات و سامانه های امنیتی و نظارتی؛ و
۶. محافظت از کالا و انبارهای کشتی در مقابل هر گونه دستکاری.
۲۲. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید تضمین نماید که کلیه مناطق محدودیت دار، دارای اقدامات امنیتی مشخصی جهت کنترل موارد زیر می باشند:
۱. دسترسی افراد؛
 ۲. ورود، توقف، بارگیری و تخلیه وسائط نقلیه؛
 ۳. جا به جایی و ذخیره کالا و مایحتاج کشتی؛ و
 ۴. بارهای بدون همراه یا وسایل شخصی افراد.
۲۳. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید پیش بینی نماید که کلیه مناطق محدودیت دار به طور واضح و آشکار علامت گذاری شود و نشان داده شود که دسترسی به این مناطق دارای محدودیت بوده و هر گونه حضور غیرمجاز در این منطقه حکم نقض امنیت را خواهد داشت.
۲۴. ۱۶ هنگامی که دستگاههای خودکار شناسایی حضور غیرمجاز نصب شده آنها باید به یک مرکز کنترل، که این مرکز قادر به پاسخگویی به زنگ مربوط باشد، اعلام خطر نمایند.
۲۵. ۱۶ مناطق محدودیت دار شامل موارد زیر می شوند:
۱. سمت رو به خشکی کشتی و مناطق همجوار کشتی از سمت دریا؛
 ۲. مناطق سوار و پیاده شدن مسافرین، مناطق نگهداری مسافرین و کارکنان کشتی و مناطق عملیاتی شامل نقاط بازرسی؛
 ۳. مناطقی که در آن عملیات بارگیری، تخلیه یا انبار کردن کالا و انبارها انجام می شود؛
 ۴. اماکنی که در آن اطلاعات حساس امنیتی، شامل اسناد مربوط به کالا نگهداری می شود؛
 ۵. مکانهایی که در آنها کالاهای خطرناک و مواد خطرناک نگهداری می شود؛
 ۶. اتاقهای کنترل سامانه مدیریت ترافیک شناور، مراکز کمک ناوبری و ساختمانهای کنترل بندر از جمله اتاقهای کنترل امنیتی و مراقبتی؛
 ۷. مکانهایی که در آن تجهیزات امنیتی و مراقبتی نگهداری می شوند یا قرار دارند؛
 ۸. تاسیسات ضروری الکتریکی، رادیویی و مخابراتی، تاسیسات آب و سایر تاسیسات رفاهی؛ و
 ۹. سایر مکانهای موجود در تسهیلات بندری که دسترسی کشتی ها، وسائط نقلیه و افراد به آن باید محدود شود.
۲۶. ۱۶ اقدامات امنیتی ممکن است با توافق مقامهای ذیربط، به محدودیت در دسترسی غیرمجاز به ساختارهایی که از آن تسهیلات بندری ممکن است دیده شود، گسترش یابد.

سطح امنیتی ۱

۲۷. ۱۶ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمال در مناطق محدودیت دار را وضع نماید، که ممکن است شامل موارد زیر باشد:
۱. تأمین حصارهای دائم یا موقت جهت محصور نمودن منطقه محدودیت دار، که استاندارد آن باید مورد قبول دولت متعاقد باشد؛
 ۲. پیش بینی نقاط دسترسی ای که امکان کنترل آن توسط نگهبانان امنیتی به هنگام استفاده از آن وجود داشته باشد و در صورت عدم استفاده بتوان آن را به طور موثر قفل کرد یا بست؛
 ۳. تهیه مجوزهایی که باید ارائه شود تا اجازه عبور افراد به داخل مناطق محدودیت دار را نشان دهد؛

دفتر هیئت دولت

۴. علامت گذاری واضح و مشخص وسایط نقلیه‌ای که مجاز هستند به مناطق محدودیت دار دسترسی داشته باشند؛

۵. گماردن نگهبانان و گشت‌ها؛

۶. تهیه دستگاه‌های خودکار شناسایی ورود غیرمجاز، یا سامانه‌ها یا تجهیزات مراقبتی جهت شناسایی دسترسی غیرمجاز به مناطق محدودیت دار یا هر گونه جا به جایی در این مناطق؛ و

۷. کنترل جا به جایی شناورهایی که در مجاورت کشتی‌هایی قرار دارند که از تسهیلات بندری استفاده می‌کنند.

سطح امنیتی ۲

۲۸. ۱۶ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید افزایش تعداد دفعات و شدت کنترل و نظارت بر دسترسی به مناطق محدودیت دار را مشخص نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی مضاعفی را وضع نماید که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. افزایش کارآیی حصارها یا نرده‌های اطراف مناطق محدودیت دار، شامل استفاده از گشت‌ها یا دستگاه‌های شناسایی اتوماتیک ورود غیرمجاز؛

۲. کاهش تعداد نقاط دسترسی به مناطق محدودیت دار و افزایش کنترل‌های قابل اعمال در نقاط دسترسی باقیمانده؛

۳. محدودیت‌های توقف در مجاورت کشتی‌های پهلو گرفته؛

۴. افزایش محدودیت در دسترسی به نقاط محدودیت دار و جا به جایی و ذخیره در آن‌ها؛

۵. استفاده از تجهیزات مراقبتی، نظارتی و ثبت مداوم؛

۶. افزایش تعداد و دفعات گشت‌ها شامل گشت‌های آبی در اطراف مناطق محدودیت دار و داخل این گونه مناطق؛

۷. ایجاد و محدود کردن دسترسی به مناطق همجوار مناطق محدودیت دار؛ و

۸. اعمال محدودیت در دسترسی شناورهای غیرمجاز به آب‌های همجوار کشتی‌هایی که از تسهیلات بندری استفاده کنند.

سطح امنیتی ۳

۲۹. ۱۶ در سطح امنیتی ۳، تسهیلات بندری باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و کشتی‌های موجود در تسهیلات بندری اتخاذ می‌گردد که می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. ایجاد مناطق محدودیت دار بیشتر در تسهیلات بندری مجاور حادثه امنیتی، یا مکانی که احتمال خطر امنیتی برای آن متصور است و از دسترسی به آن ممانعت به عمل می‌آید؛ و

۲. آمادگی جهت بازرسی مناطق محدودیت دار به عنوان بخشی از بازرسی کل یا قسمتی از تسهیلات بندری.

دفتر هیئت دولت

جا به جایی کالا

۳۰. ۱۶ اقدامات امنیتی مرتبط با جا به جایی کالا باید :

۱. از هر گونه دستکاری جلوگیری نماید؛ و

۲. از جا به جایی و انبار کالایی که جا به جایی و انبار در آن در تسهیلات بندری پذیرفته نشده است، جلوگیری به عمل آورد.

۳۱. ۱۶ اقدامات امنیتی باید حاوی روشهایی جهت کنترل فهرست موجودی در نقاط دسترسی به تسهیلات بندری باشد. پس از ورود به تسهیلات بندری، کالا باید قابل شناسایی بوده و مشخص شود که برای بار شدن به کشتی یا انبار موقت در منطقه محدودیت دار هنگامی که منتظر بارگیری است، بازرسی و پذیرفته شده است. مقتضی است از ورود کالایی که تاریخ مشخصی برای بارگیری ندارد به تسهیلات بندری ممانعت به عمل آید.

سطح امنیتی ۱

۳۲. ۱۶ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمال در مدت جا به جایی کالا را مشخص نماید که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. بازرسی عادی کالا، واحدهای حمل کالا و مناطق انبار کالا در تسهیلات بندری، پیش یا در حین عملیات جا به جایی کالا؛

۲. بازرسی به منظور حصول اطمینان از این که کالای وارد شده به تسهیلات بندری با برگه تحویل کالا یا سند مشابه آن همخوانی و مطابقت داشته باشد؛

۳. بازرسی وسائط نقلیه؛ و

۴. بازرسی مهر و موم و دیگر شیوه های مورد استفاده جهت جلوگیری از هر گونه دستکاری به هنگام ورود به تسهیلات بندری و به محض انبار در تسهیلات بندری

۳۳. ۱۶ بازرسی کالا ممکن است با استفاده از بعضی روشهای زیر یا تمام آن ها انجام شود:

۱. بازرسی چشمی و فیزیکی؛ و

۲. با استفاده از تجهیزات اسکن/شناسایی، دستگاههای مکانیکی، یا سگ ها.

۳۴. ۱۶ هنگامی که جا به جایی کالا به صورت منظم یا تکراری انجام می شود، مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی (سی اس ا) یا مأمور امنیتی کشتی (اس اس ا) ممکن است، با مشاوره با تسهیلات بندری، با شرکت های باربری دریایی یا دیگر مسؤولین چنین کالایی در مورد ترتیباتی توافق نماید که کار بازرسی های خارج از منطقه محل یا مهر و موم، برنامه زمان بندی شده، مستندات فرعی و غیره را تحت پوشش قرار دهد. چنین ترتیباتی باید به اطلاع مأمور امنیتی تسهیلات بندری ذیربط رسیده و مورد تأیید وی قرار گیرد.

سطح امنیتی ۲

۳۵. ۱۶ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید به منظور افزایش کنترل، اقدامات امنیتی قابل اعمال مضاعفی را در زمان جا به جایی کالا تعیین نماید، که می تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. بازرسی دقیق کالا، واحدهای حمل کالا و محوطه های انبار کالا در تسهیلات بندری

۲. بازرسی شدیدتر، در صورت لزوم، جهت حصول اطمینان از این که تنها کالای ثبت شده وارد تسهیلات بندری شده به طور موقت انبار شده و سپس در کشتی بارگیری می شود؛

۳. بازرسی شدیدتر وسائط نقلیه؛ و

۴. افزایش دفعات و دقت در بررسی مهر و موم ها و سایر روشهای مورد استفاده جهت جلوگیری از هر گونه دستکاری.

دفتر هیئت دولت

۳۶. ۱۶ بازرسی دقیق کالا ممکن است توسط بعضی از روشهای زیر یا همه آنها انجام شود:

۱. افزایش دفعات و دقت در بازرسی کالا، واحدهای حمل کالا و محوطه انبار کالا در تسهیلات بندری (بازرسی چشمی و فیزیکی)؛
۲. افزایش دفعات استفاده از تجهیزات اسکن/شناسایی، ابزارهای مکانیکی، یا سگها؛ و
۳. هماهنگی در اقدامات امنیتی بیشتر با شرکت های باربری دریایی و دیگر طرفهای مسؤول علاوه بر توافق ها و روش های ایجاد شده.

سطح امنیتی ۳

- ۱۶.۳۷ در سطح امنیتی ۳، تسهیلات بندری باید از دستورهای صادر شده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی پردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک با افراد پاسخگو و کشتی های موجود در تسهیلات بندری اتخاذ می شود که ممکن است شامل موارد زیر باشد:
۱. محدودیت و یا تعویق جا به جایی کالا یا عملیات در کل یا بخشی از تسهیلات بندری یا بعضی از کشتی ها؛ و
۲. تصدیق فهرست موجودی کالاهای خطرناک و مواد خطرآفرینی که در تسهیلات بندری نگهداری می شوند و محل نگهداری آنها.

تحویل مایحتاج کشتی

- ۱۶.۳۸ اقدامات امنیتی مربوط به تحویل مایحتاج کشتی به شرح زیر می باشد:
۱. حصول اطمینان از بازرسی مایحتاج کشتی و دقت در بسته بندی ها؛
۲. ممانعت از پذیرش مایحتاج کشتی بدون بازرسی؛
۳. جلوگیری از دستکاری کالا؛
۴. جلوگیری از پذیرش مایحتاج کشتی مگر در صورت دریافت سفارش؛
۵. حصول اطمینان از بازرسی وسیله نقلیه حمل کالا؛ و
۶. حصول اطمینان از همراهی (اسکورت) وسیله نقلیه حمل کالا در تسهیلات بندری.
- ۱۶.۳۹ برای کشتی هایی که به طور منظم از تسهیلات بندری استفاده می نمایند بهتر است رویه هایی در ارتباط با کشتی، تامین کنندگان ملزومات آن و تسهیلات بندری وضع شود که ابلاغیه، زمان تحویل بار و مدارک مربوط را پوشش دهد. باید شیوه هایی وجود داشته باشد که تأیید نماید ذخائر ارائه شده جهت تحویل، دارای مدارکی دال بر این است که مایحتاج مزبور با سفارشات کشتی مطابقت دارند.

سطح امنیتی ۱

- ۱۶.۴۰ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی جهت کنترل تحویل مایحتاج کشتی را تعیین کند که ممکن است شامل موارد زیر باشد:
۱. بازرسی مخازن کشتی؛
۲. اعلام پیشاپیش، درمورد نوع بار، مشخصات راننده و کارت مالکیت وسیله نقلیه؛ و
۳. بازرسی وسیله نقلیه حمل کالا.
- ۱۶.۴۱ بازرسی مخازن کشتی می تواند از طریق برخی یا تمام روشهای زیر صورت پذیرد:
۱. بازرسی چشمی و فیزیکی؛ و
۲. استفاده از تجهیزات اسکن/شناسایی، دستگاههای مکانیکی یا سگ

سطح امنیتی ۲

۱۶.۴۲ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمال مضاعفی را جهت افزایش کنترل تحویل مایحتاج کشتی تعیین نماید که می تواند شامل موارد زیر است:

۱. بازرسی دقیق مایحتاج کشتی؛
۲. بازرسی دقیق وسائط نقلیه حمل کالا؛
۳. هماهنگی با کارکنان کشتی جهت بازرسی برگه سفارش کالا و مطابقت آن با برگه تحویل کالا، پیش از ورود به تسهیلات بندری؛ و
۴. همراهی (اسکور) وسیله نقلیه حمل کالا در تسهیلات بندری.

۱۶.۴۳ بازرسی دقیق مایحتاج کشتی ممکن است از طریق بعضی از روشهای زیر یا تمام آنها صورت پذیرد:

۱. افزایش دفعات و دقت در بازرسی وسائط نقلیه حمل کالا؛
۲. افزایش استفاده از تجهیزات اسکن/شناسایی، دستگاههای مکانیکی یا سگ ها؛ و
۳. محدود سازی یا ممانعت از ورود کالایی که در تاریخ مشخصی تسهیلات بندری را ترک نخواهد کرد.

سطح امنیتی ۳

۱۶.۴۴ در سطح امنیتی ۳، تسهیلات بندری باید از دستورهای صادر شده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی پردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و کشتی های موجود در تسهیلات بندری اتخاذ می گردد که ممکن است شامل اعمال محدودیت یا تعویق تحویل مایحتاج کشتی در تمام یا قسمتی از تسهیلات بندری باشد.

جا به جایی بار بدون همراه

۱۶.۴۵ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را تعیین نماید که اطمینان حاصل شود که بار بدون همراه (مثلاً، هر گونه ساک، از جمله وسایل شخصی که در زمان بازرسی یا بازدید همراه مسافر یا کارکنان کشتی نباشد) شناسایی شده و پیش از این که اجازه ورود به آن تسهیلات بندری داده شود و بسته به نوع ترتیبات انبارسازی پیش از نقل و انتقال بین تسهیلات بندری و کشتی مورد بازرسی الکترونیکی (اسکرین) و جستجوی فیزیکی قرار گیرد. دقیقاً مشخص نشده است که چنین باری هم توسط تسهیلات بندری و هم کشتی از طریق دستگاههای نمایشگر مورد شناسایی قرار خواهد گرفت یا نگرفت، و در مواردی که هر دو (کشتی و تسهیلات بندری) مجهز به دستگاههای نمایشگر مناسب هستند، مسؤلیت بازرسی الکترونیکی به عهده تسهیلات بندری خواهد بود. همکاری نزدیک با کشتی بسیار اساسی است و اقداماتی باید اتخاذ گردد تا اطمینان حاصل شود که بار بدون همراه پس از بازرسی الکترونیکی به صورت ایمن جابجا می شود.

سطح امنیتی ۱

۱۶.۴۶ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را تعیین نماید که هنگامی که بار بدون همراه جابجا می شود، اطمینان حاصل شود که این بار تا حد ۱۰۰ درصد و حتی به صورت ۱۰۰ درصد مورد بازرسی و کنترل دقیق قرار می گیرد، که ممکن است از پرتونگاری با اشعه ایکس هم استفاده شود.

دفتر هیئت دولت

سطح امنیتی ۲

۴۷. ۱۶ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمال مضاعفی را تعیین نماید که هنگامی که بار بدون همراه جابجا می شود کلیه بارهای بدون همراه به صورت ۱۰۰ درصد مورد پرتونگاری توسط اشعه ایکس قرار بگیرد.

سطح امنیتی ۳

۴۸. ۱۶ در سطح امنیتی ۳، تسهیلات بندری باید از دستورهای صادرشده از سوی افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که تسهیلات بندری با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و کشتی های موجود در تسهیلات بندری می تواند اتخاذ کند که می تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. بازرسی جامع تر و گسترده تر چنین باری، به عنوان مثال بوسیله تاباندن اشعه ایکس حداقل از دو زاویه مختلف؛

۲. تمهیداتی برای محدودیت یا توقف جا به جایی بار بدون همراه؛ و

۳. امتناع از پذیرش بار بدون همراه در تسهیلات بندری.

کنترل امنیت تسهیلات بندری

۴۹. ۱۶ سازمان امنیتی تسهیلات بندری باید قابلیت نظارت بر تسهیلات بندری و کانالهای ورودی مجاور آن در آب و در خشکی، در تمامی اوقات شبانه روز شامل ساعات شب و اوقاتی که در آن دید محدودیت دید وجود دارد، مناطق محدودیت دار واقع در تسهیلات بندری، کشتی های موجود در تسهیلات بندری و اطراف کشتی ها را داشته باشد. این کنترل می تواند شامل استفاده از موارد زیر باشد:

۱. روشنایی؛

۲. نیروهای امنیتی، شامل گشت های پیاده، موتوری و گشت های آبی؛

۳. دستگاههای شناسایی خودکار ورود غیر مجاز و تجهیزات مراقبتی.

۵۰. ۱۶ در صورت استفاده از دستگاههای شناسایی خودکار ورود غیرمجاز این دستگاهها باید در محلی که پیوسته در معرض دید و توجه قرار دارد یا کنترل می شود به صورت یک زنگ خطر سمعی و یا بصری فعال شوند.

۵۱. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید رویه ها و تجهیزات مورد لزوم در هر سطح امنیتی را تعیین نماید و روشهایی را مشخص کند که اطمینان حاصل شود تجهیزات کنترلی، از جمله با توجه تأثیرات احتمالی شرایط آب و هوایی یا قطع برق، قادر خواهند بود بدون وقفه به کار ادامه دهند.

سطح امنیتی ۱

۵۲. ۱۶ در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی وضع نماید که ممکن است ترکیبی از روشنایی، نیروهای امنیتی یا استفاده از تجهیزات امنیتی و مراقبتی باشد تا به کارکنان تسهیلات بندری اجازه دهد که:

۱. بر کل محوطه تسهیلات بندری، از جمله ساحل و نقاط دسترسی از طرف دریا نظارت داشته باشند.

۲. بر نقاط دسترسی، حصارها و مناطق محدودیت دار نظارت داشته باشند؛ و

دفتر هیئت دولت

۳. به کارکنان امنیتی تسهیلات بندری اجازه دهد که به مناطق و جا به جایی در مجاورت کشتی هایی که از تسهیلات بندری استفاده می کنند شامل افزایش روشنایی که بوسیله خود کشتی تامین می شود، نظارت داشته باشند.

سطح امنیتی ۲

۵۳. ۱۶ در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید اقدامات امنیتی مضاعف قابل اعمالی را به منظور

افزایش توانایی نظارت و مراقبت تعیین نماید که می تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. افزایش سطح پوشش و شدت روشنایی و تجهیزات مراقبتی شامل تامین روشنایی و پوشش مراقبتی بیشتر؛
۲. افزایش تعداد گشت های پیاده، موتوری و گشت های آبی؛
۳. تخصیص کارکنان امنیتی بیشتر جهت نظارت و گشت زنی.

سطح امنیتی ۳

۵۴. ۱۶ در سطح امنیتی ۳، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید از دستورهای صادر شده توسط افراد پاسخگو به

حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و کشتی های موجود در تسهیلات بندری صورت می گیرد که می تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. روشن کردن تمام تجهیزات روشنایی، یا روشن کردن مناطق همجوار تسهیلات بندری
۲. به کار اندازی کلیه تجهیزات مراقبتی که قادر به ثبت فعالیتها در داخل تسهیلات بندری یا مناطق همجوار هستند؛ و
۳. افزایش طول مدت زمان کارکرد تجهیزات مراقبتی که قادر به ادامه ثبت هستند.

سطوح امنیتی متفاوت

۵۵. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات رویه ها و اقدامات امنیتی بپردازد که تسهیلات بندری می تواند هنگامی که از سطح امنیتی پایین تری نسبت به سطح امنیتی قابل اعمال در کشتی برخوردار است اتخاذ نماید.

فعالیت هایی که تحت پوشش این آیین نامه قرار نمی گیرند

۵۶. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به شرح جزئیات رویه ها و اقدامات امنیتی بپردازد که تسهیلات بندری در موارد زیر اعمال می نماید:

۱. کشتی در حال فعل و انفعال با کشتی ای است که در تسهیلات بندری کشوری قرار دارد که جزء دولت متعاقد نمی باشد؛
۲. کشتی در حال فعل و انفعال با کشتی ای است که این آیین نامه در مورد آن اعمال نمی شود؛ و
۳. کشتی در حال فعل و انفعال با سکوهایی ثابت و شناور یا واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل می باشد.

اظهارنامه های امنیتی

۵۷. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید روشهایی را مشخص نماید تا هنگامی که مأمور امنیتی تسهیلات بندری بنا به دستور دولت متعاقد درخواست اظهارنامه امنیتی می نماید یا کشتی درخواست اظهارنامه امنیتی را می نماید از آنها پیروی شود.

دفتر هیئت دولت

ممیزی، بازبینی و اصلاح

۵۸. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید چگونگی قصد مأمور امنیتی تسهیلات بندری جهت ممیزی تداوم کارایی طرح امنیتی تسهیلات بندری و پیروی از شیوه های بازبینی، روزآمدسازی و اصلاح طرح امنیتی تسهیلات بندری را مشخص نماید.

۵۹. ۱۶ طرح امنیتی تسهیلات بندری باید بنا به تشخیص مأمور امنیتی تسهیلات بندری مورد بازبینی قرار گیرد. به علاوه در موارد زیر باید مورد بازبینی قرار گیرد:

۱. اگر ارزیابی امنیتی مربوط به آن تسهیلات بندری تغییر کرده باشد؛

۲. اگر طی یک ممیزی مستقل از طرح امنیتی تسهیلات بندری یا در بازرسی به عمل آمده از سازمان امنیتی تسهیلات بندری توسط دولت متعاهد مشخص شود که قصوری در سازمان یا مشکلاتی در تداوم کارایی از عناصر مهم طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری وجود دارد؛

۳. متعاقب وقوع حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن در تسهیلات بندری؛ و

۴. در صورت تغییر در مالکیت یا کنترل عملیاتی تسهیلات بندری.

۶۰. ۱۶ مأمور امنیتی تسهیلات بندری می تواند پس از هر بازبینی طرح، اصلاحیه های مقتضی را در طرح تأیید شده پیشنهاد نماید. اصلاحات طرح امنیتی تسهیلات بندری مربوط به:

۱. تغییرات پیشنهادی که اساساً می توانند شیوه اتخاذ شده برای حفظ امنیت تسهیلات بندری را تغییر دهند؛ و

۲. حذف، تغییر یا جایگزینی حصارهای دائم، سامانه ها و تجهیزات نظارتی و امنیتی و غیره که قبلاً به عنوان عوامل اساسی در حفظ امنیت تسهیلات بندری محسوب می شده است،

باید به دولت متعاهدی که طرح اصلی امنیت تسهیلات بندری را تأیید کرده است جهت بررسی و تأیید آنها تسلیم شود. چنین تأییدی می تواند توسط دولت متعاهد یا به نیابت از وی، همراه یا بدون اصلاحیه های تغییرات پیشنهادی ارائه گردد. به محض تأیید طرح امنیتی تسهیلات بندری، دولت متعاهد باید مشخص نماید که چه تغییرات فیزیکی یا شکلی باید جهت تأیید به آن تسلیم گردد.

تأیید طرح های امنیتی تسهیلات بندری

۶۱. ۱۶ طرح های امنیتی تسهیلات بندری باید توسط دولت متعاهد ذیربطی تأیید شوند که باید برای پیش بینی موارد زیر روش های مقتضی را مشخص نماید:

۱. تسلیم طرح های امنیتی تسهیلات بندری به دولت های متعاهد؛

۲. بررسی طرح های امنیتی تسهیلات بندری؛

۳. تأیید طرح های امنیتی تسهیلات بندری، با اصلاحیه ها یا بدون آن ها؛

۴. بررسی اصلاحیه های ارائه شده پس از تأیید؛ و

۵. روش های بازرسی یا ممیزی در خصوص تداوم ارتباط طرح های امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری در تمامی مراحل باید اقداماتی اتخاذ گردد تا اطمینان حاصل شود که طرح امنیتی تسهیلات بندری به صورت محرمانه باقی مانده است.

بیانیه تطابق تسهیلات بندری

۶۲. ۱۶ دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده، ممکن است بیانیه تطابق تسهیلات بندری مناسب (اس اُ سی پی اف) صادر نماید که بر موارد زیر دلالت دارد:

دفتر هیئت دولت

۱. تسهیلات بندری؛
 ۲. اینکه تسهیلات بندری با مقررات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه مطابقت دارد؛
 ۳. مدت اعتبار بیانیه تطابق تسهیلات بندری که باید توسط دولت های متعاقد تعیین شود اما نباید از ۵ سال تجاوز نماید؛ و
 ۴. ترتیبات تصدیق متعاقب آن که توسط دولت متعاقد تعیین می شود و سپس تأیید آن در صورت انجام ترتیبات.
- ۶۳ ۱۶ بیانیه تطابق تسهیلات بندری باید همانند نمونه ارائه شده در پیوست این بخش از آیین نامه باشد. اگر زبان استفاده شده اسپانیولی، فرانسوی یا انگلیسی نباشد، دولت متعاقد، چنانچه لازم بداند ممکن است نسخه ترجمه شده به یکی از این زبانها را نیز پیوست نماید.

۱۷- مأمور امنیتی تسهیلات بندری

کلیات

۱. ۱۷ در موارد استثنایی که مأمور امنیتی کشتی در مورد اعتبار اوراق شناسایی افرادی که جهت انجام اهداف رسمی خود قصد ورود به کشتی را دارند سؤالهایی دارد، مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید به او کمک کند.
 ۲. ۱۷ مأمور امنیتی تسهیلات بندری در مورد تأیید عادی و روزانه هویت افرادی که قصد سوارشدن به کشتی را دارند، مسؤولیتی ندارد.
- به علاوه سایر راهنماهای مربوط در قسمت های ۱۵، ۱۶ و ۱۸ آمده است

۱۸- آموزش، مانورها و تمرینات مربوط به امنیت تسهیلات بندری

آموزش

۱. ۱۸ مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید دانش کافی داشته باشد و در صورت لزوم، در تمام موارد زیر یا تعدادی از آنها آموزش ببیند:
 ۱. اداره و کنترل امنیت؛
 ۲. کنوانسیون ها، آیین نامه ها و توصیه نامه های بین المللی مربوط؛
 ۳. قوانین و مقررات دولت ذیربط؛
 ۴. مسؤولیت ها و عملکرد دیگر سازمانهای امنیتی؛
 ۵. روش انجام ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری؛
 ۶. روش های بازدید و بازرسی امنیتی تسهیلات بندری و کشتی؛
 ۷. عملیات و شرایط بندر و کشتی؛
 ۸. تدابیر امنیتی کشتی و تسهیلات بندری؛
 ۹. آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری و برنامه ریزی پیشامدهای محتمل الوقوع؛
 ۱۰. دستورالعمل شیوه های آموزش و تعلیم امنیت، شامل اقدامات و روشهای امنیتی؛
 ۱۱. رسیدگی به اطلاعات حساس امنیتی و مکاتبات امنیتی مربوط؛
 ۱۲. آگاهی از تهدیدها و الگوهای امنیتی موجود؛
 ۱۳. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطر آفرین؛
 ۱۴. شناسایی الگوهای شخیصتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛
۱۵. شیوه های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛

دفتر هیئت دولت

۱۶. سامانه ها و تجهیزات امنیتی و محدودیت های کاربردی آنها؛

۱۷. روشهای انجام ممیزی، بازرسی، کنترل و نظارت؛

۱۸. روشهای بازرسی فیزیکی و بازرسی های مربوط به شناسایی ورود غیرمجاز؛

۱۹. مانورها و تمرینات امنیتی، شامل مانورها و تمرینات با کشتی ها؛ و

۲۰. ارزیابی مانورها و تمرینات امنیتی.

۲. ۱۸ کارکنان تسهیلات بندری که دارای وظایف امنیتی خاصی هستند باید دانش کافی داشته و در صورت لزوم

در بعضی یا همه موارد زیر آموزش ببینند:

۱. آگاهی از تهدیدها و الگوهای امنیتی موجود؛

۲. شناسایی کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرآفرین؛

۳. شناسایی الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند؛

۴. شیوه های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛

۵. مدیریت ازدحام و فنون کنترلی؛

۶. ارتباطات امنیتی؛

۷. عملکرد تجهیزات و سیستم های امنیتی؛

۸. آزمایش، سنجش و حفظ و نگهداری سامانه ها و تجهیزات امنیتی؛

۹. فنون بازرسی، کنترل و نظارت؛

۱۰. روشهای بازرسی فیزیکی افراد، لوازم شخصی، چمدان، بار و مخازن کشتی.

۳. ۱۸ تمام کارکنان تسهیلات بندری باید دارای دانش کافی بوده و با مقررات مربوط طرح امنیتی تسهیلات بندری،

در برخی یا کلیه موارد زیر، در صورت لزوم، آشنایی داشته باشند:

۱. مفهوم سطح امنیتی و الزامات متعاقب سطوح امنیتی مختلف؛

۲. شناسایی و کشف تسلیحات، ابزار و مواد خطرآفرین؛

۳. شناسایی الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند؛ و

۴. شیوه های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی.

مانورها و تمرینات

۴. ۱۸ هدف از انجام مانورها و تمرینات حصول اطمینان از این امر است که کارکنان تسهیلات بندری در انجام

تمامی وظایف امنیتی محول شده، در کلیه سطوح امنیتی و شناسایی هر گونه نقص امنیتی که مستلزم

رسیدگی است، تبحر دارند.

۵. ۱۸ جهت حصول اطمینان از اجرای کارآمد مقررات طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید حداقل هر ۳ ماه یک بار

مانورهای انجام شود، مگر این که شرایط ویژه به گونه دیگری ایجاب نماید. این مانورها باید هر یک از عناصر

طرح مانند تهدیدات امنیتی مندرج در بند ۱۱. ۱۵ را بسنجد.

۶. ۱۸ انواع مختلف تمریناتی که می تواند شامل مشارکت مأمورین امنیتی تسهیلات بندری همراه با مقام های

ذیربط دولت های متعاقد، مأمورین امنیتی شرکت یا مأمورین امنیتی کشتی، در صورت دسترس بودن، باشد،

باید حداقل یک بار در هر سال تقویمی انجام شود و فاصله بین تمرینها نباید از ۱۸ ماه تجاوز نماید. درخواست

جهت شرکت مأمورین امنیتی شرکت کشتیرانی یا مأمورین امنیتی کشتی در تمرینهای مشترک باید با توجه به

مقتضیات کاری و امنیتی کشتی صورت گیرد. این تمرینها باید ارتباط، هماهنگی، در دسترس بودن منابع و

واکنشها را بسنجد. این تمرینات می تواند:

۱. با ابعاد کامل و به صورت زنده انجام شود؛
۲. به صورت شبیه سازی در مقیاس کوچک یا همایش (سمینار) انجام شود؛ یا
۳. همراه با دیگر تمرینات، مانند واکنش های اضطراری یا دیگر تمرینات مقام دولت صاحب بندر، انجام شود.

۱۹- تصدیق و صدور گواهینامه کشتی ها
راهنمای اضافه تری ارائه نشده است.

دفتر هیئت دولت

پیوست بخش ب

پیوست ۱

فرم اظهارنامه امنیتی بین یک کشتی و یک تسهیلات بندری^۱

اظهارنامه امنیتی

اسم کشتی:

بندر ثبتی:

شماره سازمان بین المللی دریانوردی:

نام تسهیلات بندری:

این اظهارنامه امنیتی از تاریخ ... تا ... برای فعالیتهای زیر اعتبار دارد.

.....
(فهرست فعالیتهای همراه با جزئیات مربوط)

تحت سطوح امنیتی زیر:

سطح (سطوح) امنیتی کشتی:

سطح (سطوح) امنیتی تسهیلات بندری:

تسهیلات بندری و کشتی در مورد اقدامات و مسؤولیتهای امنیتی زیر جهت حصول اطمینان از مطابقت با الزامات بخش الف آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری توافق نظر دارند.

دفتر هبئت دولت

۱- این فرم اظهارنامه امنیتی جهت استفاده بین کشتی و تسهیلات بندری می باشد. اگر این اظهارنامه امنیتی قرار است بین دو کشتی استفاده شود فرم آن باید به به طور متناسب اصلاح شود.

آوردن واژه مخفف شده (اس اس ا) یا
 مأمور امنیتی کشتی و (پی اف اس ا) یا
 مأمور امنیتی تسهیلات بندری در این
 ستونها بیانگر این مطلب است که فعالیت
 مذکور طبق طرح تأیید شده مربوطه،
 توسط کشتی و تسهیلات بندری انجام
 خواهد شد.

تسهیلات بندری	کشتی	نوع فعالیت
		حصول اطمینان از انجام کلیه وظایف امنیتی
		نظارت بر مناطق محدودیت دار جهت اطمینان از این که تنها کارکنان مجاز به این مناطق دسترسی دارند.
		کنترل دسترسی به تسهیلات بندری
		کنترل دسترسی به کشتی
		نظارت بر تسهیلات بندری، شامل لنگرگاهها و نواحی اطراف کشتی
		کنترل و نظارت بر کشتی، شامل لنگرگاهها و نواحی اطراف کشتی
		جا به جایی کالا
		تحويل مایحتاج کشتی
		جا به جایی بارهای بدون همراه
		نظارت بر سوار شدن افراد و لوازم شخصی آنها
		اطمینان از این که ارتباط امنیتی بین تسهیلات بندری و کشتی به سهولت امکان پذیر است.

امضاکنندگان این موافقت نامه گواهی می نمایند که اقدامات و ترتیبات امنیتی در مورد کشتی و تسهیلات بندری در طی فعالیتهای مشخص شده، با مقررات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) این آیین نامه مطابقت دارد، و طبق مقرراتی که پیشتر در طرح تأیید شده آنها قید شده است و یا ترتیبات خاصی که در پیوست الحاقی تنظیم شده مورد موافقت قرار گرفته است، اجرا خواهد شد.

به تاریخ در

دفتر هیئت دولت

به نیابت و بوسیله افراد زیر امضاء شد	
کشتی:	تسهیلات بندری:

(محل امضای فرمانده یا مأمور امنیتی کشتی) (محل امضای مأمور امنیتی تسهیلات بندری)

نام و عنوان شخص امضاء کننده	
نام:	نام:
عنوان:	عنوان:

جزئیات تماس (در صورت لزوم تکمیل می شود) (شماره تلفن ها و یا بسامدها یا کانالهای رادیویی مورد استفاده ذکر شود)	
برای تسهیلات بندری:	برای کشتی:

فرمانده
مأمور امنیتی کشتی
شرکت کشتیرانی
مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی

تسهیلات بندری
مأمور امنیتی تسهیلات بندری

دفتر هیئت دولت

پیوست (۲)

فرم بیانیه تطابق تسهیلات بندری

بیانیه تطابق تسهیلات بندری

(کشور)

(مهر رسمی)

شماره بیانیه

صادره طبق مقررات بخش (ب)

آیین نامه بین المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری (آی اس پی اس کُد)

دولت

(نام کشور)

نام تسهیلات بندری:

نشانی تسهیلات بندری:

گواهی می شود که مطابقت این تسهیلات بندری با مقررات فصل ۲-۱۱ و بخش (الف) آیین نامه بین المللی امنیتی کشتیها و تسهیلات بندری (آی اس پی اس کُد) مورد تصدیق می باشد و این تسهیلات بندری طبق طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری فعالیت می کند. این طرح برای اهداف زیر به تأیید رسیده است: « نوع عملیات، نوع کشتیها و یا فعالیتها یا دیگر اطلاعات مربوط ذکر شود » (در صورت لزوم حذف می گردد)

کشتی مسافری

کشتی مسافری تندرو

کشتی باری تندرو

کشتیهای فله بر

نفتکشها

تانکرهای مواد شیمیایی

گازبر

واحدهای حفاری متحرک فراساحلی

کشتیهای باری بجز مواردی که در بالا به آنها اشاره شده

این بیانیه تطابق تا تاریخ منوط به تصدیق های (مندرج در صفحه بعدی) اعتبار دارد.

صادره از

(محل صدور بیانیه)

تاریخ صدور

(امضای مأمور به طور مقتضی مجاز شده صادر کننده سند)

(مهر یا امضای مقام صادر کننده، در صورت اقتضا)

دفتر هیئت دولت

پشت نویسی جهت تصدیق ها

دولت « نام کشور آورده شود » مقرر نموده است که اعتبار این بیانیه تطابق منوط به « جزئیات مربوط به تصدیق ها آورده شود، » (به طور مثال تصدیق های الزامی سالانه یا برنامه ریزی نشده) می باشد.

گواهی می شود که طی تصدیق های انجام شده طبق بند ۴. ۶۲. ۱۶ بخش (ب) آیین نامه آی اس پی اس، تسهیلات بندری مورد نظر با مقررات مربوط فصل ۲-۱۱ کنوانسیون و بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس مطابقت دارد.

نخستین تصدیق

امضا
(امضای مقام مجاز)

مکان
تاریخ

دومین تصدیق

امضا
(امضای مقام مجاز)

مکان
تاریخ

سومین تصدیق

امضا
(امضای مقام مجاز)

مکان
تاریخ

چهارمین تصدیق

امضا
(امضای مقام مجاز)

مکان
تاریخ

دفتر هیئت دولت