

الف - ارزش برآورد شده قرارداد از ۵۰۰۰۰ دلار آمریکا بیشتر نباشد و عقد قرارداد، بعلمت معافیت از مناقصه، موجب نشود که پیمانکار بتواند در آینده به اجرای مؤثر سیاست تدارکاتی فوق از سوی شورالطمه وارد آورد. شورا می‌تواند، در حدود تغییرات قیمت‌های جهانی که در شاخص‌های قیمت‌های مربوطه منعکس می‌شود، در حدود مالی فوق تجدیدنظر کند.

ب - تدارک بجهت وجود یک وضع اضطراری باید فوراً انجام گیرد.

پ - تنها یک منبع برای تدارک نیاز مخصوصی که برای تأمین احتیاجات سازمان ضروری است وجود دارد، یا منابع تدارک از نظر تعداد آنقدر محدودند که تحمیل هزینه و صرف وقت جهت انجام مناقصه بین‌المللی آزاد، نه عملی باشد و نه بهترین مصالح سازمان را در برداشته باشد، مشروط بر آنکه هرگاه بیش از یک منبع موجود باشد، از فرصت‌های برابری برای ارائه پیشنهاد برخوردار گردند.

ت - نیاز از نوع نیازهای اداری باشد که انجام مناقصه بین‌المللی آزاد جهت آن نه عملی باشد و نه مناسب.

ث - تدارک برای تأمین خدمات شخصی باشد.

..... خدمات پرسنلی و استخدای باشد.

ماده ۲۱ - ابداعات و اطلاعات فنی: (۱) «سازمان» در رابطه با کارهای انجام گرفته توسط آن یا به کارفرمایی آن بخرج «سازمان»، کلیه حقوق آن عده ابداعات و اطلاعات فنی را که لازم منافع مشترک «سازمان» و «امضاءکنندگان» و لاغیر باشد، در اختیار خود می‌گیرد.

(۲) در تحقق بند (۱) «سازمان» با توجه به اصول و اهداف خود و عملکرد متداول صنعتی، در رابطه با کارهایی که نیازمند مطالعات، تحقیقات و یا توسعه تکامل کافی باشد حقوق زیرین را بر خود تضمین می‌نماید:

(الف) افشای کلیه ابداعات و اطلاعات فنی حاصله از این قبیل کارها بدون پرداخت

وجهی.

(ب) افشای این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی، بواسطه یا بیواسطه، به کلیه «اعضاء» و

«امضاءکنندگان» و اشخاص دیگر که مشمول حیطه قانونی هر عضو باشد. این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی را «سازمان» خود بکار گرفته و بواسطه یا بیواسطه «اهضاء» و «امضاءکنندگان» و اشخاص دیگر را در رابطه با قطع فضائی «اینمارست» و هر ایستگاه بری یا بحری ذریبط بدون پرداخت وجهی مجاز به استفاده از این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی می نماید.

(۳) در خصوص کارهای واگذاری به پیمانکاری، مالکیت حقوق ابداعات و اطلاعات فنی ناشی از پیمان برای پیمانکار محفوظ می ماند.

(۴) «سازمان» همچنین براساس شرایط معقول و عادلانه‌ای، حق استفاده بواسطه یا بیواسطه از آن دسته ابداعات و اطلاعات فنی را که مستقیماً در کارهایی که از طریق پیمانکاری به انجام می رساند، بکار می روند ولی خارج از شمول بند (۲) می باشند، تا بدانجا که این چنین استفاده‌ای لازمه تجدید ساخت یا تغییر و تکامل مصنوع تحت پیمان باشد که مخارج آن از طرف «سازمان» تأمین می شود و تا بدانجا شخص انجام دهنده کار حق اعطای چنین حقی را داشته باشد، بخود محفوظ می دارد.

(۵) «شورا» می تواند، در موارد استثنائی، انحراف از روشهای مشروح در بند (۲)، (ب) و (۴) را در مواقعی که در جریان مذاکرات ثابت شود عدول از انحراف به زیان «سازمان» خواهد بود، مورد تصویب قرار دهد.

(۶) همچنین «شورا» می تواند در موارد استثنائی باقتضای شرایط فوق العاده، انحراف از روش مشروح در بند (۳) را با رعایت شرایط زیر مورد تصویب قرار دهد:

(الف) به «شورا» ثابت شود که عدول از انحراف به زیان «سازمان» خواهد بود.

(ب) به «شورا» نشان دهند که «سازمان» می تواند در هر کشوری حق امتیاز تحصیل نماید.

(ج) پیمانکاری بی میل و یا فاقد توانایی در تضمین چنین حق امتیازی در مدت زمان لازمه

باشد.

(۷) در خصوص آن دسته ابداعات و اطلاعات فنی که حقوق بدست آمده توسط «سازمان» خارج از شمول بند (۲) باشد، «سازمان» تا بدانجا که مجاز باشد می تواند در صورت درخواست،

(الف) این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی را مشروط به جبران مخارج مورد نیاز «سازمان» و یا انجام شده توسط آن در ارتباط با اعمال این حق، بواسطه یا بی واسطه برای هر «عضو» یا «امضاءکننده» ای افشاء کند.

(ب) هر «عضو» و «امضاءکننده» ای را مخیر سازد که حق آنرا داشته باشد این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی را به واسطه یا بیواسطه برای اشخاص ثالث مشمول حیطه قانونی هر «عضو» افشاء سازد و از این قبیل اشخاص استفاده بعمل آورده، آنان را به واسطه یا بی واسطه مجاز به استفاده از این قبیل ابداعات و اطلاعات فنی نماید.

(۱) بدون پرداخت وجهی در ارتباط با قطاع فضائی «اینمارست» یا هر ایستگاه

ب - ۱ بدون

بری یا بحری ذیربط.

(۲) برای هر منظور دیگر، براساس شرایط معقول و عادلانه‌ای که بین «امضاءکنندگان»

ب - ۲ برای

و اشخاص دیگر در حیطه قانونی هر عضو، و یا «سازمان» یا صاحب ابداعات و اطلاعات فنی یا هر دستگاه یا شخص مجازی که علاقه ملکی در آن دارد، و مشروط به ادای هرگونه مخارج انجام شده توسط «سازمان» یا مورد نیاز آن که مرتبط با اعمال این حقوق می باشد.

(۸) افشاء و بهره برداری و شرایط و مقررات افشاء و بهره برداری از آن دسته ابداعات و اطلاعات فنی که «سازمان» حقوقی در آنها تحصیل کرده است، در مورد تمامی «امضاءکنندگان» و اشخاص دیگر در حیطه قانونی هر «عضو» مبتنی بر عدم تبعیض خواهد بود.

(۹) با رعایت قوانین محل و مقررات مربوط به افشای اطلاعات فنی، هیچ چیز در این ماده مانع از عقد قرارداد «سازمان» در صورت تمایل، با اشخاص مشمول این قوانین و مقررات نخواهد بود.

ماده ۲۲ - «اعضاء» در این نقش، مسؤول اعمال و تعهدات «سازمان» نمی باشند مگر در مورد اعمال و تعهداتی که مربوط به آن دسته از اشخاص حقیقی یا حقوقی و یا اشخاص غیر

«عضو» باشد که نقش آنان بر عهده «اعضاء» است که در آن صورت این مسئولیت محدود به معاهدات موجود بین «عضو» و غیر «عضو» مورد نظر خواهد بود در هر حال این امر مانع از آن نخواهد بود «عضوی» که بموجب چنین معاهده‌ای ملزم به جبران مخارج غیر «عضو» یا شخص حقیقی یا حقوقی شده است، نتواند متوسل به حقوقی شود که بموجب آن معاهده در مقابل «عضو» دیگر به آن تعلق می‌گیرد.

ماده ۲۳ - هزینه‌های اضافی: مالیات درآمدهای ناشی از «سازمان» از محل هر یک از «امضاءکنندگان» به حساب هزینه‌های «سازمان» منظور نمی‌گردد.

ماده ۲۴ - حسابرسی: حسابهای «سازمان» توسط حسابرسی که از طرف «شورا» تعیین می‌شوند همه ساله حسابرسی می‌شود. «هر عضو» و «امضاءکننده» ای حق بازرسی حسابهای «سازمان» را دارا است.

ماده ۲۵ - شخصیت حقوقی: «سازمان» دارای شخصیت حقوقی بوده و مسئول عملکرد و تعهدات خود می‌باشد.

بمنظور انجام وظایف بنحو احسن، «سازمان» به ویژه صلاحیت آنرا خواهد داشت که اموال منقول و غیر منقول را وارد قرارداد کرده، تحصیل، اجاره و به فروش رساند، طرف دعوی حقوقی بوده و با دولتها و سازمانهای بین‌المللی قرارداد منعقد نماید.

ماده ۲۶ - مزایا و مصونیتها: (۱) در حیطه فعالیت‌های مشمول این کنوانسیون «سازمان» و اموال آن در تمامی دولتهای عضو این کنوانسیون از کلیه مالیاتهای درآمد و مالیاتهای اموال و عوارض گمرکی بر ماهواره‌های مخابراتی و اجزاء و لوازم این قبیل ماهواره‌ها که برای بهره‌برداری در قطاع قضائی «اینمارست» به مدار فرستاده می‌شوند، معاف می‌باشند. هر عضو متعهد می‌شود که با توجه به رویه‌های ذیربط محلی یا در نظر گرفتن ماهیت خاص سازمان هرگونه معافیت‌های دیگر از قبیل مالیات درآمد و اموال و عوارض گمرکی را مجری سازد.

(۲) کلیه «امضاءکنندگان» در این نقش، به استثنای امضاءکننده‌ای که مقر «سازمان» در قلمرو آن عضو قرار داده می‌شود از پرداخت مالیات بر درآمدهای «سازمان» در قلمرو آن «عضو» معاف می‌باشد.

(۳) (الف) بلافاصله پس از لازم‌الاجراء گشتن این کنوانسیون، «سازمان» یا هر «عضوی» که در قلمرو آن، مقر «سازمان»، دفاتر دیگر و تأسیسات برپا می‌گردد، موافقتنامه‌ای را که مشمول نظر «شورا» و تصویب «مجمع» خواهد بود، در رابطه با مزایا و مصونیت‌های «سازمان»، دبیرکل آن، کارمندان و کارشناسان مأموریت‌های «سازمان» و نمایندگان «اعضاء» و «امضاءکنندگان» که مقیم قلمرو دولت میزبان می‌باشند، بمنظور اجرای وظایف محوله آنان منعقد خواهد ساخت.

(ب) قرارداد مزبور مستقل از کنوانسیون بوده و با توافق «سازمان» و دولت میزبان و یا در صورت نقل مکان مقر «سازمان» از قلمرو دولت میزبان مختوم می‌گردد.

(۴) کلیه «اعضاء» کنوانسیون بجز «عضوی» که بموجب بند (۳) موافقتنامه‌ای را منعقد ساخته است. بلافاصله پس از لازم‌الاجراء گشتن این کنوانسیون، در مورد مزایا و مصونیت‌های «سازمان» و دبیرکل آن و کارمندان و کارشناسان مجری مأموریت‌های «سازمان» و نمایندگان و «امضاءکنندگان» «کنوانسیون» که مقیم قلمرو و ارضی اعضاء کنوانسیون می‌باشند، در رابطه با اجرای وظایف محوله آنان پروتکلی منعقد خواهد ساخت. پروتکل مزبور مستقل از این کنوانسیون بوده و شرایط ختم آنرا تعیین خواهد ساخت.

ماده ۲۷- رابطه با دیگر سازمان‌های بین‌المللی: این «سازمان» با سازمان ملل متحد و ارکان آن که با استفاده مسالمت آمیز از فضا و اقیانوسها سروکار دارد و سازمان‌های تخصصی آن و نیز با دیگر سازمان‌های بین‌المللی در موضوعات مورد علاقه متقابل، به همکاری می‌پردازد. به ویژه این «سازمان» کلیه قطعنامه‌ها و پیشنهادات ذیربط «سازمان مشاورت دریایی بین‌المللی» را مورد نظر قرار می‌دهد.

«سازمان» مقررات کنوانسیون بین‌المللی مخابرات و آیین‌نامه‌های مربوط را مرعی داشته و در طراحی، توسعه و تکمیل، ساختمان و تأسیس قطاع فضائی «اینمارست» و رویه حاکم بر تنظیم کار قطاع فضائی «اینمارست» و ایستگاه‌های زمینی، توجه لازم به قطعنامه‌ها، توصیه‌ها و رویه‌های ارکان «اتحادیه بین‌المللی مخابرات» میدول می‌دارد.

ماده ۲۸- اطلاع به اتحادیه بین‌المللی مخابرات: براساس تقاضای «سازمان»، «عضوی» که در قلمرو ارضی آن مقر «سازمان» برپا می‌گردد، فرکانس‌هایی را که بکار قطاع فضائی

خواهند رفت تنظیم کرده و از طرف هر «عضوی» که مایل باشد، «اتحادیه بین‌المللی مخابرات» را از فرکانسهای قابل استفاده و دیگر اطلاعاتی که لازمه «مقررات رادیویی» ضمیمه کنفرانس بین‌المللی مخابرات می‌باشد مطلع می‌سازد.

ماده ۲۹ - کناره‌گیری: (۱) هر «عضو» و «امضاءکننده» ای می‌تواند با اطلاع کتبی به «نگهدار اسناد» در هر زمان به میل خود از «سازمان» کناره‌گیری کند.

همینکه تحت قوانین محلی ذریبط تصمیم بر آن قرار گرفت که «امضاءکننده» ای می‌تواند کناره‌گیری کند، اطلاعیه کناره‌گیری کتباً توسط «عضوی» که «امضاءکننده» را انتخاب کرده است به این اداره تسلیم می‌شود و این اطلاعیه، توافق «عضو» کناره‌گیری کننده را مشخص می‌سازد. کناره‌گیری هر «عضو»، کناره‌گیری همزمان هر «امضاءکننده» انتصابی آن «عضو» و یا خود «عضو» را که دارای نقش «امضاءکننده» باشد با توجه به موردی که پیش آید به دنبال خواهد داشت.

(۲) پس از وصول اطلاعیه کناره‌گیری از طرف نگهدار اسناد «عضو» تسلیم کننده اطلاعیه و هر «امضاءکننده» آن یا «امضاءکننده» ای که نسبت به آن اطلاعیه تسلیم شده است، برحسب مورد، از حقوق نمایندگی و هرگونه حق رأی در هر یک از ارکان «سازمان» ساقط گشته و پس از این تاریخ تعهدی بر آن متوجه نخواهد بود. بهر حال «امضاءکننده» ای که کناره‌گیری می‌کند، مگر در صورتی که براساس ماده ۱۳ «موافقتنامه عملیات»، «شورا» بنحو دیگری تصمیم‌گیری کند، نسبت به پرداخت کمک مالی خود به بودجه کل که لازمه تأمین تعهداتی باشد که خصوصاً قبل از دریافت اطلاعیه مجاز شمرده شده‌اند و نیز نسبت به تعهدات ناشی از اقدامات و یا فسخ اقدامات انجام شده قبل از دریافت اطلاعیه، متعهد باقی می‌ماند. به استثنای مورد مربوط به بودجه کل و به استثنای مورد ماده ۳۱ این کنوانسیون و ماده ۱۶ «موافقتنامه عملیات» کناره‌گیری لازم‌الاجراء بوده و این کنوانسیون و یا «موافقتنامه عملیات» نسبت به آن عضو و یا «امضاءکننده» سه ماه پس از تاریخ دریافت اطلاعیه کتبی مورد اشاره در بند (۱) توسط «نگهدار اسناد» از درجه اعتبار ساقط می‌شود.

(۳) چنانکه «امضاءکننده» ای کناره‌گیری کند، «عضو» انتصاب کننده آن، قبل از تاریخ نفوذ

کناره‌گیری و از همان تاریخ «امضاءکننده» جدیدی تعیین یا خود نقش یک «امضاءکننده» را مطابق بابت (۴) بر عهده گرفته و یا کناره‌گیری می‌کند. در صورتی که «عضوی» تا تاریخ موعد اقدامی بعمل نیاورده باشد از همان تاریخ بمنزله کناره‌گرفته تلقی می‌شود. هر «امضاءکننده» جدیدی مسئول تمام کمکهای مالی عقب افتاده «امضاءکننده» قبلی و نیز متعهد به پرداخت سهم متناسبی از بودجه کل لازم به تأمین هزینه تعهدات مجاز «سازمان» و تعهدات ناشی از اقدامات و فسخ اقدامات مترتب بعد از تاریخ دریافت اطلاعیه خواهد بود.

(۴) هرگاه به هر دلیلی «عضوی» متمایل به جانشینی خود بعنوان «امضاءکننده» انتصابی خود باشد یا بخواهد «امضاءکننده» جدیدی را انتصاب کند، می‌باید اطلاعیه کتبی به «نگهدار اسناد» تسلیم سازد. به محض تقبل تمامی تعهدات معوقه «امضاءکننده» قبلی، به گونه‌ای که در جمله آخر بند (۳) آمده است، توسط «امضاءکننده» جدید و پس از امضای «موافقتنامه عملیات»، موافقتنامه در مورد «امضاءکننده» جدید لازم‌الاجراء گشته و از اعتبار نسبت به «امضاءکننده» قبلی ساقط می‌گردد.

ماده ۳۰- تعلیق و خاتمه: (۱) لااقل یک سال بعد از آنکه «مدیریت سازمان» اطلاعیه‌ای کتبی حاکی از قصور «عضوی» در تعهدات این کنوانسیون دریافت می‌دارد، «مجمع» پس از بررسی اظهارات آن «عضو» در صورت اثبات قصور «عضو» و اینکه قصور «عضو» باعث لطمه به کار «سازمان» شده است، می‌تواند تصمیم به اختتام عضویت آن «عضو» اتخاذ کند. از تاریخ اتخاذ اینچنین تصمیمی یا هر تاریخی که مجمع تعیین کند، این کنوانسیون در مورد آن «عضو» از درجه اعتبار ساقط می‌گردد. مجمع می‌تواند اجلاس فوق‌العاده‌ای برای این منظور ترتیب دهد. ختم عضویت، کناره‌گیری همزمان هر «امضاءکننده» انتصابی آن «عضو» و یا خود «عضو» را که در نقش «امضاءکننده» باشد، برحسب مورد، بدنبال دارد «موافقتنامه عملیات» در تاریخی که این کنوانسیون نسبت به «عضو» مورد نظر از درجه اعتبار ساقط می‌شود در مورد «امضاءکننده» نیز از اعتبار ساقط می‌گردد. مگر در مورد بودجه کل که لازمه تأمین هزینه‌های تعهدات مجاز «سازمان» قبل از ختم عضویت و تعهدات ناشی از اقدامات و فسخ اقدامات قبل از ختم عضویت می‌باشد و نیز به استثنای موارد مشروح در ماده ۳۱ این

کنوانسیون و ماده ۲۶ «موافقتنامه عملیات».

(۲) هرگاه «امضاء کننده» ای در این نقش در اجرای تعهدات این کنوانسیون و یا «موافقتنامه عملیات»، سوای تعهدات ماده (۱) (۳) «موافقتنامه عملیات» کوتاهی کند و جبران کوتاهی در ظرف سه ماه از تاریخ اخطار کتبی «شورا» بعمل نیاید، «شورا» پس از بررسی اظهارات «امضاء کننده» و یا «عضو» مورد نظر می تواند حقوق «امضاء کننده» را معلق نماید. هرگاه پس از سه ماه دیگر و پس از بررسی اظهارات «امضاء کننده» و یا «عضو»، «شورا» دریابد که کوتاهی جبران نشده است، «مجمع» می تواند بر اساس پیشنهاد «شورا» عضویت «امضاء کننده» را مختومه اعلام کند.

(۳) هرگاه «امضاء کننده» ای با توجه به ماده (۱) (۳) «موافقتنامه عملیات» از پرداخت تعهدات مالی در ظرف چهار ماه از سر رسید آن کوتاهی کند، حقوق «امضاء کننده» بموجب این کنوانسیون و «موافقتنامه عملیات» بخودی خود معلق می گردد. هرگاه در ظرف سه ماه پس از تعلیق، «امضاء کننده» تمامی تعهدات مالی خود را پرداخت نکرده و یا با توجه به ماه (۴) (۲۹) «عضوی» که آنرا انتصاب کرده است، جانشینی اختیار نکند، «شورا» پس از بررسی اظهارات «امضاء کننده» و یا «عضوی» که آنرا انتصاب کرده است، می تواند عضویت «امضاء کننده» را مختومه تلقی کند. از تاریخ اخذ چنین تصمیمی «موافقتنامه عملیات» در مورد «امضاء کننده» از اعتبار ساقط می گردد.

(۴) در طول زمان تعلیق حقوق یک «امضاء کننده»، با توجه به بند (۲) یا (۳)، «امضاء کننده» تمامی تعهدات یک «امضاء کننده» این کنوانسیون و «موافقتنامه عملیات» را بر دوش خواهد داشت.

(۵) یک «امضاء کننده» پس از اختتام، هیچگونه تعهدی را دارا نخواهد بود مگر تعهداتی که در قبال بودجه کل لازم به تأمین هزینه های تعهدات مجاز قبل از اختتام و مسئولیتهای ناشی از اقدامات و یا فسخ اقدامات قبل از اختتام می باشند با استثنای موارد ذیربط ماده ۱۱ این کنوانسیون و ماده ۲۶ «موافقتنامه عملیات».

(۶) هرگاه عضویت «امضاء کننده» ای خاتمه پذیرد، «عضوی» که آنرا انتصاب کرده است

می‌باید ظرف سه ماه از تاریخ اختتام و از همان تاریخ امضاءکننده جدیدی انتصاب خود با

انتصاب و یا

توجه به ماده (۴) (۲۹) نقش «امضاءکننده» را تقبل و یا کناره‌گیری کند. چنانکه «عضوی» تا پایان تاریخ مقرر اقدامی بعمل نیاورد، از همان تاریخ اختتام کناره‌گرفته تلقی خواهد شد و این «کنوانسیون» از همان تاریخ در مورد آن «عضو» از اعتبار ساقط می‌گردد.

(۷) هرگاه این کنوانسیون در مورد «عضوی» از اعتبار ساقط شود، تسویه کار بین «سازمان» و هر «امضاءکننده» انتصابی آن «عضو» و یا خود آن «عضو» در نقش امضاءکننده تحت مقررات ماده (۱۳) «موافقتنامه عملیات» بعمل می‌آید.

ماده ۳۱- تسویه اختلافات: (۱) اختلافات فی‌مابین «اعضاء» یا فی‌مابین «اعضاء» و «سازمان» در خصوص حقوق و تعهدات این «کنوانسیون» می‌باید از طریق مذاکرات بین طرفین اختلاف تسویه گردد. هرگاه در ظرف یک سال از تاریخ تقاضای تسویه اختلاف، راه حلی بدست نیامده باشد و هرگاه طرفین دعوا حاضر به ارائه دعوا به دیوان بین‌المللی دادگستری یا به دیگر محاکم حل اختلاف نشده باشند، در صورت توافق طرفین اختلاف، می‌توان دعوا را مطابق ضمیمه این «کنوانسیون» به داوری تسلیم کرد. هرگونه تصمیم محاکم داوری در مورد اختلاف بین طرفین دعوا یا بین «اعضاء» و «سازمان» مانع و نافذ بر تصمیم «مجمع» با توجه به ماده (۱) (۳۰) مبنی بر اسقاط اعتبار «کنوانسیون» در مورد «عضوی» نخواهد بود. (۲) مگر در صورت توافق متقابل، اختلافات بین «سازمان» و یک یا چند «عضو» در چهارچوب موافقتنامه‌های منعقد شده بین آنها، چنانکه ظرف یک سال از تاریخ تقاضای رسیدگی، از طریق مذاکره به تسویه نیانجامد، در صورت تقاضای هر یک از طرفین دعوا، می‌باید براساس ضمیمه این «کنوانسیون» به داوری واگذار گردد.

(۳) اختلافات بین یک یا چند «عضو» و یک یا چند «امضاءکننده» در خصوص حقوق و تعهدات این «کنوانسیون» یا «موافقتنامه عملیات» را می‌توان براساس ضمیمه این «کنوانسیون» در صورت توافق «عضو» یا «اعضاء» و «امضاءکننده» یا «امضاءکنندگان» ذینفع، به داوری محول کرد.

- (۴) این ماده در مورد «عضو» یا «امضاءکننده» ای که به نقش خود خاتمه داده است، در خصوص اختلافات مربوط به حقوق و تعهدات ناشی از نقش آن بعنوان «عضو» یا «امضاءکننده» همچنان نافذ باقی می ماند.
- ماده ۳۲- امضاء و تصویب: (۱) این کنوانسیون تا زمان لازم الاجرا شدن آن برای امضاء و از آن تاریخ به بعد برای پیوستن بدان در لندن مفتوح خواهد بود. کلیه دولتها می توانند با:
- (الف) امضای غیر مشمول تصویب، پذیرش یا تأیید یا.
- (ب) امضای مشمول تصویب، پذیرش یا تأیید و دنبال آن تصویب، پذیرش و تأیید و یا.
- (ج) پیوستن.
- (د) به عضویت این کنوانسیون درآیند.
- (۲) تصویب، پذیرش، تأیید یا پیوستن با سپردن اسناد لازمه نزد نگهدار اسناد رسمیت می یابند.
- (۳) پس از کسب عضویت این کنوانسیون با در هر زمان متعاقب، هر دولتی می تواند با اطلاع کتبی به نگهدار اسناد، اعلام کند که این کنوانسیون بکدام کشتیهای فعال تحت فرمان خود و به کدام ایستگاههای بری تحت حاکمیت خود شامل گردد.
- (۴) هیچ دولتی مادام که خود یا عامل انتصابی آن «موافقتنامه عملیات» را امضاء نکرده است نمی تواند به عضویت این کنوانسیون درآید.
- (۵) این «کنوانسیون» و «موافقتنامه» را نمی تواند مقید به شرایط کرد.
- ماده ۳۳- لازم الاجرا گشتن: ۱- این «کنوانسیون» شصت روز پس از تاریخی که ۹۵ درصد دولت‌های صاحب سهام سرمایه گذاری اولیه به عضویت آن در آمده اند لازم الاجرا می گردد.
- (۲) علیرغم بند (۱) چنانکه ظرف شصت روز پس از افتتاح آن برای امضاء این کنوانسیون لازم الاجرا نگشته باشد، دیگر لازم الاجرا نخواهد بود.
- (۳) در مورد دولتی که سند تصویب، پذیرش، تأیید یا پیوستن را پس از تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون تسلیم کرده باشد، پذیرش، تأیید یا پیوستن در همان تاریخ تسلیم سند معتبر شناخته می شود.

ماده ۳۴ - اصلاحیه: (۱) اصلاحیه این «کنوانسیون» از جانب هر «عضوی» قابل پیشنهاد است. اصلاحیه‌های پیشنهادی تسلیم «مدیریت» خواهد شد که آن بتوبه خود دیگر «اعضاء» و «امضاءکنندگان» را مطلع خواهد ساخت برای بررسی هر اصلاحیه‌ای توسط «شورا» سه ماه اطلاع لازم است که «شورا» بتواند نظرات خود را در ظرف شش ماه از تاریخ بخشنامه اصلاحیه، تسلیم «مجمع» نماید. «مجمع» حداقل شش ماه پس از این تاریخ با توجه به کلیه نظرات «شورا» اصلاحیه را مورد بررسی قرار می‌دهد. این مدت زمان را در هر مورد خاصی می‌توان بمیزان قابل ملاحظه‌ای توسط «مجمع» کاهش داد.

(۲) در صورت تصویب «مجمع»، صد و بیست روز پس از دریافت اطلاعیه پذیرش دوسوم دولتهایی که در زمان تصویب «مجمع» عضو کنوانسیون بوده و صاحب حداقل دوسوم کل سهام سرمایه‌گذاری بودند، اصلاحیه‌ای لازم‌الاجرا می‌شود. پس از لازم‌الاجرا شدن، اصلاحیه در مورد کلیه «اعضاء» و امضاءکنندگان، از جمله آنهایی که آنرا پذیرفته‌اند لازم به رعایت می‌شود.

ماده ۳۵ - نگهدارنده اسناد: (۱) نگهدارنده اسناد این کنوانسیون، شخص دبیر کل «سازمان مشاورت دریایی بین‌المللی» می‌باشد.

(۲) نگهدارنده اسناد بلافاصله کلیه دولتهای امضاءکننده و پیوسته به کنوانسیون و کلیه «امضاءکنندگان» را از:

(الف) هر امضای کنوانسیون.

(ب) تسلیم هر سند تصویب، پذیرش، تأیید و یا پیوستن.

(ج) لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون.

(د) تصویب هر اصلاحیه‌ای بر کنوانسیون و لازم‌الاجرا گشتن آن.

(ه) اطلاع کناره‌گیری.

(و) تعلیق و ختم.

(ز) دیگر اطلاعیه‌ها و مکاتبات مربوط به کنوانسیون، مطلع می‌سازد.

(۳) پس از لازم‌الاجرا گشتن کنوانسیون «نگهدار اسناد» نسخه مصدق به دبیرخانه

سازمان ملل بمنظور ثبت و انتشار براساس ماده ۱۰۲ منشور ملل ارسال می‌دارد. امضاءکنندگان ذیل با اختیار کامل از جانب دولتهای متبوع این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند.

بتاریخ ۱۲ شهریور ۱۳۵۵ (برابر با سوم سپتامبر ۱۹۷۶) در لندن بزبانهای انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیولی که همه یکسان معتبر می‌باشند در یک نسخه اصلی که نزد نگهدار اسناد سپرده خواهد شد تحریر، نگهدار اسناد نسخه مصدقی از آن را به هر یک از دولتهای مدعو در «کنفرانس بین‌المللی تأسیس سیستم بین‌المللی ماهواره دریایی» و به هر دولت دیگری که این کنوانسیون را امضاء یا بدان می‌پیوندد ارسال می‌کند.

امضاءکنندگان^۱

تاریخ	دولت
۱ فوریه ۱۹۷۷	x استرالیا
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	+ بلغارستان
۱۳ اکتبر ۱۹۷۶	x کامرون
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	x شیلی
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	x یونان
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	x عراق
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	x کویت
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	x لیبیا
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	x نروژ
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	x لهستان
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	+ اتحاد شوروی
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	+ اوکراین
۳ سپتامبر ۱۹۷۶	x انگلستان

۱ - x منوط به تصویب.

+ منوط به پذیرش.

ضمیمه

آئین تسویه اختلافات مورد اشاره در ماده ۳۱ کنوانسیون و ماده ۱۶

«موافقت نامه عملیات»

ماده ۱ - اختلافات مشمول ماده ۳۱ «کنوانسیون» یا ماده ۱۶ «موافقت نامه عملیات» توسط یک محکمه داورى متشکل از سه عضو، مورد رسیدگی قرار می‌گیرد.

ماده ۲ - هر مدعی یا گروه مدعیان که مایل به ارجاع اختلاف به داورى باشند، می‌باید به هر یک از مدعیان و نیز «مدیریت سازمان» سندی شامل بر:

الف - شرح کامل اختلاف، دلایل لزوم شرکت هر یک از مدعی علیه‌ها در داورى و اقدامات مورد تقاضا.

ب - دلایل شمول موضوع اختلاف در حیطه صلاحیت محکمه داورى و دلایل اینکه چرا، در صورت رأی محکمه بر له مدعی، اقدامات مورد تقاضا الزامی می‌باشند.

ج - توضیح آنکه چرا مدعی نتوانسته است از طریق مذاکره یا طرق دیگر، بغیر از داورى به تسویه اختلاف نایل شود.

د - مدرک توافق یا رضایت طرفین اختلاف برای داورى.

ه - نام شخص منتخب مدعی که بعنوان عضو محکمه انجام وظیفه می‌کند، ارسال دارند. «مدیریت سازمان» بلافاصله نسخ اسناد را به هر یک از «اعضاء» و امضاء کنندگان توزیع می‌کند.

ماده ۳ - ۱ - ظرف مدت شصت روز از تاریخی که نسخ اسناد مشروح در ماده (۲) توسط طرفین دعوا دریافت می‌شود، آنها متفقاً فردی را بعنوان عضو محکمه داورى انتصاب می‌کنند. در ظرف این مدت، مدعی علیه‌ها می‌توانند مشترکاً یا منفرداً هر یک از مدعیان و «مدیریت سازمان» را با سندی مشعر بر پاسخ‌های انفرادی یا جمعی آنان در قبال سند مورد اشاره در ماده ۲ و شامل بر هر گونه دعاوی دیگر ناشی از موضوع اختلاف تدارک کنند.

۲- ظرف مدت سی روز پس از انتصاب دو عضو محکمه داور، در مورد داور ثالث توافق بعمل می آید. وی نمی تواند دارای همان ملیت طرفین دعوا یا مقیم قلمرو ارضی آنان یا در خدمت آنان باشد.

۳- هرگاه هر یک از طرفین دعوا نتواند ظرف مدت معینه داور را تعیین کند، یا داور ثالث ظرف مدت معینه تعیین نشود، رئیس «دیوان بین المللی دادگستری» و در صورتی که مانعی برای شرکت وی باشد و یا وی دارای همان ملیت یکی از طرفین دعوا باشد، نایب رئیس «دیوان» و در صورتی که مانعی برای شرکت وی باشد و یا وی دارای همان ملیت یکی از طرفین دعوا باشد، قاضی ارشدی که دارای ملیت هیچیک از طرفین دعوا نیست، می تواند بنا به تقاضای هر یک از طرفین دعوا، داور یا داورانی را برحسب مورد انتصاب کند.

۴- داور ثالث بعنوان رئیس محکمه داور انجام وظیفه می کند.

۵- محکمه داور به محض انتخاب رئیس آن تشکیل می یابد.

ماده ۴-۱- در صورت وجود خلائی در محکمه داور به هر دلیلی که بنا به تشخیص رئیس یا باقیمانده اعضاء محکمه خارج از توان طرفین دعوا باشد و یا با اجرای صحیح آئین داور سازگار باشد، پست خالی براساس مقررات زیرین اشغال می شود:

الف- چنانکه خلاء در اثر کناره گیری عضوی به انتصاب یکی از طرفین دعوا حادث شده باشد، در آن صورت طرف مزبور ظرف ده روز جانشین را انتخاب می کند.

ب- چنانکه خلاء در اثر کناره گیری رئیس یا یکی از اعضاء انتصابی مطابق ماده ۳ و ۲ حادث شده باشد.

جانشینی بنحو مشروح در بند ۲ یا ۳ ماده ۳ انتخاب می گردد.

۲- هرگاه خلائی به هر دلیلی پیش آید و یا خلائی مطابق بند ۱ اشغال نشود، باقیمانده اعضاء محکمه داور علیرغم ماده ۱ اختیار آنرا دارند که براساس تقاضای هر یک طرفین به دادرسی ادامه داده و تصمیم نهایی محکمه را اعلام کنند.

ماده ۵- ۱- محکمه، تاریخ و محل اجلاس خود را تعیین می سازد.

۲- جریان دادرسی در خلوت انجام می گیرد و تمامی اسناد و مدارک ارائه شده به محکمه دارای جنبه محرمانه می باشد. بهر حال، «سازمان» و «هر عضوی» که «امضاء کننده» ای

انتصاب کرده باشد که طرف دعوای باشد حق آنرا خواهند داشت تا در جلسه حاضر شده و به استاد و مدارک ارائه شده دسترسی داشته باشد.

۳- در صورت بروز اختلاف در صلاحیت محکمه، محکمه ابتدا به حل این مسأله می‌پردازد.

۴- دادرسی بصورت کتبی انجام می‌گیرد، و هر یک از طرفین حق آن را دارد که شواهد کتبی در اثبات مدعای خود نسبت به واقعیت و قانون ارائه نماید. در هر حال مباحثات و شهادتهای شفاهی در صورتی که محکمه صلاح بداند بعمل می‌آید.

۵- دادرسی با طرح دعوای مدعی مشعر بر استدلال وی، حقایق ذیربط مستند به شهود و اصول قوانینی که بدان توسل شده است، آغاز می‌گردد. دعوای مدعی بدنبال خود ادعای متقابل مدعی علیه را داراست. مدعی می‌تواند جوابیه‌ای به ادعای متقابل مدعی علیه تسلیم نماید و مدعی علیه می‌تواند الحاقیه‌ای ارائه نماید. اظهارات دیگر در صورت ضرورت به تشخیص محکمه ارائه خواهد شد.

۶- محکمه به ادعای متقابل گوش فرا داده و آنهایی را که مستقیماً ناشی از موضوع اختلاف باشد چنانکه بنابر تعریف ماده ۳۱ «کنوانسیون» و ماده ۱۶ «موافقت‌نامه کار» در حیطه صلاحیت آن باشد تعیین می‌کند.

۷- هرگاه طرفین دعوا در حین رسیدگی به توافقی دست یابند، این توافق به منزله رأی محکمه حاصله از توافق طرفین ضبط خواهد شد.

۸- در هر زمان در حین رسیدگی، در صورتی که محکمه اختلاف را خارج از صلاحیت خود بنا به تعریف ماده ۳۱ کنوانسیون و ماده ۱۶ «موافقت‌نامه عملیات» تشخیص دهد، می‌تواند به رسیدگی خاتمه دهد.

۹- مذاکرات محکمه جنبه محرمانه دارد.

۱۰- تصمیمات محکمه بصورت کتبی بوده و مستند به نظر کتبی خواهد بود، آراء و تصمیمات آن می‌باید مستند لاقبل به دو عضو باشد. عضو ناراضی از تصمیم می‌تواند نظر کتبی علیحده‌ای تسلیم نماید.

۱۱- محکمه تصمیمات خود را به «مدیریت سازمان» ابلاغ و آن به نوبه خود تصمیمات

را به تمامی «اعضاء» و «امضاءکنندگان» توزیع می نماید.

۱۲- محکمه می تواند مطابق مقررات این «ضمیمه» آئین دادرسی دیگری که مناسب دادرسی باشد اتخاذ نماید.

ماده ۶- چنانکه یکی از طرفین نتواند دعوی خود را مطرح کند، طرف دیگر می تواند از محکمه بخواهد که رأی خود را بر اساس اظهارات وی قرار دهد. قبل از اخذ تصمیم، محکمه می باید اطمینان حاصل کند دارای صلاحیت بوده و دعوی به درستی مبتنی بر حقایق است. ماده ۷- ۱- هر «عضوی» که «امضاءکننده» انتصابی آن طرف دعوا باشد حق آنرا خواهد داشت که دخالت کرده و خود نیز تبدیل به طرف دعوا شود. دخالت با اطلاع کتبی به محکمه و اطراف دعوا صورت می گیرد.

۲- هر «عضو»، «امضاءکننده» دیگر و یا «سازمان» می تواند به منظور کسب اجازه دخالت و تبدیل به طرف دعوا از محکمه درخواست بعمل آورد. محکمه در صورتی که تشخیص دهد متقاضی منافع اساسی در دعوا دارد، اجازه صادر می نماید.

ماده ۸- محکمه بر اساس تقاضای طرفین دعوا یا به ابتکار خود می تواند کارشناسانی برای کمک تعیین نماید.

ماده ۹- هر «عضو»، «امضاءکننده» و «سازمان» می باید کلیه اطلاعاتی را که محکمه به ابتکار خود یا به تقاضای طرفین دعوا لازم به رسیدگی و تشخیص اختلاف باشد، تدارک نماید. ماده ۱۰- منوط به تصمیم نهایی، محکمه می تواند اقدامات موقتی را به تشخیص آن که لازم به حفظ حقوق هر یک از طرفین دعوا باشد، تعیین نماید.

ماده ۱۱- ۱- تصمیم محکمه با موازین حقوق بین المللی سازگار بوده و مبتنی خواهد بود بر:
الف- «کنواسیون» و «موافقت نامه عملیات».

ب- اصول قانونی متداول.

۲- تصمیم محکمه، از جمله تصمیماتی که بموجب ماده (۷) (۵) از طریق توافق طرفین دعوا عاید می شود، در مورد کلیه طرفین دعوا لازم الاجرا بوده و با حسن نیت آنان به اجرا در می آید. چنانچه «سازمان» طرف دعوا باشد و محکمه رأی بر آن صادر کند که رأی هر کدام از ارکان «سازمان» از آنجا که مطابق «کنواسیون» و «موافقت نامه عملیات» نبوده و یا مجاز

نبوده‌اند، فاقد ارزش است، تصمیم محکمه در مورد کلیه «اعضاء» و «امضاءکنندگان» نافذ خواهد بود.

۳- چنانکه اختلافی در مورد مفهوم و حیظه عمل رای مربوطه به آن اختلاف پدید آید محکمه آنرا بمنزله تقاضای هر یک از اطراف دعوا تلقی می‌کند.

ماده ۱۲- هزینه‌های محکمه، از جمله اجرت‌اعضاء محکمه به تساوی بر عهده طرفین دعوا خواهد بود، مگر آنکه محکمه بخاطر شرایط خاص دعوی راه دیگری تعیین کند. در صورتی که یک طرف دعوا مشتمل بر بیش از یک مدعی باشد، محکمه مخارج آن را بین مدعیان تسهیم می‌کند. در صورتی که «سازمان» طرف دعوا باشد، مخارج آن در رابطه با داوری به منزله هزینه‌های اداری سازمان منظور خواهد شد.

انجام موافقتنامه عملیات در مورد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی INMARSAT

موافقتنامه عملیات در مورد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های
دریایی اینمارسات

امضاء کنندگان این موافقتنامه عملیات،

نظر باینکه کشورهای عضو کنوانسیون مربوط به سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (INMARSAT) تعهد نموده‌اند که این موافقتنامه را امضاء نموده و یا شخصیت ذیصلاحی را باین منظور انتصاب نمایند. بشرح زیر توافق می‌نمایند:

ماده ۱- تعاریفات: ۱- از لحاظ این موافقتنامه.

الف- «کنوانسیون» به معنای کنوانسیون در مورد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (INMARSAT) می‌باشد که شامل ضمیمه قرارداد نیز می‌گردد.

ب- «سازمان» به معنای سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (INMARSAT) که بر طبق کنوانسیون تشکیل شده است می‌باشد.

ج- «استهلاک» شامل «تنزل بها» می‌گردد و خرامت استفاده از سرمایه را در بر نمی‌گیرد.

۲- تعاریفات مذکور در ماده ۱ کنوانسیون در مورد این موافقتنامه بکار برده خواهد شد.

ماده ۲- حقوق و تعهدات امضاءکنندگان: ۱- هر یک از امضاءکنندگان، حقوقی را که در کنوانسیون و این موافقتنامه مقرر گردیده تحصیل نموده و انجام تعهدات تعیین شده بر طبق

این دو سند را تقبل می نمایند.

۲- هر یک از امضاء کنندگان باید مطابق با کلیه شرایط کنوانسیون و این موافقتنامه عمل نمایند.

ماده ۳- سهام سرمایه: ۱- هر امضاء کننده ای به نسبت سهم سرمایه گذاری خود در احتیاجات سازمان در زمینه سرمایه سهام بوده، و بنحوی که توسط شورا و طبق کنوانسیون و این موافقتنامه تعیین گردیده، بازدهی سرمایه و هرامت بابت استفاده از سرمایه را دریافت خواهد نمود.

۲- احتیاجات سرمایه ای شامل موارد زیر است:

الف- کلیه مخارج مستقیم و غیر مستقیم طرح، توسعه، استفاده، بنا نمودن و تأسیس بخشهای فضائی INMARSAT، استفاده از حقوق قراردادی از طریق اجاره و سایر اموال سازمان.

ب- وجوه مورد نیاز برای هزینه های مربوط به بکار انداختن، نگهداری و امور اداری سازمان و تأمین درآمد لازم در مقابل این مخارج بر طبق ماده ۸ (۳).

ج- پرداخت های توسط امضاء کنندگان بر طبق ماده ۱۱.

۳- ربح به میزانی که توسط شورا تعیین می گردد، به هر مبلغ پرداخت نشده بعد از تاریخ برنامه پرداخت که شورا تعیین نموده است، اضافه خواهد گردید.

۴- چنانچه، ظرف مدت تا اولین تاریخ تعیین سهام سرمایه گذاری در زمینه بهره برداری مطابق ماده ۵ کل مبلغ سهام که امضاء کنندگان در هر سال مالی باید پردازند بالغ بر پنجاه درصد حد سرمایه مقرر شده بر طبق ماده ۴ باشد، شورا اتخاذ ترتیبات دیگری را بررسی خواهد نمود که منجمله وام موقت برای تأمین درآمد می باشد تا امضاء کنندگانی را که مایل به پرداخت سهام اضافی، به صورت اقساط در سالهای آتی هستند، مجاز به این کار سازد.

ماده ۴- حد سرمایه: مبلغ خالص سهام سرمایه امضاء کنندگان و مبلغ سرمایه قراردادی واریز نشده سازمان باید تابع حدی باشد. این مبلغ شامل سهام سرمایه جمع آوری شده توسط امضاء کنندگان طبق ماده ۳، منهای جمع سرمایه باز گردانیده شده به آنان بر طبق این موافقتنامه، با اضافه مبلغ واریز نشده سرمایه قراردادی سازمان می باشد. نخستین حد سرمایه

۲۰۰ میلیون دلار آمریکا خواهد بود. شورا اختیار خواهد داشت که حد سرمایه را تنظیم نماید. ماده ۵ - سهام سرمایه‌گذاری: ۱ - سهام سرمایه‌گذاری امضاءکنندگان براساس بهره‌برداری از بخشهای INMARSAT تعیین خواهد گردید. هر یک از امضاءکنندگان سهم سرمایه‌گذاری برابر با درصد مجموع استفاده از بخشهای فضائی INMARSAT، خواهد داشت. استفاده از بخش فضائی INMARSAT برحسب هزینه‌های وضع شده توسط سازمان برای استفاده از بخش فضائی INMARSAT بر طبق ماده ۱۹ قرارداد و ماده ۸ این موافقتنامه، تعیین خواهد گردید.

۲ - بمنظور تعیین سهام سرمایه‌گذاری، استفاده از هر دو جانب به دو بخش مساوی، یعنی بخش کشتی و بخش زمینی تقسیم خواهد گردید. بخش در ارتباط با کشتی در جایی که رفت و برگشت آغاز و پایان می‌یابد، به طرف امضاءکننده‌ای که کشتی تحت اختیار آن اداره می‌گردد، استناد خواهد شد. در بخش مربوط به قلمرو زمینی که رفت و برگشت در آنجا آغاز و یا پایان می‌یابد به طرف امضاءکننده‌ای که رفت و برگشت در قلمرو آن آغاز و پایان یافته است، استناد خواهد شد. لکن در جایی که در مورد هر امضاءکننده، نسبت بخش کشتی به بخش زمینی بالغ بر ۱/۲۵۰ گردد، آن امضاءکننده با درخواست از شورا، این اختیار را خواهد داشت که معادل دو برابر بخش زمینی و یا سهم سرمایه‌گذاری ۱٪ درصد، هر کدام که بالاتر باشد، بهره‌برداری بعمل آورد. سیستم‌هایی که در محیط دریایی دارای عملیات بوده و توسط شورا مجاز به دست‌یابی به بخش فضائی INMARSAT گردیده‌اند از لحاظ این پاراگراف همانند کشتیها تلقی خواهند گردید.

۳ - قبل از تعیین سهام سرمایه‌گذاری براساس استفاده، مطابق پاراگراف (۱) (۲) و (۳) سهم سرمایه‌گذاری هر امضاءکننده طبق الحاقیه این موافقتنامه مقرر خواهد گردید.

۴ - دوره اول تعیین سهام سرمایه‌گذاری بر مبنای استفاده، مطابق با پاراگرافهای (۱) و (۲) برای نه کمتر از دو سال و نه بیشتر از سه سال از تاریخ آغاز استفاده عملیاتی از بخش فضائی INMARSAT در اقیانوس اطلس، اقیانوس آرام و اقیانوس هند، تنظیم خواهد شد. درباره تاریخ دقیق تعیین آن توسط شورا تصمیم‌گیری خواهد شد. بمنظور تعیین این تاریخ، استفاده از INMARSAT برای مدت یکسال قبل از چنین تصمیم‌گیری، تنظیم خواهد گردید.

- ۵- پس از تعیین اولین دوره که بر مبنای بهره برداری می باشد، سهام سرمایه گذاری مجدداً تعیین می شود که طبق موارد زیر عملی می گردد:
- الف - با یکسال فاصله پس از تعیین اولین سهام سرمایه گذاری بر مبنای بهره برداری و براساس استفاده کلیه امضاء کنندگان ظرف سال پیشین.
- ب - تاریخ به اجرا در آمدن این موافقتنامه برای امضاء کننده جدید.
- ج - با در نظر گرفتن تاریخ کناره گیری و یا خاتمه عضویت امضاء کننده.
- ۶- سهم سرمایه گذاری امضاء کننده ای که پس از انقضاء اولین دوره سهام سرمایه گذاری براساس استفاده، وارد قرارداد می گردد، توسط شورا تعیین خواهد گردید.
- ۷- حد سهم سرمایه گذاری بر طبق پاراگراف (۵) (ب) یا (ج) با پاراگراف (۸) تعیین شده، سهام سرمایه کلیه امضاء کنندگان متناسب با سهام سرمایه گذاری شده مربوط به خودشان تنظیم خواهد گردید. در مورد کناره گیری و یا خاتمه عضویت یک امضاء کننده، سهام سرمایه تعیین شده به میزان ۵٪ درصد، طبق پاراگراف (۸)، افزایش نخواهد یافت.
- ۸- با وجود هر یک از مقررات این ماده، هیچ امضاء کننده ای سهم سرمایه کمتر از ۵٪ درصد کل سهام سرمایه گذاری را نخواهد داشت.
- ۹- در تعیین سهام سرمایه گذاری جدید، سهم هیچیک از امضاء کنندگان نباید در یک مرحله بیش از ۵۰ درصد سهم نخستین وی افزایش یافته و یا بیش از ۵۰ درصد سهم جاری وی کاهش یابد.
- ۱۰- سهام سرمایه گذاری توزیع نشده، پس از اجرای پاراگراف های (۲) و (۹) باید توسط شورا بین امضاء کنندگانی که مایل به ازدیاد سهام سرمایه گذاری خود می باشند تقسیم گردد. این توزیع اضافی سهم نباید سهم امضاء کننده ای را به بیش از ۵۰ درصد سهم سرمایه گذاری جاری وی افزایش دهد.
- ۱۱- سهام سرمایه گذاری توزیع نشده که باقیمانده است، پس از اجرای پاراگراف (۱۰)، بین امضاء کنندگان متناسب سهام سرمایه گذاری که پس از تصمیم گیری جدید بموقع اجرا گذارده می شود، طبق پاراگراف های (۸) و (۹) توزیع خواهد شد.
- ۱۲- بر مبنای درخواست یکی از امضاء کنندگان، شورا می تواند سهم سرمایه گذاری که از

سهام تعیین شده او، بر طبق پاراگراف‌های (۱) تا (۷) و (۹) تا (۱۱) کسر گردیده است به وی اختصاص دهد، چنانچه سایر امضاءکنندگان سهام سرمایه‌گذاری افزایش یافته پذیرش داوطلبانه خود را با این کاهش اعلام دارند. شورا روشهایی برای تقسیم عادلانه سهام یا سهام آزاد بین امضاءکنندگانی که مایل به افزایش سهام خود می‌باشند اتخاذ خواهد نمود.

ماده ۶- ترتیبات مالی بین امضاءکنندگان: ۱- در هر بار تعیین سهام سرمایه‌گذاری پس از نخستین تعیین سهام در هنگام به‌اجرا در آمدن این موافقتنامه، ترتیبات مالی، از طریق سازمان و بر مبنای ارزیابی انجام شده طبق پاراگراف (۲)، بین امضاءکنندگان بعمل خواهد آمد. میزان این ترتیبات مالی با توجه به میزان اختلاف (اگر اختلافی باشد) بین سهام جدید سرمایه‌گذاری هر امضاءکننده و سهم پیشین، تعیین خواهد گردید.

۲- ارزیابی به طریق زیر انجام خواهد شد:

الف- کسر نمودن کلیه مخارج از اندوخته اولیه همانگونه که در تاریخ انجام ترتیبات در صورت حسابهای سازمان ضبط شده که شامل سود و زیان سرمایه نیز می‌گردد، بر روی هم. ۱- مجموع استهلاک همانگونه که در هنگام ترتیبات مالی در صورت حسابهای سازمان ضبط می‌باشد.

۲- وامها و حسابهایی که هنگام ترتیبات مالی باید توسط سازمان پرداخت گردد.

ب- تنظیم نتایج حاصله از اجرای بخش فرعی (الف) از طریق افزایش یا کاهش مبلغ دیگری که بترتیب نشان دهنده کسری یا مازادی در پرداختهایی که از طرف سازمان برای جبران استفاده از سرمایه از زمان لازم‌الاجرا شدن این موافقتنامه تا تاریخ ارزیابی انجام می‌گیرد و مربوط است به مبلغ ذخیره شده طبق این موافقتنامه به نرخ یا نرخهای جبران استفاده از سرمایه که در دوره مربوط به آن نرخ لازم‌الاجرا بود که بر طبق ماده ۸ مقرر توسط شورا می‌باشد. برای تعیین میزان مبلغی که نشان دهنده کاهش و یا افزایش باشد، غرامت باید ماهیانه و به نسبت موارد مشروح در بخش فرعی (الف) محاسبه گردد.

۳- پرداخت بدهی امضاءکنندگان و یا بدهی به آنان طبق این ماده، باید به تاریخی که شورا تصمیم می‌گیرد، انجام شود. میزان بهره که توسط شورا تعیین می‌گردد به وجوه پرداخت نشده بعد از آن تاریخ اضافه خواهد گردید.

ماده ۷- پرداخت هزینه استقاه از ماهواره دریایی: ۱- هزینه استفاده از ماهواره دریایی که بموجب ماده ۱۹ قرارداد باید پرداخت گردد، توسط امضاء کنندگان قرارداد یا سازمانهای ارتباطات دوردست مجاز و طبق مقررات تصویب شده از سوی شورا پرداخت خواهد گردید، مقررات یاد شده بایستی از قوانین حسابداری سازمانهای ارتباطات دور دست بین‌المللی مجاز پیروی نمایند.

۲- امضاء کنندگان قرارداد سازمانهای ارتباطات دوردست مجاز مسؤل تأمین اطلاعات برای سازمان جهت قادر ساختن سازمان به تعیین نحوه استفاده از بخش فضایی ماهواره دریایی و نیز تعیین سهام سرمایه گذاری آن می باشند، مگر اینکه شورا به نحو دیگری تصمیم بگیرد. شورا تصمیماتی را برای ارائه اطلاعات به سازمان اتخاذ خواهد نمود.

۳- در صورتیکه پرداخت هزینه استفاده از ماهواره دریایی برای مدت ۴ ماه یا بیشتر از تاریخ سررسید به تعویق افتاده باشد، شورا مجازات یا جریمه‌های متناسبی را وضع خواهد نمود.

۴- طبق تصمیم شورا، به هزینه‌هایی که پس از موعد مقرر پرداخت نشوند، بهره‌ای که نرخ آن را شورا معین خواهد نمود تعلق خواهد گرفت.

ماده ۸- درآمدها: ۱- درآمدهای حاصله توسط سازمان، تا آنجاکه این درآمدها اجازه دهند و بترتیب اولویت زیر برای این مقاصد بکار خواهند رفت:

الف - جهت هزینه‌های اداری، نگهداری و کارکرد ماهواره.

ب - جهت تأمین کمک مالی برای کارکرد ماهواره طبق تصمیم شورا.

ج - جهت پرداخت پول به امضاء کنندگان قرارداد بعنوان بازپرداخت سرمایه به نسبت سهام سرمایه گذاری شده آنها و به میزان وجوه موجود جهت استهلاک که از سوی شورا تعیین گردیده و در تشکیلات حسابرسی سازمان نیز ثبت گردیده است.

د - جهت پرداخت پول به امضاء کنندگان قراردادی که از سازمان کناره‌گیری کرده و یا عضویشان فسخ گردیده باشد و طبق ماده ۱۳ پرداخت پول به آنها لازم باشد.

ه - جهت پرداخت تصاعدی موجودی به نسبت سهام سرمایه گذاری بمتنظور جبران سرمایه مصرف شده.

۲- شورا جهت تعیین میزان جبران سرمایه مصرف شده امضاءکنندگان قرارداد مبلغی را برای خطرات و احتمالات سرمایه‌گذاری در ماهواره دریایی تخصیص خواهد داد و با در نظر گرفتن این مبلغ، میزان آن را حتی‌الامکان معادل هزینه پولی در بازارهای جهان تعیین خواهد نمود.

۳- در صورتیکه درآمدهای حاصله از سوی سازمان برای جبران هزینه‌های اداری، نگهداری و کارکرد سازمان ناکافی باشد، شورا می‌تواند برای جبران این کمبود از صندوق پولی سازمان، تهیه، حواله بیش از اعتبار، ایجاد صندوق وام، درخواست از امضاءکنندگان قرارداد جهت کمک مالی به نسبت سهام سرمایه‌گذاری‌هایشان و یا ترکیبی از اقدامات فوق کمک بگیرد.

ماده ۹- حل و فصل حسابها: ۱- حل و فصل حسابها بین امضاءکنندگان قرارداد و سازمان در خصوص مبادلات مالی و براساس مواد (۳)، (۴) و (۸) به طریقی انجام خواهد گرفت که وجوه مبادله شده میان امضاءکنندگان قرارداد و سازمان و همچنین وجوهی که مازاد بر احتیاجات مورد نیاز در اختیار سازمان می‌باشد در کمترین سطح ممکن نگهداشته خواهد شد.

۲- کلیه پرداختهای میان امضاءکنندگان قرارداد و سازمان طبق این موافقتنامه با هر نوع ارزی که آزادانه قابل تبدیل بوده و مورد قبول بستانکار باشد انجام می‌پذیرد.

ماده ۱۰- پرداخت بدهی‌ها: ۱- سازمان در صورت تصمیم شورا می‌تواند برای جبران کمبود پول و عدم دریافت درآمدهای کافی یا کمکهای مالی از حواله بیش از اعتبار استفاده نماید.

۲- در موارد خاص و با تصمیم شورا، سازمان می‌تواند بمنظور تأمین بودجه، هرگونه فعالیتی که سازمان براساس ماده (۳) معاهده انجام می‌دهد و یا برای تأمین تعهدات متعاقب صندوق وام ایجاد نماید. بمنظور مفاد ماده ۴ مبالغ پرداخت نشده چنین وامهایی بعنوان تعهدات مالی و قراردادی بحساب می‌آیند.

ماده ۱۱- تعهدات: ۱- اگر سازمان بموجب تصمیم الزام‌آور یک دادگاه صالحه و یا در نتیجه حل و فصل مورد توافق یا به اتفاق آراء تصویب شده شورا مجبور به پرداخت هرگونه ادعا شامل هزینه یا مخارج مربوطه که ناشی از هرگونه اقدام یا تعهد سازمان باشد گردد و این

تعهدات یا اقدامات بموجب کنوانسیون و یا موافقتنامه حاضر بعمل آمده باشند، امضاءکنندگان موافقتنامه در صورتیکه پول جبران غرامت، بیمه یا سایر ترتیبات مالی برای ادها کافی نباشد، مبلغی را که باید برای پوشاندن ادعا تخصیص دهند به نسبت سهام سرمایه گذاری در تاریخی که تعهد مالی بوجود آمده است خواهد پرداخت، علیرغم اینکه بموجب ماده (۴) حداکثری منظور گردیده باشد.

۲- اگر یکی از امضاءکنندگان موافقتنامه در این مقام بموجب تصمیم الزام آور یک دادگاه صالحه و یا در نتیجه حل و فصل مورد موافقت یا به اتفاق آراء تصویب شده شورا مجبور به پرداخت هرگونه ادها شامل هزینه‌ها یا مخارج مربوطه که ناشی از هرگونه اقدام یا تعهد سازمان باشد گردد و این تعهدات یا اقدامات بموجب کنوانسیون و یا موافقتنامه حاضر بعمل آمده باشند، سازمان برای امضاءکننده موافقتنامه تامیزانی که بابت ادعا پرداخت نموده است جبران هزینه خواهد نمود.

۳- اگر ادها علیه یکی از امضاءکنندگان موافقتنامه اقامه گردیده باشد، به عنوان شرط پرداخت پول از سوی سازمان وی باید بدون تأخیر سازمان را از ادعا مطلع نموده و به سازمان فرصت دهد در مورد دفاع از خود و یا سایر ترتیبات قانونی از خود و یا سایر ترتیبات قانونی

فرصت دهد در مورد دفاع از خود و یا سایر ترتیبات قانونی

در قبال ادعا مشورت نموده و تا آنجا که قانون اجازه می دهد در این مراحل قانونی با امضاءکننده موافقتنامه و یا بعنوان جانشین آن بعنوان طرف دیگر این اقدامات عمل نماید.

۴- اگر سازمان طبق این ماده باید به امضاءکننده موافقتنامه بابت هزینه‌های پرداختی پول بازپرداخت نماید، امضاءکنندگان موافقتنامه در صورتیکه از طریق جبران غرامت، بیمه و یا سایر ترتیبات قانونی بازپرداخت کاملاً انجام نشده باشد. مبلغ پرداخت نشده از مبلغ بازپرداختی مورد ادعا را به نسبت سهام سرمایه گذاری شده در تاریخی که تعهد مالی بوجود آمده است به سازمان پرداخت خواهند نمود، گرچه طبق ماده (۴) حداکثری منظور گردیده باشد.

ماده ۱۲ - معافیت از تعهدات ناشی از مواد قانون خدمات ارتباطات دوردست: در

صورت بروز خسارات یا ضررهای ناشی از فقدان تشکیلات، تأخیر و نقائص موجود در خدمات ارتباطات دور دست که بموجب مفاد کنوانسیون یا موافقتنامه حاضر تأمین گردیده و یا باید تأمین گردیده باشد، سازمان، امضاءکنندگان و موافقتنامه مأموران یا کارمندان سازمان و نمایندگان ارگانهای سازمان در قبال امضاءکنندگان و یا سازمان مسؤل نخواهند بود.

ماده ۱۳- حل و فصل پس از کناره‌گیری یا فسخ عضویت: ۱- در عرض ۳ ماه پس از تاریخ اجرای کناره‌گیری یا فسخ عضویت یکی از امضاءکنندگان قرارداد طبق مواد ۲۹ یا ۳۰ کنوانسیون، شورا امضاءکننده موافقتنامه را از ارزشیابی شورا در مورد وضعیت مالی نامبرده در ارتباط با سازمان در زمان کناره‌گیری یا فسخ عضویتش از سازمان و نیز از شرایط پیشنهادی برای حل و فصل مسائل مالی طبق بند (۳) آگاه خواهد نمود. آگهی شورا اطلاعات ذیل را شامل خواهد بود.

الف- مبلغی که سازمان باید به امضاءکننده موافقتنامه پرداخت نماید. مبلغ مذکور با ضرب کردن سهام سرمایه‌گذاری شده در تاریخ کناره‌گیری یا فسخ عضویت در مبلغی که طبق ماده ۶ در همان تاریخ ارزیابی گردیده است محاسبه می‌گردد.

ب- مبلغی که امضاءکننده موافقتنامه باید به سازمان بپردازد. این مبلغ نشان‌دهنده سهم وی در کمکهای مربوط به تعهدات قراردادی می‌باشد. این مبلغ باید قبل از دریافت آگهی تصمیم مبنی بر کناره‌گیری از سازمان و یا در صورت اقتضای مورد قبل از تاریخ فسخ عضویت به همراه برنامه پیشنهادی برای پرداخت پول پرداخت گردد.

ج- هرگونه مبالغی که از طرف امضاءکننده موافقتنامه باید به سازمان در تاریخ کناره‌گیری یا فسخ عضویتش پرداخت گردد.

۲- شورا در ارزشیابی خود طبق بند (۱)، ممکن است تصمیم بگیرد امضاءکننده موافقتنامه را کلاً و یا تا حدودی از مسئولیت اختصاص سهام خود جهت تعهدات قراردادی و نیز تعهدات ناشی از اقدامات یا اشتباهات قبل از دریافت آگهی تصمیم مبنی بر کناره‌گیری و یا در صورت اقتضای مورد قبل از تاریخ فسخ عضویت معاف سازد.

۳- پس از اینکه امضاءکننده موافقتنامه مبالغی را که بموجب بندهای فرعی (ب) و (ج) از بند (۱) پرداخت نمود، سازمان با توجه به ماده ۸، مبالغ مذکور در بندهای فرعی (الف) و (ب)

از بند (۱) را در مدتی که با مدت بازپرداخت سهام سایر امضاءکنندگان موافقتنامه باقیمانده هماهنگی باشد و یا در صورت تصمیم شورا در مدتی کوتاهتر به امضاءکننده موافقتنامه پرداخت خواهد نمود. شورا نرخ بهره‌ای را که امضاءکننده موافقتنامه باید بپردازد (در مورد مبالغی که ممکن است هنوز جهت حل و فصل مسائل مالی پرداخت نگردیده باشد) تعیین خواهد نمود.

۴- حل و فصل مسائل مالی طبق این ماده، امضاءکننده موافقتنامه را از تعهدش نسبت به اختصاص دادن سهم خود به تعهدات غیر قراردادی که ناشی از اقدامات یا قصور سازمان قبل از تاریخ دریافت اعلام تصمیم مبنی بر کناره‌گیری یا فسخ عضویت باشد، معاف نخواهد نمود.

۵- امضاءکننده موافقتنامه حقوق تحصیل شده خود را از دست نخواهد داد. حقوقی که در صورت دیگر پس از تاریخ کناره‌گیری یا فسخ عضویت از سازمان همچنان ادامه داشته و حقوق امضاءکننده موافقتنامه از طریق حل و فصل بموجب این ماده جبران نگردیده باشد. ماده ۱۴ - تصویب استقرار ایستگاه زمینی: ۱- به منظور استفاده از بخش فضائی ماهواره دریایی، کلیه ایستگاههای زمینی به تأیید سازمان براساس معیارها و مراحل که شورا بموجب ماده ۱۵ (ج) معاهده کنوانسیون عنوان نموده است احتیاج دارند.

۲- امضاءکننده موافقتنامه که ایستگاه زمینی در خاک وی قرار داشته و یا قرار خواهد گرفت، و یا امضاءکنندگان موافقتنامه که ایستگاه زمینی بموجب اختیاراتشان بر روی کشتی یا سایر دستگاهها در محیط دریایی کار می‌کند و یا ایستگاه زمینی بر روی زمین یا کشتی و در محیط دریایی که تحت حاکمیت امضاءکنندگان موافقتنامه زیست نصب گردیده است،

محیط دریایی که تحت حاکمیت امضاءکنندگان موافقتنامه نصب گردیده است، باید

درخواست خود را جهت کسب چنین تأییدی توسط یک سازمان ارتباطات دور دست مجاز به سازمان تسلیم نمایند.

۳- درخواست کنندگان که در بند (۲) نامشان ذکر گردیده و جهت ایستگاههای زمینی درخواست تسلیم نموده‌اند در قبال سازمان مسؤول خواهند بود کار ایستگاههای یاد شده با معیارها و مقررات تدوین شده از سوی سازمان منطبق باشد، مگر آنکه در مورد امضاءکننده

قرارداد که درخواست خود را تسلیم نموده است طرفی که وی را بعنوان امضاءکننده موافقتنامه تعیین نموده است این مسئولیت را تقبل نماید.

ماده ۱۵ - استفاده از بخش فضایی ماهواره دریایی: ۱ - امضاءکنندگان موافقتنامه برای استفاده از بخش فضایی ماهواره دریایی درخواست خود را تسلیم سازمان خواهند نمود و در صورتیکه منطبقه تحت حاکمیت یکی از امضاءکنندگان موافقتنامه نباشد، درخواست را یک سازمان ارتباطات دوردست مجاز تسلیم سازمان خواهد نمود.

۲ - استفاده از بخش فضایی ماهواره در صلاحدید سازمان و براساس معیارها و مقررات تدوین شده توسط شورا بموجب ماده ۱۵ (ج) معاهده خواهد بود.

۳ - امضاءکنندگان موافقتنامه یا سازمان ارتباطات دوردست مجاز که مجاز به استفاده از بخش فضایی ماهواره دریایی هستند مسئول اجرای کلیه شرایط ذکر شده توسط سازمان در خصوص استفاده از این دستگاه خواهند بود مگر آنکه در مورد امضاءکننده موافقتنامه که درخواست خود را تسلیم نموده است طرفی که وی را بعنوان امضاءکننده موافقتنامه تعیین نموده است مسئولیت اختیارات تفویض شده را در ارتباط با کلیه یا برخی از ایستگاههای زمینی که تحت تملک یا کنترل امضاءکننده موافقتنامه نیستند تقبل نماید.

ماده ۱۶ - حل و فصل اختلافات: ۱ - اختلافاتی که میان امضاءکنندگان موافقتنامه و یا میان امضاءکنندگان موافقتنامه سازمان در مورد حقوق و تعهدات مندرج در کنوانسیون یا موافقتنامه حاضر روی می‌دهد باید از طریق مذاکره میان طرفهای اختلافات حل و فصل گردد. اگر یکی از طرفهای اختلافات درخواست حل اختلاف نماید و در مدت یکسال اختلافات حل نگردند، و اگر برای حل اختلافات، طرفهای اختلاف روش خاصی را مورد توافق قرار ندهند با درخواست یکی از طرفهای اختلاف، مورد به داوری براساس مندرجات ضمیمه کنوانسیون تسلیم خواهد شد.

۲ - اختلافاتی که میان سازمان و یک یا تعداد بیشتری از امضاءکنندگان موافقتنامه در مورد موافقتنامه‌های منعقد شده میان آنها بروز می‌نماید، بنا به درخواست یکی از طرفین اختلاف در مدت یکسال از زمان درخواست نامبرده به داوری براساس مندرجات ضمیمه کنوانسیون تسلیم خواهد شد، مگر آنکه طرفها به نحو دیگری توافق نمایند.

۳ - در صورتیکه یکی از امضاءکنندگان موافقتنامه از این سمت کنار رفته و دیگر این

عنوان را نداشته باشد، به موجب این ماده نامبرده همچنان در قبال اختلافات مربوط به حقوق و تعهدات ناشی از امضاء این موافقتنامه مسؤول خواهد بود.

ماده ۱۷ - اجرای موافقتنامه: ۱ - براساس ماده ۳۳ کنوانسیون، در تاریخی که کنوانسیون برای طرف موافقتنامه به اجرا در می آید، موافقتنامه حاضر نیز برای امضاءکننده موافقتنامه مجری خواهد بود.

۲ - تا زمانی که کنوانسیون قابلیت اجرا دارد، موافقتنامه حاضر نیز مجری خواهد بود. ماده ۱۸ - اصلاحات: ۱ - هر یک از طرفین یا امضاءکنندگان قرارداد موافقتنامه می توانند اصلاحاتی را برای موافقتنامه حاضر پیشنهاد نمایند. اصلاحات و تغییرات پیشنهادی برای مواد موافقتنامه به هیأت مدیره تسلیم خواهد شد تا به اطلاع سایر امضاءکنندگان موافقتنامه و طرفها برسد. قبل از اینکه شورا به اصلاح موافقتنامه بپردازد، باید یک آگهی ۳ ماهه درج نماید. در طول این مدت، هیأت مدیره نظریات امضاءکنندگان موافقتنامه را مورد مشورت قرار داده و به اطلاع سایرین خواهند رساند، شورا اصلاح موافقتنامه را در مدت ۶ ماه از زمان انتشار نظریات امضاءکنندگان موافقتنامه بررسی خواهد نمود. مجمع بررسی اصلاحات موافقتنامه را زودتر از مدت ۶ ماه پس از تصویب شورا انجام نخواهد داد. در موارد مقتضی و طبق تصمیم مجمع، این مدت را می توان تقلیل داد.

۲ - در صورت تصویب شورا و تأیید مجمع، اصلاحات وارده بر مواد موافقتنامه صد و بیست روز پس از اینکه امانت دار آگهی مبنی بر تصویب اصلاحات توسط دو سوم امضاءکنندگان را دریافت نمود به اجرا در خواهد آمد. (دو سوم امضاءکنندگان یاد شده باید در زمان تصویب اصلاح مواد موافقتنامه از سوی مجمع امضاءکننده موافقتنامه بوده و سپس حداقل دو سوم کل سهام سرمایه گذاری شده را دارا بوده باشند) آگهی تصویب تغییر و اصلاح مواد موافقتنامه فقط توسط طرف موافقتنامه به اطلاع امانت دار رسیده و اطلاع آگهی نشان دهنده پذیرش تغییرات وارده بر مواد موافقتنامه از سوی طرف موافقتنامه خواهد بود. اصلاحات وارده بر مواد موافقتنامه پس از به اجرا گذاشته شدن، کلیه امضاءکنندگان موافقتنامه را شامل آن عده که این اصلاحات را پذیرفته اند ملزم به اجرای آن خواهد نمود. ماده ۱۹ - امانت دار: ۱ - امانت دار موافقتنامه حاضر دبیرکل سازمان شورای دریایی بین دولتی خواهد بود.

- ۲- امانت‌دار کلیه دولتهای امضاءکننده موافقتنامه و کلیه امضاءکنندگان موافقتنامه را فوراً از مطالب ذیل آگاه خواهد نمود:
- الف - هرگونه امضاء در مورد موافقتنامه حاضر.
- ب - به اجرا درآمدن موافقتنامه حاضر.
- ج - وارد ساختن هر اصلاحیه یا تغییر در مفاد موافقتنامه حاضر و به اجرا درآمدن مواد اصلاحی.
- د - هرگونه اطلاعیه مبنی بر کناره‌گیری از سازمان.
- ه - هرگونه تعلیق عضویت یا فسخ عضویت.
- و - سایر آگهی‌ها و مکاتبات مربوط به موافقتنامه حاضر.
- ۳- امانت‌دار پس از به اجرا درآمدن موافقتنامه حاضر، یک نسخه تأیید شده آنرا بموجب ماده ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار به دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال خواهد نمود.

امضاءکنندگان ذیل با اختیارات تام موافقتنامه حاضر را امضاء نموده‌اند:

این موافقتنامه در لندن در تاریخ سوم سپتامبر ۱۹۷۶ به زبانهای انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیولی منعقد گردیده است. کلیه متون موافقتنامه معتبر و حقیقی و تنها دارای یک اصل موافقتنامه می‌باشند که نزد امانت‌دار سپرده شده و امانت‌دار یک نسخه گواهی شده از آنها را به دولت هر یک از کشورهایایی که از آنها دعوت شده بود در کنفرانس بین‌المللی ایجاد سیستم بین‌المللی ماهواره دریایی شرکت نمایند، دولت هر کشور دیگری که کنوانسیون را امضاء و یا با آن موافقت می‌نماید، و هر یک از امضاءکنندگان موافقتنامه ارسال خواهد نمود.

امضاءکنندگان موافقتنامه

<u>کشور</u>	<u>تاریخ</u>
کامرون	۱۳ اکتبر ۱۹۷۶
کویت	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
نروژ	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
لهستان	۳ سپتامبر ۱۹۷۶
اتحاد شوروی	۳ سپتامبر ۱۹۷۶

ضمیمه

سهام سرمایه گذاری قبل از نخستین تصمیم گیری براساس استفاده از ماهواره دریایی.
الف - سهام سرمایه گذاری اولیه امضاء کنندگان قرارداد کشورهای ذیل به این ترتیب خواهد بود:

۳/۵	یونان	۱۷	ایالات متحده
۳/۵	هلند	۱۲	انگلستان
۳/۲	کانادا	۱۱	اتحاد جماهیر شوروی
۲/۵	اسپانیا		جمهوری بیلوروسی
۲/۳	سوئد		و اوکراین
۲/۱	دانمارک	۹/۵	نروژ
۲	استرالیا	۸/۴۵	ژاپن
۲	هند	۴/۳۷	ایتالیا
۱/۵	برزیل	۳/۵	فرانسه
۱/۴۸	کویت	۳/۵	جمهوری فدرال آلمان
۰/۲۵	پرو	۱/۴۸	لهستان
۰/۲۵	سوئیس	۰/۷۵	آرژانتین
۰/۱	لیبریا	۰/۷۵	بلژیک
۰/۰۵	الجزایر	۰/۷۵	فنلاند
۰/۰۵	مصر	۰/۷۴	جمهوری دمکراتیک آلمان
۰/۰۵	ژنا	۰/۶۲	سنگاپور
۰/۰۵	عراق	۰/۴۴	زلاندنو
۰/۰۵	تایلند	۰/۳۳	بلغارستان
۰/۰۵	ترکیه	۰/۳۳	کوبا
۰/۰۵	جمهوری متحده کامرون	۰/۳۳	اندونزی
		۰/۳۳	ایران
۱۰۱/۴۵	جمع کل	۰/۲۵	شیلی

ب- هر یک از امضاءکنندگان موافقتنامه اجرایی که از سوی یکی از دولتهای فوق‌الذکر انتخاب گردیده‌اند می‌توانند قبل از به اجرا در آمدن کنوانسیون و موافقتنامه اجرایی سهام سرمایه‌گذاری اولیه‌ای بیشتری از سهام ذکر شده در بند (الف) فوق در نظر بگیرند، در صورتیکه.

(۱) سایر امضاءکنندگان قرارداد سهام سرمایه‌گذاری اولیه کمتری را با حفظ هماهنگی در نظر بگیرند و یا

(۲) کنوانسیون و موافقتنامه اجرایی ۲۴ ماه پس از افتتاح جهت امضاء و عقد آنها به اجرا در نیامده باشند. امضاءکنندگان موافقتنامه امانت‌دار را مطلع نموده و امانت‌دار یک فهرست تجدیدنظر شده از سهام سرمایه‌گذاری اولیه را تهیه و به کلیه دولتهای مذکور در فهرست سهام سرمایه‌گذاری اولیه توزیع خواهد نمود.

ج- امضاءکننده دولتی که نامش در فهرست بند (الف) نیامده باشد، هنگام امضاء موافقتنامه اجرایی قبل از به اجرا در آمدن آن، باید سهام سرمایه‌گذاری اولیه خود را به امانت‌دار اعلام نماید مبلغ سهام باید متناسب با میزان استفاده نامبرده از بخش فضایی ماهواره دریایی باشد. امانت‌دار نام امضاءکننده جدید موافقتنامه و سهام سرمایه‌گذاری اولیه وی را به فهرست سهام سرمایه‌گذاری اولیه در بند (الف) اضافه خواهد نمود. فهرست تجدیدنظر شده به کلیه دولتهایی که در فهرست ذکر گردیده‌اند فرستاده خواهد شد. سهام سرمایه‌گذاری اولیه امضاءکننده جدید موافقتنامه پس از این مرحله باید مورد تصویب شورا قرار گرفته و یا توسط شورا مبلغ آن تنظیم گردد. اگر شورا سهام را تنظیم نماید، تنظیم آن به نسبت سهام سرمایه‌گذاری اولیه کلیه امضاءکنندگان قرارداد و سپس تنظیم سهام سرمایه‌گذاری کلیه امضاءکنندگان و موافقتنامه خواهد بود.

د- پس از به اجرا در آمدن موافقتنامه اجرایی، سهام سرمایه‌گذاری امضاءکنندگان موافقتنامه با تنظیم متناسب سرمایه‌گذاری اولیه امضاءکنندگان قرارداد مشخص خواهد گردید، بنحوی که جمع کلیه سهام سرمایه‌گذاری به ۱۰۰ درصد برسد.

ه- سهام سرمایه‌گذاری اولیه هر یک از امضاءکنندگان موافقتنامه که نامشان در فهرست بند (الف) ذکر نشده و موافقتنامه اجرایی را پس از به اجرا در آمدنش امضاء می‌نمایند و نیز سهام امضاءکنندگان موافقتنامه‌ای که نامشان در فهرست سهام سرمایه‌گذاری اولیه آمده

است و موافقتنامه اجرایی بخاطر آنها ۳۶ ماه پس از افتتاحش جهت امضاء به مرحله اجرا در نیامده است توسط شورا مشخص خواهد گردید و در یک فهرست تجدیدنظر شده مربوط به سهام سرمایه گذاری اولیه کلیه امضاء کنندگان موافقتنامه درج خواهد شد.

و - هنگامیکه یک طرف جدید موافقتنامه وارد سازمان می گردد و یا هنگامیکه یک طرف موافقتنامه از سازمان کناره گیری کرده یا عضویتش فسخ می گردد، سهام سرمایه گذاری کلیه امضاء کنندگان موافقتنامه با تنظیم متناسب سهام سرمایه گذاری اولیه کلیه امضاء کنندگان قرارداد مشخص خواهد گردید، به نحوی که کلیه سهام سرمایه گذاری به ۱۰۰ درصد برسد.

ژ - سهام سرمایه گذاری به میزان ۵٪ که طبق بند (ا) ماده ۵ موافقتنامه اجرایی تعیین گردیده است، بموجب بندهای (ج)، (د)، (ه) و (و) ضمیمه حاضر افزایش نخواهند یافت.

«قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مربوط به مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا مصوب ۱۹۷۲» مصوب ۱۳۶۷/۷/۵

ماده واحده - کنوانسیون مربوط به مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا مورخ بیست و هشتم مهر ۱۳۵۱ (بیستم اکتبر ۱۹۷۲) مشتمل بر یک مقدمه و ۹ ماده و مقررات مذکور مشتمل بر سی و هشت ماده و چهار ضمیمه بشرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲

طرفهای کنوانسیون حاضر، به منظور تأمین حداکثر ایمنی در دریا و با آگاهی به لزوم تجدیدنظر و به روز در آوردن مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا که پیوست سند نهایی کنفرانس بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا ۱۹۶۰ می‌باشد، پس از بررسی مقررات مزبور در پرتو پیشرفتهایی که از زمان تصویب آن بعمل آمده است، بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - تعهدات کلی: طرفهای کنوانسیون حاضر بعهده می‌گیرند که قوانین و سایر پیوستهای مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ را که منبعت «مقررات» نامیده می‌شود، به مورد اجراء بگذارند.

ماده ۲ - امضاء، تصویب، قبول، تأیید و الحاق: ۱ - این کنوانسیون تا اول ماه ژوئن ۱۹۷۳ برای امضاء و از آن به بعد برای الحاق مفتوح خواهد بود.

۲ - دول عضو سازمان ملل متحد، یا عضو هر یک از سازمانها تخصصی یا آژانس بین‌المللی انرژی اتمی، یا طرفهای منشور دیوان بین‌المللی دادگستری می‌توانند به طرق زیر طرف این کنوانسیون قرار گیرند:

الف - امضاء بدون شرط، تصویب، قبول یا تأیید.

ب - امضاء مشروط به تصویب، قبول یا تأیید ضمن تصویب، یا تأیید بعدی.

ج - الحاق.

۳ - تصویب، قبول، تأیید یا الحاق با تسلیم سند مربوطه به سازمان بین‌المللی دریانوردی که منبعت «سازمان» نامیده می‌شود، انجام می‌گیرد که سازمان مراتب را با ذکر تاریخ تسلیم سند به دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده یا به آن ملحق شده‌اند، اطلاع خواهد داد.

ماده ۳ - کاربرد سرزمینی: ۱ - در مواردیکه اداره امور سرزمینی بعهده سازمان ملل متحد باشد، یا اینکه یکی از دول متعاقد مسؤول روابط بین‌المللی سرزمینی باشد، در هر زمان می‌تواند طی اطلاعیه کتبی به دبیرکل سازمان که منبعت «دبیرکل» نامیده می‌شود، شمول این کنوانسیون را در آن سرزمین تعمیم دهد.

۲ - این کنوانسیون از تاریخ وصول اطلاعیه مذکور یا از تاریخی که در اطلاعیه قید شده به

سرزمین مورد نظر تعمیم داده خواهد شد.

۳- هرگونه اطلاعیه صادره بر طبق مفاد بند ۱ این ماده می تواند در مورد سرزمینی که در آن اطلاعیه قید شده است، پس گرفته شود و اجرای این کنوانسیون بعد از یکسال یا هر تاریخ طولانی تری که در زمان پس گرفتن تعیین گردیده در مورد سرزمین مربوطه متوقف خواهد شد.

۴- دیرکل می بایست کلیه دول متعاقد را از هرگونه اطلاعیه تعمیم یا استرداد هر گونه تعمیم که به موجب این ماده واصل شده باشد، آگاه نماید.

ماده ۴- لازم الاجرا شدن: ۱- الف- کنوانسیون حاضر دوازده ماه پس از تاریخ الحاق حداقل پانزده کشور که مجموع ناوگان بازرگانی آنها کمتر از ۶۵٪ تعداد یا ظرفیت کشتیهای صد تن ناخالص و بالاتر ناوگان جهانی نباشد هر کدام زودتر تحقق پذیرد، لازم الاجرا خواهد شد.

ب- علیرغم مفاد شق «الف» این بند، کنوانسیون حاضر قبل از اول ژانویه ۱۹۷۶ لازم الاجرا نخواهد شد.

۲- لازم الاجرا شدن برای کشورهایایی که بر طبق مفاد ماده ۲ پس از برقراری شرایط مندرج در بند ۱ «الف» و قبل از اینکه کنوانسیون لازم الاجرا شود این کنوانسیون را تصویب، قبول، تأیید کرده یا بدان ملحق شده اند در تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون خواهد بود.

۳- لازم الاجرا شدن برای کشورهایایی که پس از تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون آنرا تصویب، قبول، تأیید کرده یا بدان ملحق شوند در تاریخ تسلیم سندی مطابق مفاد ماده ۲ خواهد بود.

۴- پس از لازم الاجرا شدن اصلاحیه ای به این کنوانسیون بر طبق مفاد بند ۴ از ماده ۶ هرگونه تصویب، قبول، تأیید یا الحاق شامل کنوانسیون اصلاح شده، خواهد بود.

۵- در تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون مقررات آن جانشین مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ شده و آنرا ملغی خواهد نمود.

۶- دیرکل تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون را به اطلاع دولتهایی که آنرا امضاء کرده یا بدان ملحق شده اند، خواهد رساند.

ماده ۵- کنفرانس تجدیدنظر: ۱- به منظور تجدیدنظر در این کنوانسیون یا مقررات و یا هر

دو ممکن است کنفرانسی توسط سازمان تشکیل گردد.

۲- سازمان بنا بدرخواست حداقل یک سوم از دول متعاهد بمنظور تجدیدنظر در این کنوانسیون یا مقررات و یا هر دو کنفرانسی از دول متعاهد تشکیل خواهد داد.
ماده ۶- اصلاحیه‌های مقررات: ۱- هرگونه اصلاحیه به مقررات که از طرف یکی از دول متعاهد پیشنهاد شود بنا بدرخواست آن دولت در سازمان مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۲- چنانچه اصلاحیه مزبور با اکثریت دو سوم آراء اعضاء حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی دریاوردی سازمان تصویب شود، مراتب حداقل شش ماه قبل از بررسی آن در مجمع سازمان به اطلاع کلیه دول متعاهد و اعضاء سازمان خواهد رسید، هر دولت متاهدی که عضو سازمان نباشد مجاز خواهد بود که هنگام بررسی اصلاحیه در مجمع شرکت نماید.

۳- چنانچه اصلاحیه با اکثریت دو سوم آراء اعضاء حاضر و رأی دهنده در مجمع تصویب شود، دبیر کل مراتب را جهت پذیرش به اطلاع کلیه دول متعاهد خواهد رساند.
۴- اصلاحیه مزبور در تاریخی که هنگام تصویب توسط مجمع تعیین می‌گردد، لازم‌الاجراء خواهد شد مگر اینکه تا یک تاریخ قبلی که در همان زمان توسط مجمع تعیین می‌شود، بیش از یک سوم دول متاهدی که اعتراض خود را نسبت به اصلاحیه به سازمان اعلام دارند. تعیین تاریخهای مذکور در این بند توسط مجمع با اکثریت دو سوم اعضاء حاضر و رأی دهنده خواهد بود.

۵- هر اصلاحیه‌ای به هنگام لازم‌الاجرا شدن برای کلیه دول متاهدی که به اصلاحیه اعتراض نکرده باشند، جایگزین و جانشین هر پیش‌بینی قبلی که اصلاحیه به آن اشاره دارد، خواهد گردید.

۶- دبیرکل هرگونه درخواست و مکاتبه برطبق این ماده و تاریخ لازم‌الاجرا شدن هر اصلاحیه را به اطلاع دول متعاهد و اعضاء سازمان خواهد رسانید.

ماده ۷- فسخ: ۱- کنوانسیون حاضر ممکن است از طرف هر یک از دول متعاهد در هر زمان پس از انقضاء پنج سال از تاریخ لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون نسبت به آن دولت فسخ گردد.

- ۲ - فسخ کنوانسیون با تسلیم سندی به سازمان انجام خواهد گرفت. دبیرکل و وصول سند فسخ و تاریخ تسلیم آنرا به اطلاع کلیه دول متعاقد دیگر خواهد رساند.
- ۳ - فسخ کنوانسیون یکسال پس از تسلیم سند مربوطه یا مدت بیشتری که در سند قید شده باشد، به مورد اجراء گذاشته خواهد شد.
- ماده ۸ - تنظیم و ثبت: ۱ - کنوانسیون حاضر و مقررات آن به سازمان تسلیم خواهد شد و دبیرکل نسخ گواهی شده برابر اصل آنها را به کلیه دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده و یا به آن ملحق شده‌اند، خواهد فرستاد.
- ۲ - هنگام لازم الاجراء شدن کنوانسیون حاضر متن آن توسط دبیرکل جهت ثبت و انتشار بر طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد به دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد.
- ماده ۹ - زبان: کنوانسیون حاضر به انضمام مقررات آن در یک نسخه واحد به زبانهای انگلیسی و فرانسه تهیه گردیده و هر دو متن دارای اعتبار واحد می‌باشند، ترجمه‌های رسمی به زبانهای روسی و اسپانیولی تهیه و به همراه نسخه اصلی امضاء شده تسلیم خواهند شد.
- در احراز مراتب، امضاء کنندگان زیر که بدین منظور از طرف دولتهای متبوعه مجاز شناخته شده‌اند، کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.
- لندن - بیستم اکتبر یکهزار و نهصد و هفتاد و دو

مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲

قسمت الف - کلیات

- ماده ۱ - (الف) این مقررات در مورد کلیه شناورها در دریاهای آزاد و در کلیه آبهای مرتبط به آن دریاهای قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو اعمال خواهد شد.

۱ - این قسمت تا انتهای ضمیمه ۲ به نقل از کتاب کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (۱۹۷۲) - تهیه و تنظیم اداره کل سازمانهای تخصصی دریایی سازمان بنادر و کشتیرانی - ناشر: روابط عمومی و بین‌المللی سازمان بنادر و کشتیرانی - چاپ اول - بهار ۱۳۷۳ - صص ۱۱ - ۳۹.

(ب) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط مقامات ذیربط برای مسیرها، بنادر، رودخانه‌ها، دریاچه‌ها یا آبراههای داخلی مرتبط با دریاها یا آزاد و قابل کشتیرانی بوسیله شناورهای دریارو تداخل نماید. چنین مقررات ویژه بایستی حتی‌الامکان با این مقررات مطابقت داشته باشد.

(ج) هیچ موردی در این مقررات نبایستی با اجرای مقررات ویژه وضع شده توسط هر کشور در رابطه با ایستگاهها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی برای کشتیهای جنگی و شناورهایی که بصورت کاروان دریانوردی می‌کنند، یا در رابطه با ایستگاهها یا علائم نورانی اضافی برای استفاده شناورهای صیادی مشغول ماهیگیری گروهی تداخل نماید. این ایستگاهها یا علائم نورانی یا علائم صوتی اضافی بایستی حتی‌الامکان بنحوی باشند که با چراغ یا علامت مجاز در قسمتهای دیگر این مقررات اشتباه نشوند.

(د) طرحهای جداسازی ترافیک بمنظور این مقررات ممکن است توسط سازمان تصویب گردد.

(ه) هرگاه دولت مربوطه تشخیص دهد که شناوری با ساختمان یا هدفی ویژه نمی‌تواند از نظر تعداد، محل، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، بدون تداخل با وظایف خاص آن شناور بطور کامل از پیش‌بینی‌های هریک از این مقررات تبعیت نماید، چنین شناوری از نظر تعداد، محل، برد یا زاویه دید چراغها یا علائم، همچنین طرز قرار گرفتن و خصوصیات وسایل علامت‌دهنده صوتی، از پیش‌بینی‌های دیگری تبعیت خواهد نمود که به تشخیص دولت متبوع در مورد آن شناور حتی‌الامکان با این مقررات مطابقت داشته باشند.

ماده ۲ - مسئولیت: (الف) هیچ موردی در این مقررات نمی‌تواند رافع مسئولیت شناور، یا مالک، ناخدا یا خدمه آن از عواقب مسامحه‌کاری در رعایت این مقررات یا اهمال در انجام احتیاطهایی بشود که کار روزمره دریانوردان یا اوضاع و احوال خاص ایجاب می‌نماید.

(ب) در استناد و رعایت این مقررات بایستی توجه لازم به کلیه خطرات دریانوردی و تصادم و اوضاع و احوال خاص، از جمله محدودیتهای شناورهای ذیربط، که ممکن است بمنظور احتراز از خطر آتی انصراف از این مقررات را ایجاب نماید معطوف گردد.

ماده ۳- تعاریف عمومی: از نظر این مقررات، به استثناء مواردی که موضوع بنحو دیگری اقتضاء نماید:

(الف) واژه «شناور» عبارت است از هر توصیفی از وسیله آبی، از جمله شناورهای بدون آبخور و هواپیماهای آب نشین، که بعنوان وسایل حمل و نقل در آب مورد استفاده قرار گرفته یا قابلیت استفاده داشته باشند.

(ب) اصطلاح «شناور موتوری» عبارت است از هر شناوری که نیروی محرکه آن قدرت موتور باشد.

(ج) اصطلاح «شناور بادبانی» عبارت است از هر شناور مجهز به بادبان، مشروط بر اینکه چنانچه دارای موتور باشد، موتور آن مورد استفاده قرار نگیرد.

(د) اصطلاح «شناور مشغول ماهیگیری» عبارت است از هر شناوری که بوسیله تور، طناب، تورهای کششی یا دیگر وسایل ماهیگیری که قابلیت مانور آنرا محدود می نمایند، به ماهیگیری اشتغال داشته باشد، ولی شامل شناور در حال ماهیگیری یا قلاب یا سایر وسایل صید که قابلیت مانور آنرا محدود می نمایند، نمی گردد.

(ه) واژه «هواپیمای آب نشین» شامل هر نوع هواپیمایی است که بمنظور مانور در روی آب طراحی شده است.

(و) اصطلاح «شناور خارج از کنترل» عبارتست از شناوری که به جهت موقعیتی ویژه قادر به انجام مانور بر طبق الزامات این مقررات نبوده و لذا قادر نباشد که از سر راه شناور دیگری کنار برود.

(ز) اصطلاح «شناور با قابلیت مانور محدود» عبارت است از شناوری که بنا به ماهیت کاری قابلیت مانور آن بر طبق الزامات این مقررات محدود بوده و لذا قادر نباشد که از سر راه شناور دیگری کنار برود.

شناورهای زیر بعنوان شناورهای با قابلیت مانور محدود محسوب خواهد شد:

(۱) شناوری که مشغول گذاشتن، سرویس یا برداشتن یک علامت ناوبری، کابل یا لوله

زیرآبی باشد؛

(۲) شناوری که مشغول لایروبی، مساحی (بازرسی) یا عملیات زیرآبی باشد؛

- (۳) شناوری که در حال حرکت، تدارک یا مبادله خدمه، آذوقه یا کالا باشد؛
- (۴) شناوری که مشغول پرواز دادن یا فرود آوردن هواپیما باشد؛
- (۵) شناوری که مشغول عملیات مین‌رویی باشد؛
- (۶) شناوری که مشغول عملیات یدک‌کشی باشد بنحوی که شناور یدک‌کننده و یدک آن در قابلیت انحراف از مسیر خود شدیداً محدود شده باشند.
- (ح) اصطلاح «شناور با محدودیت آب‌خور» عبارت است از شناور موتوری که بعلمت آب‌خور زیاد نسبت به عمق آب موجود قابلیت انحراف از مسیری که طی می‌نماید برای آن شدیداً محدود شده باشد.
- (ط) واژه «درحال حرکت» بمعنی شناوری است که در لنگر نبوده، یا به جایی پهلو نگرفته، یا به گل نشستگی باشد.
- (ی) واژه‌های «طول» و «عرض» یک شناور عبارتند از طول سرتاسری و بزرگترین عرض آن.
- (ک) شناورها فقط زمانی در دید یکدیگر محسوب می‌گردند که یکی از دیگری با چشم قابل رؤیت باشد.
- (ل) اصطلاح «دید محدود» عبارت است از شرایطی که در اثر مه، میغ (غبار)، بارش برف، رگبارهای سنگین، طوفانهای شن یا علل مشابه دیگر باعث محدودیت دید شود.

قسمت ب - مقررات ناوبری موتوری و بادبانی

بخش اول - هدایت شناورها در هر شرایط دید

- ماده ۴ - کاربرد: مقررات این بخش در هر شرایط دید به کار گرفته می‌شوند.
- ماده ۵ - دیده‌بانی: هر شناور بایستی در کلیه اوقات از طریق بصری و سمعی همچنین با استفاده از تمام امکانات موجود و مناسب موقعیت و شرایط حاکم طوری به دیده‌بانی بپردازد که بتواند ارزیابی کامل از وضعیت و خطر تصادم را بنماید.
- ماده ۶ - سرعت ایمنی: هر شناور بایستی در کلیه اوقات با یک سرعت ایمن پیش برود بطوریکه بتواند بمنظور احتراز از تصادم اقدام مناسب و مؤثر بعمل آورده و در فاصله‌ای

مناسب موقعیت و شرایط حاکم متوقف گردد.

در تعیین سرعت ایمن عوامل زیر از جمله عواملی است که بایستی مدنظر قرار گیرد:

(الف) توسط کلیه شناورها:

(۱) وضعیت دید؛

(۲) تراکم ترافیک از جمله تمرکز شناورهای ماهیگیری یا سایر شناورها؛

(۳) قدرت مانور شناور با توجه خاص به فاصله توقف و توان چرخش در شرایط حاکم؛

(۴) بهنگام شب وجود نورهای مختلف از قبیل نور چراغهای ساحلی یا انعکاس نور

چراغهای خود شناور؛

(۵) وضعیت باد، دریا و جریان آب، و نزدیک بودن خطرات ناوبری؛

(۶) آبخور نسبت به عمق آب موجود.

(ب) علاوه بر آن، توسط شناورهای مجهز به رادار عملیاتی:

(۱) ویژگیها، کارایی و محدودیتهای دستگاه رادار؛

(۲) محدودیتهای ناشی از مقیاس برد رادار مورد استفاده؛

(۳) تأثیر وضعیت دریا، هوا و سایر منابع تداخل کننده در توان کشف رادار؛

(۴) امکان اینکه شناورهای کوچک، توده یخ و دیگر اجسام شناور نتوانند در برد مناسب

توسط رادار کشف گردند.

(۵) تعداد، موقعیت و حرکت شناورهای کشف شده توسط رادار؛

(۶) ارزیابی دقیقتر دید که بهنگام استفاده از رادار برای تعیین برد شناورها یا سایر اجسام

موجود در اطراف امکان پذیر گردد.

ماده ۷ - خطر تصادم: (الف) هر شناور بایستی از کلیه امکانات موجود مناسب موقعیت و

شرایط حاکم برای تشخیص وجود خطر تصادم استفاده نماید. اگر تردیدی وجود داشته باشد

فرض بر وجود خطر خواهد بود.

(ب) استفاده صحیح از دستگاه رادار در صورت نصب و عملیاتی بودن آن از جمله

ردیابی دوربرد بمنظور آگاهی سریع از خطر تصادم و ردنگاری اجسام کشف شده بوسیله

رادار یا وسیله سیستماتیک مشابه دیگر، بایستی بعمل آید.

(ج) فرضیات بایستی براساس اطلاعات ناقص، بخصوص اطلاعات ناقصی که از رادار کسب می‌گردد بنا شوند.

(د) در تشخیص وجود خطر تصادم ملاحظات زیر بایستی جزء سایر ملاحظات مورد توجه قرار گیرند:

(۱) اگر سمت قطب‌نمایی شناوری که نزدیک می‌شود بطور محسوس تغییر نکند فرض بر وجود خطر خواهد بود؛

(۲) چنین خطری حتی بهنگام آشکار شدن محسوس تغییرات سمت‌گیری می‌تواند گاهی علی‌الخصوص بهنگام نزدیک شدن به شناوری خیلی بزرگ یا یک یدک یا بهنگام نزدیک شدن به شناوری در برد نزدیک، وجود داشته باشد.

ماده ۸- اقدام بمنظور احتراز از تصادم: (الف) هر اقدامی که برای احتراز از تصادم بعمل می‌آید، در صورتیکه وضع موجود ایجاب نماید، بایستی مثبت، در زمان کافی و باتوجه لازم به رعایت اصول ناوبری صحیح صورت گیرد.

(ب) هرگونه تغییر مسیر یا سرعت یا هر دو بمنظور احتراز از تصادم، در صورتیکه وضع موجود ایجاب نماید، بایستی بحد کافی محسوس باشد تا برای شناور دیگری که بصورت بهتری یا بوسیله رادار رسد می‌نماید بسادگی قابل تشخیص باشد؛ از تغییرات پیاپی جزئی مسیر یا سرعت یا هر دو بایستی اجتناب شود.

(ج) اگر فضای کافی در دریا وجود داشته باشد، تغییر مسیر به تنهایی می‌تواند مؤثرترین اقدام بمنظور احتراز از وضعیت نزدیک به تصادم^۱ باشد مشروط بر اینکه این اقدام بموقع بوده، محسوس باشد و موجب بروز وضعیت نزدیک به تصادم دیگری نگردد.

(د) اقدام بمنظور احتراز از تصادم با شناوری دیگر، بایستی بنحوی صورت پذیرد که موجب عبور در یک فاصله ایمن گردد. تأثیر این اقدام بایستی تا زمانیکه شناور دیگر نهایتاً

عبور نموده و دور می شود دقیقاً مورد ارزیابی قرار گیرد.

(ه) در صورت لزوم بمنظور احتراز از تصادم یا استفاده از فرصت بیشتر برای ارزیابی وضعیت، یک شناور بایستی سرعت خود را کاهش یا تا حد توقف رسانده یا موتورهای خود را به عقب بگذارد.

ماده ۹- کانالهای باریک: (الف) شناوری که در طول مسیر یک کانال یا آبراه باریک در حال پیشروی است بایستی تا آنجایی که ایمن و عملی می باشد نزدیک به کناره خارجی کانال یا آبراه که در طرف راست شناور قرار دارد عبور نماید.

(ب) شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر یا یک شناور بادبانی بایستی مانع عبور شناوری بشود که فقط در محدوده یک کانال یا آبراه می تواند با ایمنی دریانوردی نماید.

(ج) یک شناور در حال ماهیگیری بایستی مانع عبور هیچ شناور دیگری گردد که در محدوده یک کانال یا آبراه باریک در حال دریانوردی می باشد.

(د) یک شناور بایستی یک کانال یا آبراه باریک را قطع نماید بطوریکه چنین عملی مانع عبور شناوری شود که فقط می تواند در محدوده چنین کانال یا آبراه دریانوردی نماید. شناور اخیر در صورتیکه از قصد شناور در حال قطع کانال در تردید باشد می تواند از علامت صوتی مقرر در ماده ۳۴ (د) استفاده نماید.

(ه) (۱) در یک کانال یا آبراه باریک هنگامی که سبقت امکان پذیر است فقط اگر شناوری که از آن سبقت گرفته می شود موظف به اقدامی بمنظور اجازه سبقت ایمن باشد، شناور سبقت گیرنده بایستی قصد خود را با بصدادر آوردن علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ج) (۱) اعلام نماید، شناوری که از آن سبقت گرفته می شود بایستی، در صورت موافقت، علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ج) (۲) را بصدادر آورده و بطریق مقتضی اقدام نماید که سبقت ایمن تأمین گردد. در صورتیکه در تردید باشد می تواند علائم مقرر در ماده ۳۴ (د) را بصدادر آورد. (۲) این ماده رافع مسئولیت شناور سبقت گیرنده تحت ماده ۱۳ نخواهد بود.

(و) شناوری که به پیچ یا محلی از کانال یا آبراه باریک نزدیک می شود که ممکن است وجود مانعی باعث استتار شناورهای دیگر گردد بایستی با دقت و احتیاط خاصی دریانوردی نموده و علامت مناسب مقرر در ماده ۳۴ (ه) را بصدادر آورد.

(ز) هر شناور بایستی، چنانچه وضع موجود اجازه دهد، از لنگر انداختن در کانال باریک اجتناب نماید.

ماده ۱۰ - طرحهای جداسازی ترافیک: (الف) این ماده در مورد طرحهای جداسازی ترافیک مصوب سازمان اعمال می‌گردد.

(ب) شناوری که از یک طرح جداسازی ترافیک استفاده می‌نماید بایستی:

(۱) در خط ترافیک مناسب و در جهت عمومی جریان ترافیک آن خط پیشروی نماید؛

(۲) حتی‌المقدور از خط جداسازی ترافیک یا منطقه جداسازی دور شود؛

(۳) معمولاً در انتهای خط به یک خط ترافیک پیوسته یا آنرا ترک نماید، ولی بهنگام

پیوستن یا ترک از پهلو بایستی حتی‌الامکان با زاویه کوچکی در جهت عمومی جریان ترافیک این کار را انجام دهد.

(ج) یک شناور بایستی حتی‌المقدور از قطع خطوط ترافیک اجتناب نماید، ولی چنانچه

مجبور به این کار گردد بایستی تا جایی که امکان‌پذیر می‌باشد بطور عمودی جهت عمومی جریان ترافیک را قطع نماید.

(د) مناطق ترافیک داخلی معمولاً نبایستی توسط ترافیک اصلی که می‌تواند بطور ایمن

خط ترافیک مناسب در طرح جداسازی ترافیک مجاور آنرا بکار گیرد استفاده شود.

(ه) یک شناور، غیر از شناور قطع‌کننده کانال، معمولاً نبایستی وارد منطقه جداسازی

شده یا خط جداسازی را قطع نماید مگر در موارد زیر:

(۱) در موارد اضطراری برای احتراز از خطر آنی؛

(۲) بمنظور ماهیگیری در منطقه جداسازی.

(و) شناوری که در نواحی نزدیک به منتهی‌الیه طرحهای جداسازی ترافیک دریاوردی

می‌کند بایستی با احتیاط خاصی به این کار پردازد.

(ز) یک شناور بایستی حتی‌المقدور از لنگر انداختن در یک طرح جداسازی ترافیک و یا

نواحی نزدیک منتهی‌الیه آن احتراز نماید.

(ح) شناوری که از طرح جداسازی ترافیک استفاده نمی‌نماید بایستی حتی‌المقدور از آن

فاصله بگیرد.

(ط) شناور مشغول ماهیگیری نبایستی مانع عبور شناوری که در خط ترافیک حرکت می نماید گردد.

(ی) شناور با طول کمتر از ۲۰ متر یا شناور بادبانی نبایستی مانع عبور ایمن یک شناور موتوری که در خط ترافیک حرکت می کند گردد.

بخش دوم - هدایت شناورها در دید یکدیگر

ماده ۱۱ - کاربرد: مقررات این بخش در مورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار دارند اعمال می گردد.

ماده ۱۲ - شناورهای بادبانی: (الف) موقعی که دو شناور بادبانی به همدیگر نزدیک شوند، بطوریکه احتمال خطر تصادم برود یکی از آنها شناور بایستی بشرح زیر از سر راه دیگری کنار برود:

(۱) موقعی که باد در دو طرف مخالف داشته باشند، شناوری که باد را در طرف چپ خود دارد باید از سر راه دیگری کنار برود؛

(۲) موقعی که هر دو باد را در طرف مشابه داشته باشند، شناور بادگیر بایستی از سر راه شناور بادپناه کنار برود؛

(۳) اگر شناوری که باد را در طرف چپ خود دارد شناور بادگیری را مشاهده و نتواند با اطمینان تشخیص دهد که شناور دیگر باد را در طرف راست یا چپ دارد، باید از سر راه دیگری کنار برود.

(ب) از نظر این ماده طرف بادگیر طرف مخالف جهتی که بادبان اصلی کشیده شده، یا در مورد شناور بادبانهای چهارگوش، مخالف طرفی که بزرگترین بادبان سرتاسری کشیده شده محسوب خواهد گردید.

ماده ۱۳ - سبقت: (الف) علیرغم مفاد مقررات این بخش هر شناوری که در حال سبقت گرفتن از دیگری است بایستی خود را از راه شناوری که از آن سبقت گرفته می شود دور نگاهدارد.

(ب) یک شناور موقعی در حال سبقت گرفتن محسوب می شود که با شناور دیگری در

یک جهت در زاویه‌ای بیش از $22/5$ درجه از راستای عرضی آن بطرف پاشنه قرار گیرد، بدین معنی که، در چنان موقعیتی نسبت به شناوری که از آن سبقت می‌گیرد باشد که، در شب فقط قادر به مشاهده چراغهای پاشنه و نه هیچیک از چراغهای جانبی آن شناور باشد.

(ج) موقعیکه شناوری تردید داشته باشد که در حال سبقت گرفتن از دیگری می‌باشد، بایستی فرض نماید که سبقت گیرنده است و بر آن اساس عمل نماید.

(د) هرگونه تغییری در سمت‌گیری بین دو شناور نمی‌تواند شناور سبقت گیرنده را به عنوان یک شناور قطع کننده راه در محدوده این مقررات قلمداد نموده یا رافع مسؤلیت آن شناور نسبت به دور نگهداشتن خود از شناوری که از آن سبقت می‌گیرد تارد شدن و دور شدن کامل از آن باشد.

ماده ۱۴ - وضعیت سینه به سینه: (الف) هرگاه دو شناور موتوری در مسیرهای متقابل یا تقریباً متقابل طوری به یکدیگر نزدیک شوند که خطر تصادم وجود داشته باشد هر یک از آن دو بایستی مسیر خود را بطرف راست تغییر دهد بطوری که هر یک از سمت چپ دیگری عبور نماید.

(ب) وقتی چنین وضعیتی محرز خواهد بود که یک شناور دیگری را در امتداد یا تقریباً در امتداد سینه خود رؤیت نموده و در شب بتواند چراغهای دکلی دیگری را در یک خط یا تقریباً در یک خط و یا هر دو چراغ جانبی را مشاهده نموده و در هنگام روز خصوصیات مربوطه از شناور دیگر را رؤیت کند.

(ج) موقعیکه شناوری نسبت به وجود چنین وضعیتی تردید داشته باشد بایستی فرض بر وجود آن نموده و بر آن اساس عمل نماید.

ماده ۱۵ - وضعیت قطع راه: هرگاه دو شناور موتوری به نحوی در حال قطع راه یکدیگر باشند که خطر تصادم وجود داشته باشد، شناوری که دیگری را در طرف راست خود دارد بایستی از سر راه آن کنار برود و بایستی، اگر وضع موجود ایجاب نماید، از قطع راه شناور دیگر در سینه آن احتراز نماید.

ماده ۱۶ - اقدام شناور راه‌دهنده: هر شناوری که ملزم به راه دادن به دیگری می‌باشد بایستی، حتی الامکان، اقدام سریع و اساسی بعمل آورده تا کاملاً کنار برود.

ماده ۱۷ - اقدام شناور راه گیرنده: (الف) (۱) و قتیکه یکی از دو شناور ملزم به کنار رفتن از سر راه دیگری باشد شناور دیگر بایستی راه و سرعت خود را ثابت نگهدارد.

(۲) با این حال شناور دوم بمحض اینکه برایش معلوم گردد شناوری که ملزم به کنار رفتن از سر راه می باشد اقدام مناسب طبق این مقررات انجام نمی دهد، می تواند برای احتراز از تصادم رأساً اقدام به مانور نماید.

(ب) هرگاه، به هر علتی شناور ملزم به حفظ مسیر و سرعت خود را چنان نزدیک شناور دیگری باشد که احتراز از تصادم با اقدام شناور راه دهنده به تنهایی میسر نباشد، بایستی اقدامی بعمل آورد که به بهترین نحو کمک به احتراز از تصادم نماید.

(ج) شناور موتوری که در وضعیت قطع راه بر طبق مفاد بند (الف) و این ماده جهت احتراز از تصادم با شناور موتوری دیگر اقدام می کند بایستی، اگر وضع موجود ایجاب نماید، راه خود را برای شناوری که در سمت چپش قرار دارد به سمت چپ تغییر دهد.

(د) این ماده رافع تعهدات شناور راه دهنده برای کنار رفتن از سر راه نخواهد بود.

ماده ۱۸ - مسئولیتهای شناورها نسبت به یکدیگر: باستثناء مواردی که در مواد ۹، ۱۰، ۱۳ مقرر گردیده:

(الف) شناور موتوری در حال حرکت بایستی از سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل؛

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری؛

(۴) شناور بادبانی.

(ب) شناور بادبانی در حال حرکت بایستی از سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل

(۲) شناور با قابلیت محدود؛

(۳) شناور مشغول ماهیگیری؛

(ج) شناور مشغول ماهیگیری موقعی که در حال حرکت باشد بایستی، حتی الامکان، از

سر راه شناورهای زیر کنار برود:

(۱) شناور خارج از کنترل؛

(۲) شناور با قابلیت مانور محدود؛

(د) (۱) هر شناوری بغیر از شناور خارج از کنترل یا شناور با قابلیت مانور محدود بایستی، اگر وضع موجود ایجاب نماید، از سدر راه عبور ایمن شناور دیگری که از نظر آب‌خور محدودیت دارد و علایم ماده ۲۸ را نشان می‌دهد احترام نماید.

(۲) شناوری که از نظر آب‌خور محدودیت دارد بایستی با احتیاط خاص و توجه کامل به شرایط ویژه خود دریانوردی نماید.

(ه) هواپیمای آب‌نشین در روی آب بایستی عموماً از سر راه تمام شناورهای دیگر کنار برود و مانع دریانوردی آنها نشود. با این‌همه، در وضعیت‌هایی که خطر تصادم وجود داشته باشد، بایستی طبق مقررات این قسمت عمل نماید.

بخش سوم - هدایت شناورها در دید محدود

ماده ۱۹ - هدایت شناورها در دید محدود: (الف) این ماده در مورد شناورهایی که در دید یکدیگر قرار ندارند بهنگام دریانوردی در، یا نزدیک ناحیه‌ای با دید محدود اعمال می‌گردد.

(ب) هر شناور بایستی با سرعت ایمنی متناسب با اوضاع و شرایط دید محدود حاکم پیشروی نماید. شناور موتوری بایستی موتورهای خود را برای مانور فوری آماده نگهدارد.

(ج) هر شناور بایستی بهنگام تبعیت از مقررات بخش اول این قسمت توجه لازم به اوضاع و شرایط دید محدود حاکم داشته باشد.

(د) شناوری که فقط بوسیله رادار وجود شناور دیگری را کشف می‌نماید بایستی در حال تکوین بودن وضعیت نزدیک به تصادم و یا وجود خطر تصادم را معلوم نماید. در چنین وضعی، بایستی اقدام بموقع برای احترام از آن بعمل آورد. مشروط بر اینکه اگر چنین اقدامی شامل تغییر مسیر باشد، حتی الامکان از اقدامات زیر احترام نماید:

(۱) تغییر مسیر به سمت چپ برای شناوری که در جلوی راستای عرضی باشد، بجز برای شناوری که از آن سبقت گرفته می‌شود؛

(۲) تغییر مسیر به سمت شناوری که در راستای عرضی یا در طرف عقب راستای عرضی باشد.

(ه) بجز در مواردیکه معلوم شده است خطر تصادم وجود ندارد، هر شناوری که علامت مه شناور دیگری را ظاهراً در جلوی راستای عرضی خود بشنود، یا نتواند از وضعیت نزدیک به تصادم با شناور دیگری که در جلوی راستای عرضی خود قرار دارد احتراز نماید، بایستی سرعت خود را تا حداقل کاهش دهد که بتواند در مسیرش نگهداشته بشود. بایستی اگر لازم باشد تمام سرعت خود را گرفته و بهر حال تا از بین رفتن خطر تصادم با دقت کامل دریاوردی نماید.

قسمت ج - چراغها و علائم روز

ماده ۲۰ - کاربرد: (الف) مقررات این قسمت بایستی در هر شرایط جوی رعایت شود. (ب) مقررات مربوط به چراغها می بایستی از غروب تا طلوع خورشید رعایت شود، و در طول این مدت نبایستی چراغ دیگری نشان داده شود، باستثنای چراغهایی که با چراغهای مندرج در این مقررات اشتباه نشده یا باعث اختلال دید یا خصوصیات مشخصه آن نگشته یا تداخلی با دیده بانی صحیح نداشته باشد.

(ج) چراغهای مندرج در این مقررات بایستی، در صورت وجود، در شرایط دید محدود از طلوع تا غروب آفتاب نیز نشان داده شوند و می توانند در کلیه موقعیتهای دیگری که الزامی بنظر می رسد نشان داده شوند.

(د) مقررات مربوط به علائم روز هنگام روز رعایت گردد.

(ه) چراغها و علائم روز مندرج در این مقررات بایستی با پیش بینی های پیوست شماره ۱ این مقررات مطابقت نماید.

ماده ۲۱ - تعاریف: (الف) «چراغ دکل» عبارتست از چراغ سفیدی در روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور که نور ممتدی در قطاع ۲۲۵ درجه ای در سطح افق را نشان می دهد و به نحوی تعبیه شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی در طرفین شناور دیده شود.

(ب) «چراغهای جانبی» عبارتند از یک چراغ سبز در طرف راست و یک چراغ قرمز در طرف چپ که هر یک نور ممتدی در قطاع ۱۲/۵ درجه ای در سطح افق را نشان می دهد و

بنحوی تعبیه شده که نور از سینه تا ۲۲/۵ درجه بعد از راستای عرضی در طرف مربوطه دیده شود. در شناوری با طول کمتر از ۲۰ متر چراغهای جانبی می‌توانند در یک فانوس ترکیبی روی محور سرتاسری سینه به پاشنه شناور قرار گیرند.

(ج) «چراغ پاشنه» عبارتست از چراغ سفیدی که حتی المقدور نزدیک به پاشنه شناور قرار گرفته و نور ممتدی در قطاع ۱۳۵ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد و بنحوی تعبیه شده که نور از پاشنه تا ۶۷/۵ درجه در طرفین شناور دیده شود.

(د) «چراغ یدک‌کشی» عبارتست از چراغ زردی که همان مشخصات چراغ پاشنه را که در بند (ج) این ماده تعریف شده است دارا می‌باشد.

(ه) «چراغ همه‌جانبه» عبارتست از چراغی که نور ممتدی در قطاع ۳۶۰ درجه‌ای در سطح افق را نشان می‌دهد.

(و) «چراغ چشمک‌زن» عبارتست از چراغی که در فواصل معین با فرکانس ۱۲۰ بار یا بیشتر در هر دقیقه چشمک می‌زند.

ماده ۲۲- دید چراغها: چراغهای مندرج در این مقررات بایستی دارای شدت نوری مطابق با مفاد بخش ۸ پیوست (۱) این مقررات باشند بنحوی که در بردهای حداقل زیر دیده شوند:

(الف) در شناورهای با طول ۵۰ متر یا بیشتر:

- چراغ دکل، ۶ میل؛

- چراغ جانبی، ۳ میل؛

- چراغ پاشنه، ۳ میل؛

- چراغ یدک‌کشی، ۳ میل؛

- چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه‌جانبه، ۳ میل.

(ب) در شناورهای با طول ۱۲ متر یا بیشتر ولی کمتر از ۵۰ متر:

- چراغ دکل، ۵ میل؛ ولی در مواردی که طول شناور کمتر از ۲۰ متر باشد، ۳ میل؛

- چراغ جانبی، ۲ میل؛

- چراغ پاشنه، ۲ میل؛

- چراغ یدک‌کشی، ۲ میل؛

- چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه جانبه، ۲ میل.

(ج) در شناورهای با طول کمتر از ۱۲ متر:

- چراغ دکل، ۲ میل؛

- چراغ جانبی، ۱ میل؛

- چراغ پاشنه، ۲ میل؛

- چراغ یدک‌کشی، ۲ میل؛

- چراغ سفید، قرمز، سبز یا زرد همه جانبه، ۲ میل.

ماده ۲۳ - شناور موتوری در حال حرکت: (الف) شناور موتوری در حال حرکت بایستی

چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) یک چراغ دکل در سینه؛

(۲) چراغ دکل دومی در پاشنه و بالاتر از چراغ دکل سینه؛ باستثناء شناوری با طول کمتر

از ۵۰ متر که ملزم به نشان دادن این چراغ نبوده ولی می‌تواند این کار را انجام دهد؛

(۳) چراغهای جانبی؛

(۴) چراغ پاشنه.

(ب) شناور از نوع هواناو در حال عملیات در وضعیت بی‌وزنی بایستی، علاوه بر

چراغهای مندرج در بند (الف) این ماده، یک چراغ زرد چشمک‌زن همه‌جانبه نیز نشان دهد.

(ج) شناور موتوری با طول کمتر از ۷ متر که حداکثر سرعت آن از ۷ گره تجاوز ننماید

می‌تواند، بجای چراغهای مندرج در بند (الف) این ماده، یک چراغ همه‌جانبه نشان دهد.

چنین شناوری بایستی، حتی‌المقدور، چراغهای جانبی را نیز نشان دهد.

ماده ۲۴ - یدک‌کشی و فشار یدک بجلو: (الف) شناور موتوری در حال یدک‌کشی بایستی

علایم زیر را نشان دهد:

(۱) بجای چراغ مندرج در ماده ۲۳ (۱)، دو چراغ دکل در سینه در یک خط عمودی. وقتی

که طول یدک، با احتساب از پاشنه شناور یدک‌کننده تا انتهای پاشنه یدک از ۲۰۰ متر تجاوز

نماید، سه چراغ از این نوع در یک خط عمودی؛

(۲) چراغهای جانبی؛

(۳) یک چراغ پاشنه؛

(۴) یک چراغ یدک‌کشی در یک خط عمودی بالای چراغ پاشنه؛

(۵) وقتی که طول یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، یک علامت لوزی شکل در جایی که

بوضوح دیده شود.

(ب) وقتی که شناور فشاردهنده و شناور تحت فشار به جلو بصورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند بایستی بعنوان شناور موتورر تلقی گردیده و چراغهای مندرج در ماده ۲۳ را نشان دهد.

(ج) شناور موتورر در حال فشار دادن یدک به جلو یا یدک‌کشی از پهلو، مگر در مورد واحد مرکب، بایستی چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) بجای چراغ مندرج در ماده ۲۳ (الف) (۱)، دو چراغ دکل سینه در یک خط عمودی؛

(۲) چراغهای جانبی؛

(۳) یک چراغ پاشنه؛

(د) شناور موتورر مشمول مفاد بندهای (الف) و (ج) این ماده بایستی ماده ۲۳ (الف) (۲)

را نیز رعایت نمایند.

(ه) شناور یا جسمی که یدک می‌شود بایستی علائم زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) یک چراغ پاشنه؛

(۳) وقتی که طول یدک از ۲۰۰ متر تجاوز نماید، یک علامت لوزی شکل در جایی که به

وضوح دیده شود.

(و) ضمن اینکه هر تعداد شناوری که از پهلو یدک می‌شوند یا بصورت گروهی به جلو

فشار داده می‌شوند بایستی چراغهایی مانند یک شناور را روشن نمایند.

(۱) شناوری که به جلو فشار داده می‌شود، اگر جزئی از یک واحد مرکب نباشد، بایستی

در انتهای سینه چراغهای جانبی را نشان دهد.

(۲) شناوری که از پهلو یدک می‌شود بایستی چراغ پاشنه و در انتهای سینه چراغهای

جانبی را نشان دهد.

(ز) در صورتیکه بهر علت معقول نشان دادن چراغهای مندرج در بند (ه) این ماده برای شناور یا جسمی که یدک می شود عملی نباشد، بایستی کلیه اقدامات بمنظور روشنایی شناور یا جسمی که یدک می شود و یا حداقل بمنظور نشان دادن وجود شناور یا جسم بدون چراغ بعمل آید.

ماده ۲۵ - شناورهای بادبانی در حال حرکت و شناورهای پارویی: (الف) شناور بادبانی در حال حرکت بایستی چراغهای زیر را نشان دهد:

(۱) چراغهای جانبی؛

(۲) یک چراغ پاشنه.

(ب) در شناور بادبانی با طول کمتر از ۱۲ متر چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده می تواند در یک فانوس ترکیبی در بالا یا نزدیک بالای دکل در جایی که بوضوح دیده می شود قرار گیرد.

(ج) شناور بادبانی در حال حرکت می تواند، علاوه بر چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده، در بالا یا نزدیک بالای دکل، در جایی که بوضوح دیده شوند، دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی نشان دهد، که چراغ بالایی قرمز و پایینی سبز بوده، ولی این چراغها بایستی همزمان با فانوس ترکیبی مجاز در بند (ب) این ماده نشان داده شوند.

(د) (۱) شناور بادبانی با طول کمتر از ۷ متر بایستی، حتی المقدور، چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این ماده را نشان دهد، در غیر این صورت بایستی یک چراغ قوه یا فانوس روشنی با نور سفید آماده داشته باشد تا بموقع جلوگیری از تصادم نشان دهد.

(۲) شناور پارویی می تواند چراغهای مقرر در این ماده برای شناور بادبانی را نشان دهد، در غیر این صورت بایستی یک چراغ قوه یا فانوس روشنی با نور سفید آماده داشته باشد تا بموقع جهت جلوگیری از تصادم نشان دهد.

(ه) شناور در حال پیشروی با بادبان اگر توأمأ از نیروی موتور نیز استفاده نماید بایستی در سینه در جایی که بوضوح دیده شود یک علامت مخروطی شکل که رأس آن به طرف پایین باشد، نشان دهد.

ماده ۲۶ - شناورهای صیادی: (الف) شناور مشغول ماهیگیری، در حال حرکت یا لنگر،

بایستی فقط چراغها و علایم مقرر در این ماده را نشان دهد.

(ب) شناور مشغول ماهیگیری با تور کششی، که بمعنی کشیدن تور یا سایر وسایل ماهیگیری مورد استفاده در آب می‌باشد، بایستی علایم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، بالایی سبز و پایینی سفید، یا علامتی مرکب از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالای دیگری قرار گرفته باشند؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می‌تواند بجای این علامت یک سبد نشان بدهد؛
(۲) یک چراغ دکل در پشت و بالاتر از چراغ سبز همه‌جانبه؛ شناور با طول کمتر از ۵۰ متر ملزم به نشان دادن چنین چراغی نبوده ولی می‌تواند اینکار را انجام دهد؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(ج) شناور مشغول ماهیگیری، بغیر از ماهیگیری با تور کششی، بایستی علایم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، بالایی قرمز و پایینی سفید، یا علامتی مرکب از دو مخروط که رئوس آنها بر هم منطبق و در یک خط عمودی یکی بالای دیگری قرار گرفته باشد؛ شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می‌تواند بجای این علامت یک سبد نشان دهد؛
(۲) وقتیکه وسایل ماهیگیری در فاصله افقی بیش از ۱۵۰ متر از شناور گسترده شده باشد، یک چراغ سفید همه‌جانبه یا یک مخروط که رأس آن بطرف بالا و در جهت وسیله ماهیگیری باشد؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(د) شناور مشغول ماهیگیری در مجاورت سایر شناورهای مشغول ماهیگیری می‌تواند علایم اضافی مندرج در ضمیمه ۲ این مقررات را نشان دهد.

(ه) شناوری که مشغول ماهیگیری نیست بایستی چراغها یا علایم مقرر در این ماده را نشان دهد، بلکه فقط به نشان دادن چراغها یا علایم در نظر گرفته شده برای شناور با طول مشابه اکتفا نماید.

ماده ۲۷ - شناورهای خارج از کنترل یا با قابلیت مانور محدود: (الف) شناور خارج از کنترل بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

- (۱) دو چراغ قرمز همه جانبه در یک خط عمودی و جایی که بوضوح دیده شوند؛
- (۲) دو توپ یا علائم مشابه آن در یک خط عمودی در جایی که بوضوح دیده شوند؛
- (۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه.

(ب) شناور با قابلیت مانور محدود، بغیر از شناور مشغول عملیات مین‌روبی، بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

- (۱) سه چراغ همه جانبه در یک خط عمودی در جایی که بوضوح دیده شوند. چراغهای بالایی و پایینی بایستی قرمز و چراغ میانی بایستی سفید باشد؛
- (۲) سه علامت در یک خط عمودی در جایی که بوضوح دیده شوند. علائم بالایی و پایینی بایستی به شکل توپ و علامت میانی یک لوزی باشد؛
- (۳) به هنگام دریانوردی، چراغهای دکل، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه، علاوه بر چراغهای مقرر در شق (۱)؛

(۴) وقتی که در لنگر باشد، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شق‌های (۱) و (۲). چراغ، چراغها یا علائم مقرر در ماده ۳۰.

(ج) شناور مشغول عملیات یدک‌کشی بنحوی که قادر به انحراف از مسیر خود نباشد بایستی، علاوه بر چراغها یا علائم مقرر در شق‌های (ب) (۱) و (۲) این ماده، چراغها یا علامت مقرر در ماده ۲۴ (الف) را نیز نشان دهد.

(د) شناور مشغول عملیات لایروبی یا زیرآبی، وقتی که قابلیت مانور آن محدود باشد، بایستی چراغها و علائم مقرر در بند (ب) این ماده را نشان دهد و بعلاوه بایستی وقتی که مانعی وجود داشته باشد، چراغها یا علائم زیر را نیز نشان دهد:

- (۱) دو چراغ قرمز همه جانبه یا دو توپ در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که مانع در آن وجود دارد؛
- (۲) دو چراغ سبز همه جانبه یا دو لوزی در یک خط عمودی به منظور نشان دادن طرفی که

از آن شناور دیگری می‌تواند عبور کند؛

(۳) به هنگام دریانوردی، علاوه بر چراغهای مقرر در این بند، چراغهای دکل، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه؛

(۴) شناور مشمول مفاد این بند وقتی که در لنگر باشد بایستی بجای چراغها یا علائم مقرر در ماده ۳۰ چراغها یا علائم مقرر در شق‌ها (۱) و (۲) را نشان دهد.

(۵) هر زمان که اندازه شناور مشغول عملیات غواصی مانع نشان دادن علائم مقرر در بند (د) این ماده باشد، بایستی یک بدل غیر قابل انعطاف از پرچم «A» مقررات بین‌المللی که ارتفاع آن از یک متر کمتر نباشد نشان دهد. اقداماتی بمنظور اطمینان از رؤیت همه جانبه آن بایستی بعمل آید.

(و) شناور مشغول عملیات مین‌روبی بایستی علاوه بر چراغهای مقرر برای شناورهای موتوری در ماده ۲۳، سه چراغ سبز همه‌جانبه یا سه توپ نشان دهد. یکی از این چراغها یا علائم بایستی در روی دکل اصلی سینه یا در نزدیکی آن و در تالی دیگر هر کدام در منتهی‌الیه بازوی دکل نشان داده شوند. این چراغها یا علائم نشان می‌دهد که نزدیک شدن بفاصله کمتر از ۱۰۰۰ متر به پاشنه یا ۵۰۰ متر به طرفین مین‌روب برای هر شناور دیگر خطرناک است. (ز) شناورهای با طول کمتر از ۷ متر ملزم به نشان دادن چراغهای مقرر در این ماده نمی‌باشند.

(ح) علائم مقرر در این ماده علائم شناورهای در حالت اضطرار یا محتاج کمک نمی‌باشند. این قبیل علائم در ضمیمه (۴) این مقررات ذکر شده‌اند.

ماده ۲۸ - شناورهای با محدودیت آبخور: شناور با محدودیت آبخور می‌تواند، علاوه بر چراغهای مقرر برای شناورهای موتوری در ماده ۲۳، سه چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، با یک علامت استوانه‌ای در جایی که بوضوح دیده شوند نشان دهد.

ماده ۲۹ - شناورهای راهنما: (الف) شناور مشغول انجام وظایف راهنمایی بایستی چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه‌جانبه در یک خط عمودی، بالایی سفید و پایینی قرمز، در روی دکل اصلی یا در نزدیکی آن؛

(۲) وقتی که در حال حرکت باشد، علاوه بر آن، چراغهای جانبی و یک چراغ پاشنه؛
 (۳) وقتی که در لنگر باشد، علاوه بر چراغهای مقرر در شق (۱)، چراغ، چراغها یا علامت
 لنگر.

(ب) شناور راهنما وقتی که مشغول انجام وظایف راهنمایی نباشد بایستی چراغها یا
 علائم مقرر برای شناور با طول مشابه خود را نشان دهد.
 ماده ۳۰- شناورهای لنگر انداخته و به گل نشسته: (الف) شناور در لنگر بایستی در جایی که
 بوضوح دیده شود چراغها یا علائم زیر را نشان دهد:

(۱) در قسمت سینه، یک چراغ سفید همه جانبه یا یک توپ؛
 (۲) در پاشنه یا در نزدیک آن و در سطحی پایینتر از چراغ مقرر در شق (۱)، یک چراغ
 سفید همه جانبه.

(ب) شناور با طول کمتر از ۵۰ متر می تواند بجای چراغهای مقرر در بند (الف) این ماده
 یک چراغ سفید همه جانبه در جایی که بوضوح دیده شود نشان دهد.

(ج) شناور در لنگر می تواند، و یک شناور با طول ۱۰۰ متر و بیشتر بایستی، از چراغهای
 کاری موجود یا مشابه آنها نیز بمنظور روشنایی هر شه های خود استفاده نماید.

(د) شناور به گل نشسته بایستی چراغهای مقرر در بند (الف) یا (ب) این ماده و علاوه
 چراغها و علائم زیر را در جایی که بوضوح دیده شوند نشان دهد:

(۱) دو چراغ همه جانبه در یک خط عمودی؛

(۲) سه توپ در یک خط عمودی.

(ه) شناور با طول کمتر از ۷ متر، و تیکه خارج از کانال باریک یا نزدیکی آن، آبراه یا
 لنگرگاه، یا جایی که معمولاً شناورهای دیگر دریا نوردی می کنند، لنگر انداخته یا به گل
 نشسته باشد، ملزم به نشان دادن چراغها یا علائم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (د) این ماده
 نخواهد بود.

ماده ۳۱- هواپیماهای آب نشین: وقتی که برای هواپیمای آب نشین نشان دادن چراغها و
 علائم یا مشخصات و یا در محلهای مقرر در مقررات این قسمت غیر عملی باشد بایستی
 حتی الامکان چراغها و علائم یا مشخصات و در محلهای مشابه نشان دهد.

قسمت د - علایم صوتی و نورانی

ماده ۳۲ - تعاریف: (الف) کلمه «سوت» عبارتست از هر نوع وسیله صوتی که قادر به ایجاد بوقهای مقرر بوده و با مشخصات پیوست ۳ این مقررات تطبیق نماید.

ب - واژه «بوق کوتاه» عبارتست از بوقی بمدت تقریبی یک ثانیه باشد.

ج - واژه «بوق بلند» عبارتست از بوقی بمدت چهارالی شش ثانیه.

ماده ۳۳ - وسایل و علایم صوتی: (الف) شناور با طول ۱۲ متر یا بیشتر بایستی مجهز به یک سوت و یک زنگ و شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر بایستی، علاوه بر آن، مجهز به یک سنج باشد، به طوری که طنین و صدای آن با طنین و صدای زنگ اشتباه نشود. سوت، زنگ و سنج بایستی با مشخصات مقرر در ضمیمه ۳ این مقررات مطابقت نمایند. زنگ یا سنج یا هر دو می‌توانند با وسایل دیگری که دارای همان مشخصات صوتی مربوطه باشند جایگزین گردند، مشروط بر اینکه تولید علایم صوتی لازم بصورت دستی همواره ممکن باشد.

(ب) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به داشتن وسایل تولیدکننده علایم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده نمی‌باشد، ولی در صورت نداشتن آنها، می‌بایست مجهز به وسایل دیگری باشد که علایم صوتی مؤثری تولید نماید.

ماده ۳۴ - علایم مانور و اخطار: (الف) وقتی که شناورها در دید یکدیگر قرار دارند، شناور موتوری در حال حرکت، موقعی که بر طبق این مقررات یا الزامات آن مانور می‌نماید، بایستی آن مانور را با علایم زیر بوسیله سوت اعلام نماید:

- یک بوق کوتاه به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم»؛

- دو بوق کوتاه به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم»؛

- سه بوق کوتاه به معنی اینکه «من در حال مانور با موتورهای عقب هستم».

(ب) هر شناور می‌تواند علایم صوتی مقرر در بند (الف) این ماده را با علایم نورانی زیر، به تناوب مورد نیاز، درحالی که مانور انجام می‌گیرد، تکمیل نماید:

(۱) این علایم نورانی دارای معانی زیر خواهند بود:

- یک چشمک به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به راست هستم»؛

- دو چشمک به معنی اینکه «من در حال تغییر مسیر خود به چپ هستم»؛

- سه چشمک به معنی اینکه «من در حال مانور با موتورها به عقب هستم».

(۲) زمان هر چشمک بایستی در حدود یک ثانیه باشد، فاصله زمانی بین چشمکها بایستی در حدود یک ثانیه باشد، و فاصله زمانی بین علایم متوالی نبایستی کمتر از ۱۰ ثانیه باشد؛
 (۳) چراغ مورد استفاده برای این علامت بایستی، در صورت وجود، یک چراغ سفید همه جانبه، یا بر دید حداقل ۵ میل بوده و بایستی با مندرجات ضمیمه ۱ مطابقت داشته باشد.
 (ج) وقتی که شناورها در یک کانال یا آبراه باریک در دید یکدیگر قرار داشته باشند:
 (۱) شناوری که قصد سبقت گرفتن از دیگری را داشته باشد بایستی با رعایت ماده ۹ (ه) (۱) قصد خود را بوسیله علایم زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:

- دو بوق بلند و سپس یک بوق کوتاه به معنی اینکه «من قصد سبقت گرفتن از طرف راست شما را دارم»؛

- دو بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه به معنی اینکه «من قصد سبقت گرفتن از طرف چپ شما را دارم»؛

(۲) شناوری که از آن سبقت گرفته می شود وقتی که مطابق ماده ۹ (ه) (۱) عمل می کند بایستی موافقت خود را بوسیله علامت زیر با استفاده از سوت خود اعلام نماید:
 - یک بوق بلند، یک بوق کوتاه، یک بوق بلند و یک بوق کوتاه، بترتیب.

(د) وقتی که شناور در دید یکدیگر بهم نزدیک می شوند و به هر علتی یکی از شناورها مقاصد یا اقدامات دیگری را درک نکند، یا در انجام اقدام مؤثر توسط شناور دیگر بمنظور احتراز از تصادم در تردید باشد، شناوری که در تردید است بایستی تردید خود را سریعاً با به صدا در آوردن حداقل پنج بوق کوتاه و سریع با استفاده از سوت اعلام نماید. این علامت را می توان با یک علامت نورانی متشکل از حداقل پنج چشمک کوتاه و سریع تکمیل نمود.
 (ه) شناوری که به پیچ یا محلی از کانال یا آبراه نزدیک می شود که ممکن است وجود مانعی باعث استتار شناورهای دیگر گردد بایستی یک بوق بلند بصدا در آورد. هر شناور نزدیک شونده که در محدوده پیچ یا وراء مانع این صدا را می شنود بایستی با یک بوق بلند به این علامت پاسخ دهد.

(و) اگر سوتهای روی یک شناور در فاصله ای بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر قرار گرفته

باشند بایستی فقط از یک سوت برای دادن علائم مانور و اخطار استفاده گردد.
ماده ۳۵- علائم صوتی در دید محدود: در یک ناحیه با دید محدود یا نزدیک آن، در هنگام روز یا شب، علائم مقرر در این ماده بایستی به نحو زیر استفاده شوند:

(الف) شناور موتوری در حال دریانوردی بایستی در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشند یک بوق بلند بصدا درآورد.

(ب) شناور موتوری در حال حرکت اگر موتورهایش متوقف و در حال دریانوردی نباشد بایستی در فواصلی که از دو دقیقه بیشتر نباشد دو بوق بلند متوالی با فاصله‌ای در حدود ۲ ثانیه بین آنها بصدا درآورد.

(ج) شناور خارج از کنترل، شناور با قابلیت مانور محدود، شناور یا محدودیت آب‌خور، شناور بادبانی، شناور مشغول ماهیگیری و شناور مشغول یدک کردن یا فشار دادن شناور دیگر بایستی، بجای علائم مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این ماده، در فواصلی که بیشتر از دو دقیقه نباشند سه بوق متوالی، یعنی یک بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه بصدا درآورد.

(د) شناور یدک شونده یا اگر بیش از یک شناور یدک می‌شوند آخرین شناور یدک شونده اگر دارای نفر باشد، بایستی در فواصلی که بیش از دو دقیقه نباشند چهار بوق متوالی، یعنی یک بوق بلند و سپس دو بوق کوتاه بصدا درآورد.

این علامت حتی المقدور بایستی بلافاصله پس از بصدا درآمدن علامت یدک‌کش تولید شود.

(ه) وقتی که شناور فشاردهنده و شناور تحت فشار به جلو بصورت یک واحد مرکب محکم به یکدیگر متصل باشند بایستی بعنوان یک شناور موتوری تلقی گردیده و بایستی علائم مقرر در بندهای (الف) یا (ب) این ماده را تولید نماید.

(و) شناور در لنگر بایستی در فواصلی که از یک دقیقه بیشتر نباشد، زنگ خود را بمدت پنج ثانیه بطور سریع بصدا درآورد. در شناور با طول ۱۰۰ متر یا بیشتر زنگ مذکور بایستی در سینه شناور بصدا درآمده و بلافاصله پس از بصدا درآمدن زنگ بایستی سنج حدوداً بمدت پنج ثانیه در پاشنه بصدا درآید. بعلاوه شناور در لنگر می‌تواند بمنظور اعلام موقعیت خود و احتمال تصادم با شناور نزدیک شونده سه بوق متوالی یعنی یک بوق کوتاه، یک بوق بلند و

یک بوق کوتاه بصدا درآورد.

(ز) شناور به گل نشسته بایستی علامت زنگ و در صورت لزوم علامت سنج مقرر در بند (و) این ماده را بصدا درآورده و بایستی، علاوه بر آن، سه ضربه جدا و واضح بلافاصله قبل و بعد از زدن سریع زنگ به آن وارد آورد. بعلاوه شناور به گل نشسته می تواند علامت مناسب را با استفاده از سوت بصدا درآورد.

(ح) شناور با طول کمتر از ۱۲ متر ملزم به تولید علایم فوق الذکر نمی باشد، ولی در صورت عدم تولید آنها، بایستی علایم صوتی مؤثر دیگری در فواصلی که از ۲ دقیقه بیشتر نباشد تولید نماید.

(ط) شناور راهنما وقتی که مشغول انجام وظایف راهنمایی می باشد می تواند علاوه بر علایم مقرر در بندهای (الف)، (ب) یا (و) این ماده علامت مشخصه ای شامل چهار بوق کوتاه نیز بصدا درآورد.

ماده ۳۶ - علایم جلب توجه: هر شناور می تواند در صورت لزوم بمنظور جلب توجه شناور دیگر از علایم نورانی یا صوتی که با علایم مجاز در قسمتهای دیگر این مقررات اشتباه نشود استفاده نماید، یا می تواند سمت نوافکن خود را بطرف خطر هدایت نماید، به نحوی که مزاحم هیچ شناور دیگری نگردد.

ماده ۳۷ - علایم اضطرار: وقتی که شناور در حالت اضطرار بوده و نیاز به کمک دارد بایستی علایم مقرر در ضمیمه ۴ این مقررات را تولید یا نشان دهد.

قسمت ۵ - مستثنیات

ماده ۳۸ - مستثنیات: هر شناور (یا طبقه ای از شناورها) که قبل از لازم الاجرا شدن این مقررات تیر حمال آن کار گذاشته شده یا در مرحله مشابه ساختمانی باشد، مشروط بر متابعت از الزامات مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۶۰ ممکن است از رعایت مقررات حاضر بشرح ذیل مستثناء گردد:

(الف) نصب چراغها با برد نورانی مقرر در ماده ۲۲، تا چهار سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این مقررات.

- (ب) نصب چراغها با مشخصات رنگ، مقرر در بخش ۷ ضمیمه این مقررات، تا چهار سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.
- (ج) تغییر محل چراغها بعلت تبدیل از واحدهای اندازه‌گیری امپریال به متریک و یکسان نمودن ارقام اندازه‌گیری، مستثنی بطور دائم.
- (د) (۱) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول کمتر از ۱۵۰ متر، ناشی از مندرجات بخش ۳ (الف) ضمیمه ۱، مستثنی بطور دائم.
- (۲) تغییر محل چراغهای دکل در شناورهای با طول ۱۵۰ یا بیشتر، ناشی از مندرجات بخش ۳ (الف) ضمیمه ۱ این مقررات، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.
- (ه) تغییر محل چراغهای دکل ناشی از مندرجات بخش ۲ (ب) ضمیمه ۱، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.
- (و) تغییر محل چراغهای جانبی ناشی از مندرجات بخش ۲ (ز) و ۳ (ب) ضمیمه ۱، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.
- (ز) مشخصات وسایل علایم صوتی مقرر در ضمیمه ۳، تا ۹ سال بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقررات.

ضمیمه ۱ - تعیین محل و جزئیات فنی چراغها و علائم

- ۱ - تعریف: اصطلاح «ارتفاع از عرشه» بمعنی ارتفاع از بالاترین عرشه سراسری می‌باشد.
- ۲ - محل و فاصله عمودی چراغها: (الف) در یک شناور موتوری با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای دکل بایستی به ترتیب زیر نصب گردند:
- (۱) چراغ دکل سینه، یا در صورتیکه فقط یک چراغ دکل داشته باشد. چراغ مذکور در ارتفاعی از عرشه که از ۶ متر کمتر نباشد، و اگر عرض شناور از ۶ متر تجاوز نماید، در آن صورت در ارتفاعی از عرشه که از عرض مذکور کمتر نباشد، با اینهمه لزومی به نصب این چراغ در ارتفاعی بیش از ۱۲ متر از عرشه نمی‌باشد؛

- (۲) وقتی که دو چراغ دکل داشته باشد چراغ دکل پاشنه بایستی حداقل ۴/۵ متر عمودی از چراغ دکل سینه بالاتر باشد.
- (ب) فاصله عمودی چراغهای دکل در شناورهای موتور بایستی بنحوی باشد که در تمام شرایط معمولی خمش چراغ دکل پاشنه بالاتر و متمایز از چراغ دکل سینه در فاصله ۱۰۰۰ متری از سینه به هنگام مشاهده از سطح دریا دیده شود.
- (ج) چراغ دکل شناور موتوری با طول ۱۲ متر ولی کمتر از ۲۰ متر بایستی در ارتفاعی از لبه شناور قرار گیرد که از ۲/۵ متر کمتر نباشد.
- (د) شناور موتوری با طول کمتر از ۱۲ متر می تواند بالاترین چراغ را در ارتفاعی کمتر از ۲/۵ متر از لبه شناور نصب نماید. با اینهمه وقتی که چراغ دکل علاوه بر چراغهای جانبی و چراغ پاشنه نصب شده باشد، در آن صورت این چراغ دکل بایستی حداقل ۱ متر بالاتر از چراغهای جانبی قرار گیرد.
- (ه) یکی از دو یا سه چراغ دکل مقرر برای شناور موتوری وقتی که مشغول یدک کشی یا فشار دادن شناور دیگری به جلو باشد بایستی در همان محل چراغ دکل سینه شناور موتوری قرار گیرد.
- (و) در تمام اوضاع چراغ یا چراغهای دکل بایستی طوری قرار بگیرند که بالاتر و متمایز از سایر چراغها و موانع باشند.
- (ز) چراغهای جانبی شناور موتوری بایستی در ارتفاعی از عرشه قرار گیرند که از سه چهارم ارتفاع چراغ دکل سینه بیشتر نباشد. این چراغها بایستی به اندازه ای پایین باشند که با چراغهای روی عرشه تداخل نمایند.
- (ح) چراغهای جانبی، اگر به صورت فانوس ترکیبی در شناور موتوری با طول کمتر از ۲۰ متر باشند، بایستی در ارتفاعی پایین تر از چراغ دکل قرار گیرند که از یک متر کمتر نباشد.
- (ط) وقتی که مقررات داشتن دو یا سه چراغ در یک خط عمودی را ایجاب نماید، فاصله این چراغها بایستی به قرار زیر باشد:
- (۱) در یک شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی از ۲ متر کمتر نباشد، و پایین ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد،

نبایستی کمتر از ۴ متر از عرشه قرار گیرد؛

(۲) در یک شناور با طول کمتر از ۲۰ متر فاصله این چراغها از یکدیگر بایستی از یک متر کمتر نباشد و پایین‌ترین این چراغها، مگر در جایی که داشتن چراغ یدک الزامی باشد، نبایستی کمتر از ۲ متر از لبه شناور قرار گیرد؛

(۳) وقتی که شناور دارای سه چراغ باشد بایستی به فاصله مساوی از یکدیگر قرار گیرند. (ی) چراغ پایینی از دو چراغ همه جانبه مقرر برای شناور صیادی وقتی که مشغول ماهیگیری است بایستی در ارتفاعی از چراغهای جانبی که از دو برابر فاصله بین دو چراغ عمودی کمتر نباشد قرار گیرد.

(ک) چراغ لنگر سینه، وقتی که شناور دو چراغ لنگر داشته باشد، نبایستی کمتر از ۴/۵ متر بالا چراغ لنگر پاشنه قرار گیرد. در شناور با طول ۵۰ متر یا بیشتر چراغ لنگر سینه نبایستی در ارتفاعی کمتر از ۶ متر از عرشه قرار گیرد.

۳- محل و فاصله افقی چراغها: (الف) وقتی که دو چراغ دکل برای شناور موتوری مقرر شده باشد، فاصله افقی بین آنها نبایستی از نصف طول شناور کمتر باشد ولی لزومی ندارد که از ۱۰۰ متر تجاوز نماید. چراغ سینه بایستی طوری قرار گیرد که فاصله آن از سینه از یک چهارم طول شناور تجاوز ننماید.

(ب) در شناور با طول ۲۰ متر یا بیشتر چراغهای جانبی نبایستی جلوتر از چراغهای دکل سینه قرار گیرند. این چراغها بایستی در طرفین شناور یا نزدیک آن قرار گیرند.

۴- مشخصات محل چراغهای نشان‌دهنده جهت، برای شناورهای صیادی، لایروپها و شناورهای مشغول عملیات زیرآبی: (الف) چراغ نشان‌دهنده جهت و مسایل به آب انداخته شده از شناور صیادی مشغول ماهیگیری به طوری که در ماده ۲۶ (ج) (۲) مقرر شده بایستی در فاصله افقی که کمتر از ۲ متر و بیشتر از ۶ متر از دو چراغ قرمز و سفید همه جانبه نباشد قرار گیرد. این چراغ بایستی در جایی قرار گیرد که بالاتر از چراغ سفید همه جانبه مقرر در ماده (۲۶) (ج) (۱) و پایین‌تر از چراغهای جانبی باشد.

(ب) چراغها و علائم شناور مشغول لایروبی یا عملیات زیرآبی برای نشان دادن طرف مانع یا طرف عبور ایمن، بطوریکه در ماده ۲۷ (د) (۱) و (۲) مقرر شده، بایستی در حداکثر

فاصله افقی ممکن، که به هیچ وجه از ۲ متر کمتر نباشد، از چراغها یا علائم مقرر در ماده ۲۷ (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد. در هیچ مورد نایستی بالاترین این چراغها یا علائم در ارتفاعی بیشتر از پایین ترین سه چراغ یا علامت مقرر در ماده ۲۷ (ب) (۱) و (۲) قرار گیرد.

۵- محفظه چراغهای جانبی: چراغهای جانبی بایستی مجهز به محفظه‌ای با صفحات کناری به رنگ سیاه مات، و منطبق با الزامات بخش ۹ این ضمیمه باشند. در حالت فانوس ترکیبی، که در آن فقط از یک فیلمان عمودی استفاده می شود و قسمتهای سبز و قرمز توسط تیغه باریکی از هم متمایز می گردند، لزومی به نصب محفظه خارجی نمی باشد.

۶- علائم: (الف) علائم بایستی به رنگ سیاه و به اندازه‌های زیر باشند:

(۱) توپ با قطری که کمتر از ۰/۶ متر نباشد؛

(۲) مخروط با قطر پایه که کمتر از ۰/۶ متر نباشد و ارتفاع دو برابر قطر آن؛

(۳) استوانه با قطری که کمتر از ۰/۶ متر نباشد و ارتفاع دو برابر قطر آن؛

(۴) علامت لوزی شامل دو مخروط به شرح بند (۲) فوق با قاعده مشترک خواهد بود.

(ب) فاصله عمودی بین علائم بایستی حداقل ۱/۵ متر باشد.

(ج) در شناور با طول کمتر از ۲۰ متر می توان از علائم با ابعاد کمتر ولی متناسب با اندازه

شناور استفاده نمود و فاصله بین آنها نیز می تواند به همان نسبت کاهش یابد.

۷- مشخصات رنگ چراغها: جنس رنگ نور کلیه چراغهای دریانوردی بایستی مطابق

با استانداردهای زیر باشد، که در محدوده سطح دیاگرام مشخص شده برای هر رنگ توسط

کمیسیون بین المللی روشنایی می باشد. حدود سطح برای هر رنگ با تعیین مختصات

گوشه‌ها مشخص گردیده که به قرار زیر می باشند:

(۱) سفید

X	۰/۵۲۵	۰/۵۲۵	۰/۴۵۲	۰/۳۱۰	۰/۴۴۳
Y	۰/۳۸۲	۰/۴۴۰	۰/۴۴۰	۰/۳۴۸	۰/۳۸۲

(۲) سبز

X	۰/۰۲۸	۰/۰۰۹	۰/۳۰۰	۰/۲۰۳
Y	۰/۳۸۵	۰/۷۲۳	۰/۵۱۱	۰/۳۵۶

(۳) قرمز

X	۰/۶۸۰	۰/۶۶۰	۰/۷۳۵	۰/۷۲۱
Y	۰/۳۲۰	۰/۳۲۰	۰/۲۶۵	۰/۲۵۹

(۴) زرد

X	۰/۶۱۲	۰/۶۱۸	۰/۵۷۵	۰/۵۷۵
Y	۰/۳۸۲	۰/۳۸۲	۰/۴۲۵	۰/۴۰۶

۸- شدت نور چراغها: (الف) حداقل شدت نور چراغها بایستی از فرمول زیر محاسبه

شود: که در آن

I عبارت است از شدت نور بر حسب شمع در شرایط کار،

T عبارت است از ضریب حداقل نور برابر $2 \times 10^{-7} \text{ LUX}$ ،

D عبارت است از برد دید (برد نورانی) چراغ به میل دریایی،

K عبارت است از قابلیت انتشار جوی.

برای چراغهای مقرر مقدار K برابر ۰/۸ خواهد بود، مربوط به دید جوی تقریباً ۱۳ میل

دریایی می باشد.

(ب) نمونه‌ای از ارقام بدست آمده از فرمول مذکور در جدول زیر داده شده:

شدت نور چراغ بر حسب شمع با احتساب $K = 0/8$	برد دید (برد نورانی) چراغ به میل دریایی
I	D
۰/۹	۱
۴/۳	۲
۱۲	۳
۲۷	۴
۵۲	۵
۹۴	۶

توضیح: حداکثر شدت نور چراغهای دریانوردی بایستی بمنظور احتراز از انعکاس غیر لازم محدود گردند.

۹ - قطاع های افقی: (الف) (۱) در جهت جلو، چراغهای جانبی شناور بایستی دارای حداقل شدت نور لازم باشند. شدت نور بایستی بین ۱ تا ۳ درجه در خارج از قطاع های مقرر عملاً به حد صفر برسد.

(۲) برای چراغهای پاشنه و چراغهای دکل و در ۲۲/۵ درجه از راستای عرضی به طرف عقب برای چراغهای جانبی، حداقل شدت نور لازم بایستی در کمان افقی تا ۵ درجه در محدوده قطاعهای مقرر در ماده ۲۱ حفظ شود. از ۵ درجه در محدوده قطاعهای مقرر شدت نور می تواند تا ۵۰ درصد تا محدوده تعیین شده نقصان یابد؛ شدت نور بایستی بطور یکنواخت تغییر یابد تا عملاً در حداکثر ۵ درجه خارج از محدوده مقرر به صفر برسد.

(ب) چراغهای همه جانبه بایستی طوری قرار گیرند که دکلها، سردکلها یا قسمتهایی که در زوایای قطاع های بیش از ۶ درجه قرار دارند مانع دید آنها نشوند، بجز چراغهای لنگر که نیازی به نصب آنها در ارتفاع بیش از حد از عرشه نمی باشد.

۱۰ - قطاع های عمودی: (الف) قطاع های عمودی چراغهای برقی، باستثناء چراغهای شناورهای بادبانی بایستی به قسمی باشند که:

(۱) حداقل شدت نور مقرر لاقل در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شود؛

(۲) لاقل ۶۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۷/۵ درجه بالا تا ۷/۵ درجه پایین افق حفظ شود.

(ب) در مورد شناورهای بادبانی قطاع های عمودی چراغهای برقی بایستی به قسمی باشند که:

(۱) حداقل شدت نور لاقل در تمام زوایای از ۵ درجه بالا تا ۵ درجه پایین افق حفظ شود؛

(۲) لاقل ۵۰ درصد حداقل شدت نور مقرر از ۲۵ درجه بالا تا ۲۵ درجه پایین افق حفظ شود.

(ج) در مورد چراغهای غیر از چراغهای برقی بایستی حتی الامکان این مشخصات رعایت شود.

۱۱- شدت نور چراغهای غیر برقی: حداقل شدت نور چراغهای غیر برقی حتی المقدور بایستی با مقادیر مندرج در جدول بخش ۸ این ضمیمه مطابقت نماید.

۱۲- چراغ مانور: علیرغم پیش‌بینیهای بند ۲ (و) و این ضمیمه چراغ مانور مندرج در ماده ۳۴ (ب) بایستی در همان سطح عمودی سینه و پاشنه که چراغ یا چراغهای دکل قرار دارند، و در صورت امکان، در حداقل ارتفاع ۲ متر بطور عمودی بالای چراغ دکل سینه نصب گردد، مشروط بر اینکه کمتر از ۲ متر بطور عمودی بالا یا پایین چراغ دکل پاشنه قرار نگیرد. در شناوری که فقط دارای یک چراغ دکل است چراغ مانور، اگر وجود داشته باشد، بایستی در جایی که بوضوح دیده شود با فاصله حداقل ۲ متر بطور عمودی از چراغ دکل قرار گیرد.

۱۳- تأیید: ساختمان فانوسها و علائم و نصب فانوسها در روی شناور، بایستی مورد قبول مقام ذیربط در کشوری که شناور در آن به ثبت رسیده باشد.

ضمیمه ۲ -

علائم دیگر برای شناورهای صیادی در حال ماهیگیری در مجاورت یکدیگر

۱- کلیات: چراغهای مذکور در این جا بایستی، اگر بر طبق ماده ۲۶ (د) نشان داده می‌شوند، در جایی که بوضوح دیده شود قرار گیرند. این چراغها بایستی حداقل ۰/۹ متر از یکدیگر فاصله داشته ولی در سطح پایین‌تری از چراغهای مقرر در ماده ۲۶ (ب) (۱) و (ج) (۱) باشند. چراغها بایستی در تمام سطح افق در فاصله حداقل یک میل ولی در کمتر از فاصله مندرج در این مقررات برای چراغهای شناورهای صیادی دیده شوند.

۲- علائم شناورهای صیادی یا تورکششی: (الف) شناورهایی که مشغول ماهیگیری با

تورکشی هستند، اعم از اینکه از وسایل کفکش یا سطحی استفاده نمایند، می توانند
علایم زیر را نشان دهند:

(۱) هنگام به آب انداختن تورها:

دو چراغ سفید در یک خط عمودی؛

(۲) هنگام کشیدن تورها:

یک چراغ سفید روی یک چراغ قرمز در یک خط عمودی؛

(۳) هنگامی که تور به مانعی برخورد نموده باشد:

دو چراغ قرمز در یک خط عمودی.

(ب) هریک از دو شناور مشغول ماهیگیری با تورکشی مشترک می تواند علایم زیر

را نشان دهد:

۱ - در شب، یک نورافکن به طرف جلو و در جهت شناور دیگر؛

۲ - بهنگام به آب انداختن یا کشیدن تورها یا هنگامی که تورها به مانعی برخورد کرده
باشند، چراغهای مقرر در بند (الف) فوق.

۳ - علایم شناورهای صیادی با تور احاطه‌ای.

شناورهای مشغول ماهیگیری با وسایل احاطه‌ای می تواند دو چراغ زرد در یک خط
عمودی نشان دهند. این چراغها بایستی بطور متناوب در هر ثانیه و با مدت زمان روشنی و
خاموشی مساوی چشمک بزنند. این چراغها را می توان زمانی که وسایل ماهیگیری شناور
درگیر هستند نشان داد.

ضمیمه ۳ - مشخصات فنی وسایل علایم صوتی

۱ - سوتها: (الف) فرکانسها و برد شنوایی

فرکانس اصلی این علایم بایستی در محدوده بین ۷۰۰ - ۷۰ هرتز قرار گیرد.

برد شنوایی علامت حاصل از یک سوت توسط فرکانسهای تعیین خواهد گردید، که

ممکن است شامل فرکانس اصلی و یا یک یا چند فرکانس بالاتر باشند، که در محدوده بین ۷۰۰-۱۸۰ هرتز (یک درصد) قرار داشته و حدود فشار صوتی مندرج در بند ۱ (ج) زیر را بوجود می‌آورند.

(ب) حدود فرکانسهای اصلی

بمنظور اطمینان از وجود تنوع زیاد در مشخصات سوتها، فرکانس اصلی سوت بایستی بین محدوده‌های زیر باشد:

(۱) ۲۰۰-۷۰ هرتز، برای شناور با طول ۲۰۰ متر یا بیشتر؛

(۲) ۳۵۰-۱۳۰ هرتز، برای شناور با طول ۷۵ متر ولی کمتر از ۲۰۰ متر؛

(۳) ۷۰۰-۲۵۰ هرتز، برای شناور با طول کمتر از ۷۵ متر.

(ج) شدت و برد شنوایی علامت صوتی

سوت نصب شده روی یک شناور بایستی، در جهت حداکثر شدت صوتی سوت و در فاصله یک متر از آن، یک سطح فشار صوتی در حداقل یک باندهای یک سوم اکتاوی در محدوده فرکانسهای ۷۰۰-۱۸۰ هرتز (یک درصد) که از رقم مناسب ارائه شده در جدول زیر کمتر نباشد ایجاد نماید.

طول شناور به متر	سطح باندهای یک سوم اکتاوی در فاصله یک متر به دسی‌بل اشاره شده به $2X-5 N/m^2$	برد شنوایی به میل دریایی
۲۰۰ یا بیشتر	۱۴۳	۲
۷۵ ولی کمتر از ۲۰۰	۱۳۸	۱/۵
۲۰ ولی کمتر از ۷۵	۱۳۰	۱
کمتر از ۲۰	۱۲۰	۰/۵

برد شنوایی در جدول فوق برای اطلاع برده و تقریباً بردی است که امکان دارد یک سوت در محور جلوی آن با احتمال ۹۰ درصد در شرایط هوای ساکن در روز شناوری با حد متوسط صداهای زمینه در پست استماع (با فرض ۶۸ دسی‌بل در باندهای اکتاوی متمرکز روی ۲۵۰ هرتز و ۶۳ دسی‌بل در باندهای اکتاوی متمرکز روی ۵۰۰ هرتز) شنیده شود.

در عمل فاصله‌ای که یک سوت از آن شنیده می‌شود بسیار متغیر بوده و شدیداً به شرایط جوی بستگی دارد؛ ارقام ارائه شده را می‌توان نمونه‌های معمول محسوب نمود ولی در شرایط باد شدید، یا حد زیاد صداهای اطراف در پست استماع برد شنوایی ممکن است به مقدار زیادی کاهش یابد.

(د) خصوصیات جهت سوت

حد فشار صوتی جهت‌دار نبایستی بیش از چهار دسی‌بل پایین‌تر از حد فشار صوتی روی محور در هر سمتی در سطح افق در محدوده ۴۵- درجه از محور باشد. حد فشار صوتی در هر جهت دیگر در سطح افقی نبایستی بیش از دسی‌بل پایین‌تر از حد فشار صوتی روی محور باشد، بطوریکه برد صوتی در هر جهت حداقل نصف برد صوتی روی محور جلو باشد. حد فشار صوتی در باند یک سوم اکتاوری که برد شنوایی را تعیین می‌کند اندازه‌گیری خواهد گردید.

(ه) استقرار سوتها

وقتی که سوت جهت‌داری بعنوان تنها سوت شناور مورد استفاده قرار می‌گیرد، این سوت در جایی نصب خواهد گردید که حداکثر شدت صوت آن مستقیم روبه جلو باشد. سوت بایستی حتی‌المقدور در بالاترین نقطه روی شناور نصب گردد، بطوریکه تداخل صوت منتشره با موانع کاهش یافته و احتمال صدمه شنوایی به خدمه به حداقل برسد. حد فشار صوتی علامت خود شناور در پست استماع نبایستی از (A) ۱۱۰ دسی‌بل تجاوز نموده و حتی‌المقدور از (A) ۱۰۰ دسی‌بل بیشتر نباشد.

(و) نصب بیش از یک سوت

اگر سوتها با فاصله‌ای بیش از ۱۰۰ متر از یکدیگر نصب می‌شوند، بایستی ترتیبی داده شود که همزمان به صدا در نیاید.

(ز) سیستم سوتهای ترکیبی

اگر بعلت وجود موانعی احتمال برود که میدان صوتی یک سوت یا یکی از سوتهای مندرج در بند (۱) (و) فوق دارای منطقه‌ای با حد صوتی شدیداً کاهش یافته باشد، توصیه می‌شود که برای جبران این نقیصه از سیستم سوت ترکیبی استفاده شود از نظر مقررات سیستم سوت ترکیبی بعنوان یک سوت واحد تلقی می‌گردد. سوتهای سیستم

ترکیبی بایستی در فاصله‌ای از یکدیگر که بیش از ۱۰۰ متر نباشد قرار گیرند و ترتیبی داده شد که همزمان بصدا درآیند. فرکانس هریک از سوتها نسبت به بقیه بایستی حداقل ۱۰ هرتز اختلاف داشته باشد.

۲- زنگ یا سنج: (الف) شدت صوتی علائم

زنگ یا سنج، یا وسایل دیگری که دارای خصوصیات صوتی مشابهی باشند بایستی حد فشار صوتی تولید نمایند که در یک متری از ۱۱۰ دسی‌بل کمتر نباشد.

(ب) ساختمان

زنگ‌ها و سنج‌ها بایستی از ماده ضدزنگ ساخته شده و دارای طنین صدای واضحی باشند؛ قطر دهانه زنگ بایستی برای شناورهای با طول بیش از ۲۰ متر کمتر از ۳۰۰ میلی‌متر نبوده، و برای شناورهای با طول بین ۱۲ تا ۲۰ متر کمتر از ۲۰۰ میلی‌متر نباشد. توصیه می‌شود حتی المقدور چکش زنگ برقی نیروی ثابتی داشته ولی استفاده بایستی امکان‌پذیر باشد. جرم چکش بایستی از ۳ درصد جرم زنگ تجاوز نماید.

۳- تأیید: ساختمان وسایل علائم صوتی، نحوه کار آنها و نصب آنها روی شناور بایستی مورد تأیید مقامات ذیربط کشوری که شناور در آنجا به ثبت رسیده باشد.

ضمیمه ۴ - علائم اضطرار

۱- علائم زیر، اهم از اینکه با هم یا بطور مجزا مورد استفاده قرار گرفته یا نشان داده شوند بیانگر اضطرار و نیاز به کمک خواهند بود:

(الف) شلیک یا تفنگ یا سایر علائم انفجاری در فاصله زمانی حدود یک دقیقه؛

(ب) صوت معتد با هر وسیله تولید علامت مه؛

(ج) راکت یا وسیله انفجاری که در فاصله زمانی کوتاه ستاره قرمز پرتاب می‌کند؛

(د) ارسال علامت (SOS) ... - ... یا رمز مورس بوسیله رادیوتلگراف یا هر وسیله

علامت‌دهنده دیگر؛

(ه) ارسال علامت محاوره‌ای «May day» می‌دی بوسیله رادیو تلفن؛

(و) نشان دادن علامت اضطرار «NC» مربوط به کد بین‌المللی علائم؛

(ز) علامتی مرکب از یک پرچم چهارگوش که در بالا یا پایین آن یک توپ یا شیشی مشابه

توب قرار گرفته باشد؛

(ج) شعله‌هایی روی شناور (مانند اشتعال بشکه قیر، بشکه نفت و غیره ...)

(ط) نشان دادن نور قرمز از یک راکت چتردار یا مشعل دستی؛

(ی) بالا بردن و پایین آوردن دستها در طرفین بطور مرتب و آهسته؛

(ک) علامتی دودزاکه دود نارنجی رنگ تولید می‌کند؛

(ل) اعلام خطر رادیوتلگرافی؛

(م) اعلام خطر رادیوتلفن؛

(ن) انتشار علائم بوسیله رادیو بیکن‌های نشان‌دهنده موقعیت اضطراری.

۲- استفاده یا نشان دادن هر یک از علائم مذکور بجز بمنظور اعلام اضطرار و نیاز به کمک

و استفاده از سایر علائم که ممکن است با علائم فوق اشتباه گردند ممنوع است.

۳- بخش‌های مربوطه در کد بین‌المللی علائم، دستورالعمل تجسس و نجات کشتیهای

بازرگانی و علائم زیر بایستی مورد توجه قرار گیرند:

(الف) یک قطعه کرباس نارنجی رنگ با یک مربع و دایره سیاه یا سایر علائم مناسب

(جهت شناسایی از هوا)؛

(ب) علامت دای مارک (نوعی علامت‌دهنده شیمیایی که نوری روشن داشته و بمحض

انداختن در آب فعال می‌شود).

قانون اجازة الحاق به پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از

اکتشاف و استخراج از فلات قاره مصوب ۱۳۷۰/۷/۲

ماده واحده - پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره که

در تاریخ ۹ فروردین ۱۳۶۸ (۲۹ مارس ۱۹۸۹) به امضاء نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران رسیده است به شرح پیوست تصویب و اجازه تسلیم اسناد الحاق به آن داده می‌شود.

پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره

دولتهای متعاقد:

اعضای کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی و امضاءکنندگان پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری.

با آگاهی از مواد ۷۶، ۱۹۷، ۲۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در مورد حقوق دریاهای با وقوف بر خطراتی که آلودگی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره بر محیط زیست دریایی و بهداشت انسان دارد و نیز مشکلات ناشی از آن در منطقه دریایی تحت صلاحیت ملی خود.

با آگاهی از لزوم انجام اقداماتی بیشتر و مشخص‌تر در جهت پیشگیری و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج بستر و زیربستر دریا. باتوجه به تعهدات موجود خود به موجب حقوق بین‌الملل.

و بمنظور اجرای بند «ب» از ماده ۳، ماده ۷ و ماده ۱۹ کنوانسیون بشرح زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱ - از لحاظ پروتکل حاضر:

۱ - مقصود از «مرکز» مرکز کمکهای متقابل در موارد اضطراری در دریا می‌باشد که طبق بند (۱) ماده ۳ «پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» تشکیل گردیده است.

۲ - مقصود از «مرجع گواهی‌کننده» هر شخص یا مؤسسه‌ای است که دولت متعاقد اختیار صدور گواهی ایمنی و آمادگی جهت تحقق هدف موردنظر را به آن داده باشد.

۳ - مقصود از «برنامه استفاده از مواد شیمیایی» برنامه تهیه شده توسط متصدی

تأسیسات دریایی است که شامل موارد زیر می‌باشد:

الف - مواد شیمیایی که متصدی در نظر دارد از آنها در عملیات خود استفاده نماید.

ب - هدف یا هدفهایی که بمنظور تحقق آنها متصدی قصد دارد از آن مواد شیمیایی استفاده کند.

ج - حداکثر غلظت مواد شیمیایی مورد نظر متصدی در هر ماده دیگر و همچنین حداکثر مقداری که متصدی قصد دارد در یک مدت مشخص بکار برد.

د - ناحیه‌ای که مسکن است مواد شیمیایی از آن ناحیه به محیط دریایی سرایت نماید، چنانچه خطر شناخته شده‌ای بر اثر سرایت یک ماده شیمیایی به محیط دریایی وجود نداشته باشد نیازی به ذکر ماده مزبور در برنامه متصدی نخواهد بود.

۴ - مقصود از «مرجع ذیصلاح دولتی»، هر بخش دولتی، نمایندگی و یا هر مرجع قانونی دیگر در دولت متعاقد است که بمنظور اعمال اختیارات یا انجام وظایفی که در پروتکل به آنها اشاره شده است تعیین گردیده و رسماً به سازمان اعلام شده باشد.

۵ - مقصود از «دولت متعاقد»، هر یک از دولتهای عضو این پروتکل می‌باشد.

۶ - مقصود از «کنوانسیون»، کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی است.

۷ - مقصود از «شورا»، ارگان سازمان و متشکل از دولتهای متعاقد می‌باشد که طبق بند ب (۱) ماده ۱۶ کنوانسیون تشکیل گردیده است.

۸ - مقصود از «زباله»، مواد زائد آشپزخانه و دیگر مصارف خانگی، فضولات و زوائد جامد می‌باشد که در مواد دیگر این پروتکل، به استثناء ماده ۱۲، پیش‌بینی شده باشد.

۹ - مقصود از «راهنمای کلی»، منحصرراً راهنمای کلی صادر شده توسط سازمان و اصلاحیه‌های مربوط به آن می‌باشد که در هر مورد توسط شورا تصویب شده است.

۱۰ - مقصود از «پروانه»، یک پروانه، مجوز شامل جواز کار یا اجازه برای عهده‌دار شدن عملیات دریایی می‌باشد که رسماً از طرف مرجع ذیصلاح هر دولت متعاقد به این منظور صادر شده باشد.

۱۱ - «آلودگی دریایی» همان معنایی را خواهد داشت که در بند «الف» ماده ۱ کنوانسیون

ذکر شده است.

۱۲- مقصود از «تأسیسات دریایی»، هر سازه، دستگاه یا کشتی شناور یا ثابت در کف دریا یا زیر آن است که بمنظور عملیات دریایی در نقطه‌ای از منطقه پروتکل (تعریف شده در بند ۱۶ این ماده) قرار گرفته و شامل هر نفتکشی است که در زمان معینی مهار شده و برای اتمام کردن موقت نفت از آن استفاده می‌گردد و همچنین شامل هر تأسیساتی است که برای فرآورش، ذخیره‌سازی و بازیافت کنترل جریان نفت خام بکار گرفته می‌شود. بمنظور گواهی موضوع ماده ۶، تأسیسات عبارت است از هر جزء لاینفک سازه، دستگاه، تجهیزات یا کشتی، هر وسیله بالابر یا میستم ایمنی متصل و هر قطعه وسایل دیگر که توسط دولت متعاقد به عنوان جزئی از آن تأسیسات مشخص شده باشد.

۱۳- مقصود از «عملیات دریایی»، هرگونه عملیاتی است که در منطقه پروتکل جهت اکتشاف نفت یا گاز طبیعی یا بمنظور بهره‌برداری از آن منابع، شامل هرگونه فرآورش قبل از انتقال به خشکی و انتقال آن به وسیله خط لوله به خشکی، صورت گیرد. این عملیات همچنین شامل هرگونه فعالیتهای ساخت، تعمیر، نگهداری، بازرسی و دیگر عملیات مشابه خواهد بود که در ارتباط با هدف اصلی اکتشاف و استخراج انجام می‌شود.

۱۴- مقصود از «متصدی»، هر شخص حقیقی یا حقوقی است که عهده‌دار عملیات دریایی طبق تعریف بند ۱۳ ماده یک پروتکل می‌شود.

۱۵- «سازمان»، همان معنایی را خواهد داشت که در بند «ج» از ماده یک کنوانسیون قید شده است.

۱۶- مقصود از «منطقه پروتکل»، کلیه قسمتهای فلات قاره هر دولت متعاقد است که در داخل و یا مجاورت منطقه دریایی، طبق تعریف ارائه شده در بند «الف» ماده ۲ کنوانسیون قرار گرفته است.

۱۷- «فاضلاب» به معنای:

الف- فضولات و سایر مواد مانده از هر نوع مستراح، آبریزگاه و یا دستشویی.

ب- فاضلاب تأسیسات درمانی، نظیر داروخانه یا بخش درمانی کشتیها که از طریق دستشویی‌ها، وانها و یا مخارج موجود در تأسیسات مزبور جریان داشته باشد.

ج - سایر پس آبهایی که با مقادیر قابل ملاحظه‌ای از فاضلاب ذکر شده در بالا مخلوط شده باشد.

می باشد.

۱۸ مقصود از «منطقه ویژه»، آن بخش از منطقه دریایی است که در شمال غرب خط مستد بین نقطه رأس الحد با مختصات ۲۲ درجه و ۳۰ دقیقه شمالی و ۵۹ درجه و ۴۸ دقیقه شرقی و نقطه رأس الفاسته با مختصات ۲۵ درجه و ۴ دقیقه شمالی و ۶۱ درجه و ۲۵ دقیقه شرقی واقع است.

ماده ۲ - دولتهای متعاقد مقرر خواهند داشت که در بخشهایی از منطقه پروتکل که تحت صلاحیت آنها قرار دارد، کلیه اقدامات لازم برای پیشگیری، کاهش و جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از عملیات دریایی با در نظر گرفتن بهترین تکنولوژی موجود و قابل توجیه به لحاظ اقتصادی معمول گردد. همچنین دولتهای متعاقد منفرداً یا مشترکاً در بخشهایی از منطقه دریایی که در قلمرو صلاحیت آنها واقع است کلیه اقدامات لازم را بمنظور مبارزه با آلودگی دریا ناشی از عملیات دریایی بعمل خواهند آورد.

تعهدات مزبور، خللی به تعهدات مشخص‌تر پذیرفته شده بموجب این پروتکل وارد نخواهد ساخت.

ماده ۳ - هر دولت متعاقد، مراقبت خواهد نمود که در منطقه پروتکل تحت صلاحیت آن دولت، هرگونه فعالیت نفتی براساس پروانه‌ای انجام گیرد که در آن بنا به تشخیص مرجع ذیصلاح دولتی، شروط لازم برای حمایت محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی قید شده باشد.

مرجع ذیصلاح دولتی، رعایت قوانین و مقررات مربوطه وضع شده توسط مراجع دولتی را از متصدی خواهد خواست و اختیار خواهد داشت که اقدامات لازم را برای ضمانت اجرای آنها بعمل آورد.

ماده ۴ - ۱ - هر دولت متعاقد، اقدامات لازم را برای تحقق موارد زیر انجام خواهد داد:
الف - قبل از صدور پروانه برای هرگونه عملیات دریایی که ممکن است موجب بروز خطرات قابل ملاحظه آلودگی در منطقه پروتکل یا هر ناحیه ساحلی مجاور آن شود، مرجع

ذیصلاح دولتی درخواست خواهد کرد که یک ارزیابی از اثرات بالقوه ناشی از عملیات دریایی بر محیط زیست ارائه گردد. هیچ نوع از عملیات مورد ذکر قبل از ارائه ارزیابی یاد شده آغاز نخواهد شد و هیچ پروانه‌ای صادر نخواهد گردید مگر اینکه مرجع ذیصلاح دولتی متقاعد شود که عملیات مورد نظر خطر غیر قابل بروز خسارت در منطقه پروتکل و نواحی ساحلی مجاور آن را در بر نخواهد داشت.

ب - مرجع ذیصلاح دولتی برای تصمیم‌گیری در مورد درخواست اظهارنامه اثرات زیست محیطی و مشخص نمودن چارچوب آن، راهنماهای کلی را که توسط سازمان تهیه شده است مدنظر قرار خواهد داد.

ج - هرگاه یک مرجع ذیصلاح دولتی درخواست ارائه اظهارنامه اثرات زیست محیطی نماید و آن را دریافت کند، خلاصه‌ای از اثرات بالقوه زیست محیطی مندرج در اظهارنامه را به سازمان ارسال خواهد داشت. سازمان ظرف چهار روز پس از دریافت آن، رونوشت خلاصه یاد شده را برای کلیه دولتهای متعاقد ارسال خواهد نمود.

مرجع ذیصلاح دولتی قبل از صدور پروانه برای عملیات پیشنهاد شده به سایر دولتهای متعاقد فرصت خواهد داد که ظرف مدت معینی که با توجه به نوع عملیات و فوریت نیاز برای اتخاذ تصمیم، بصورت معقول مدنظر گرفته خواهد شد، در مورد عملیات مزبور، از طریق سازمان، اظهار نظر نمایند. مرجع مذکور قبل از صدور پروانه برای عملیات نظرات ارائه شده را مورد توجه قرار خواهد داد.

با وجود تعهد به ارسال خلاصه یاد شده در این بند به سازمان، دولت متعاقد اختیار خواهد داشت از فرستادن اطلاعاتی که افشای آن ممکن است به امنیت ملی کشورش لطمه وارد نماید خودداری کند.

۲ - هرگاه یک دولت متعاقد ارائه ارزیابی اثرات زیست محیطی عملیات دریایی پیشنهاد شده را لازم نداند، می‌بایست یک بررسی از محیط زیست دریایی و زندگی آبزیان را قبل از شروع عملیات پیشنهاد شده مدنظر داشته باشد. بررسی مزبور باید توسط هیأتی مستقل از متصدی و مورد تأیید مرجع ذیصلاح دولتی یا تحت سرپرستی مستقیم هیأت انجام گیرد.

۳ - راهنمای کلی مربوط به ارزیابی اثرات زیست محیطی که توسط سازمان تدوین

می شود باید در برگیرنده راهنمایی در زمینه نوع عملیات و شرایطی باشد که تحت آن شرایط عملیات ممکن است موجب خطر قابل توجه آلودگی در منطقه پروتکل یا هر منطقه ساحلی مجاور آن گردد.

ماده ۵-۱- هر دولت متعاقد باید مراقبت نماید تا عملیات دریایی تحت صلاحیت آن دولت هیچگونه مانع غیر موجهی برای کشتیرانی قانونی، ماهیگیری یا هر فعالیت دیگر که بر اساس معاهدات دو جانبه یا چند جانبه و یا بر مبنای قوانین بین المللی انجام می گیرد ایجاد نکند و در انتخاب محل استقرار تأسیسات، توجه لازم به خطوط لوله و کابل‌های موجود معمول گردد. همچنین باید به ضرورت حمایت از مناطق دارای اهمیت اکولوژیکی و فرهنگی ویژه توجه کافی مبذول گردد.

۲- هر دولت متعاقد تدابیر لازم را بکار خواهد برد تا در منطقه تحت صلاحیت آن دولت متصدیان تأسیسات دریایی، بستر دریا را در مجاورت تأسیسات خود بازرسی نموده و هرگونه آثار بجای مانده از عملیات آنها که ممکن است مانعی در ماهیگیری قانونی باشد در موارد زیر جمع آوری نمایند:

الف - در مورد خط لوله یا سایر وسایل زیر دریایی بلافاصله پس از اتمام کار نصب.

ب - در مورد سکوی بهره برداری بلافاصله پس از برداشتن آن.

ج - در هر موردی که مرجع ذیصلاح دولتی بازرسی و تمیز کردن را منوطاً لازم بدانند.

ماده ۶- هر دولت متعاقد کلیه تدابیر عملی را بکار خواهد برد تا اطمینان حاصل کند که هر یک از تأسیسات دریایی که در منطقه پروتکل تحت صلاحیت آن دولت مورد استفاده قرار می گیرد از لحاظ ایمنی مورد تأیید مرجع گواهی کننده یا نماینده مرجع است، و برای مقاصدی که بمنظور تحقق آنها بکار گرفته می شود مناسب بوده، بطوری که اطمینان حاصل شود که به محیط زیست دریایی خسارت غیر مترقبه وارد نخواهد آورد.

ماده ۷- هر دولت متعاقد کلیه تدابیر عملی را جهت اطمینان از تحقق موارد زیر معمول خواهد داشت:

۱ - متصدیان در همه اوقات وسایل و ابزارهای که در شرایط مطلوب کاری باشند در

تأسیسات دریایی خود در دسترس خواهند داشت تا خطرات ناشی از آلودگی اتفاقی را طبق

روش صحیح میادین نفتی یا هر شیوه صنعتی مربوطه دیگر، به حداقل برسانند و موجبات تسهیل اقدام سریع در صورت بروز آلودگی اضطراری را فراهم آورند.

۲- بکارگیری هر دستگاه یا وسیله‌ای که بعنوان بخشی از تأسیسات موضوع ماده ۶ منظور نشده باشد، مشروط به انجام آزمایش قبلی و تأیید مرجع ذیصلاح دولتی یا نماینده وی و همچنین بازرسی دوره‌ای طبق روش صحیح میادین نفتی یا هر شیوه صنعتی مربوطه دیگر خواهد بود.

۳- فوران‌گیرها و سایر وسایل ایمنی طبق روش صحیح میادین نفتی یا هر شیوه صنعتی مربوطه دیگر بصورت دوره‌ای توسط متصدی یا از طرف وی آزمایش خواهد شد و تمرینان لازم در مورد کارکرد آنها متناوباً انجام خواهد گردید.

۴- تأسیسات دریایی بالای سطح آب باید طبق رویه کشتیرانی بین‌المللی به چراغ و سایر ابزار اعلام خطر، که در شرایط مطلوب کاری نگهداری شده‌اند، مجهز باشند و این چراغها و تجهیزات نیز باید طبق عرف کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد.

۵- همه افراد شاغل در عملیات دریایی باید طبق روش صحیح میادین نفتی قبلاً آموزش دیده باشند و یا به آنها آموزش لازم داده شود. هر فردی که اولین بار برای اشتغال در تأسیسات دریایی استخدام می‌شود، باید یک دوره آشناسازی را طی کند و یک دستورالعمل حاوی تعلیمات مربوط به روشهای اضطراری نیز باید در اختیار او گذاشته شود.

ماده ۸- هر دولت متعاقد کلیه تدابیر عملی را به منظور حصول اطمینان از تحقق موارد زیر بعمل خواهد آورد:

۱- در قلمرو صلاحیت آن دولت هیچ متصدی، هیچیک از مراحل عملیات دریایی خود را آغاز نخواهد کرد مگر آنکه:

الف- یک طرح اضطراری جهت مقابله با هرگونه حادثه‌ای که ممکن است در اثر عملیات صورت پذیرد و منجر به آلودگی قابل ملاحظه‌ای در محیط زیست دریایی گردد، آماده نبوده باشد.

ب- طرح را به تصویب مرجع ذیصلاح دولتی رسانیده باشد.

ج- رضایت مرجع ذیصلاح دولتی را از نظر در اختیار داشتن متخصصین و منابع کافی

جهت اجرای کامل طرح تحصیل نموده باشد.

۲- هیچ طرح اضطراری تصویب نخواهد شد مگر اینکه با یکایک طرحهای اضطراری ملی یا طرحهای محلی موجود و همه طرحهای تهیه شده توسط مرکز هماهنگ شده باشد و بتوان از متصدی خواست که در هریک از تمرینات انجام شده در زمینه اجرای طرحهای اضطراری مزبور شرکت جوید.

۳- هر شخص مجری عملیات دریایی، ترتیباتی اتخاذ خواهد نمود تا اطمینان حاصل کند که در صورت بروز حادثه در اثر عملیات او که ممکن است موجب آلودگی قابل ملاحظه‌ای در محیط زیست دریایی گردد، گزارش کاملی از حادثه مزبور سریعاً برای مرجع ذیصلاح دولتی که برای دریافت اینگونه گزارشها تعیین شده است ارسال گردد.

۴- قبل از بروز هر مورد اضطراری نشت نفت، نقش و اختیارات خاص صنعت و مراجع ذیصلاح باید مورد شناسایی کامل قرار گرفته و به وضوح در طرح اضطراری متصدی یا هر طرح ملی و محلی تعریف و مشخص شود.

ماده ۹- ۱- هر دولت متعاهد بشرط رعایت بند ۲ مشروحه زیر، کلیه تدابیر عملی را جهت حصول اطمینان از تحقق موارد زیر بعمل خواهد آورد:

الف- در آن قسمت از منطقه پروتکل که «منطقه ویژه» می باشد، هیچ نوع پس آب حاصل از قسمت ماشین آلات تأسیسات دریایی به دریا تخلیه نخواهد شد مگر اینکه میزان نفت موجود در آن بدون اینکه رقیق شده باشد از ۱۵ میلی گرم در لیتر تجاوز ننماید.

هر دولت متعاهد می تواند در هر منطقه‌ای از قلمرو صلاحیت خود میزان محدودکننده تری را تعیین نماید.

ب- هیچگونه تخلیه دیگری از تأسیسات دریایی بجز تخلیه ناشی از عملیات حفاری که در حالت رقیق نشده میزان آلودگی نفتی آن بیشتر از مقداری که فعلاً توسط سازمان قید شده نباشد، در منطقه پروتکل به درون دریا صورت نخواهد گرفت. آلودگی نفتی یاد شده نباید بیش از میزان ۴۰ میلی گرم در لیتر به صورت متوسط در هر ماه تقویمی و در هیچ زمانی بیشتر از ۱۰۰ میلی گرم در لیتر باشد.

ج- خروجی تخلیه فاضلابهای آغشته به نفت تا حد ممکن زیر سطح آب دریا خواهد بود.

د - هرگونه تدابیر احتیاطی لازم به منظور به حداقل رساندن سرایت نفت و گاز جمع‌آوری یا سوخته شده ناشی از آزمایش چاه به دریا، اتخاذ خواهد شد.

۲- ضوابط مصوب موضوع بند یک این ماده ممکن است پیش‌بینی نماید که هنگامی که میزان نفت موجود در تخلیه بیشتر از مقدار معین توافق شده است ولی این افزایش ناشی از یک حادثه یا علت خارج از اختیار متصدی یا کارکنان بوده است و آنها کلیه پیش‌بینی‌ها و مساعی لازم را برای جلوگیری از آن افزایش بکار برده‌اند، این موضوع نفع آن ضوابط، نمی‌باشد. امکان دیگر، پیش‌بینی اقدامات دفاعی با آثار مشابه خواهد بود.

۳- هر دولت متعاقد مراقبت خواهد نمود تا از متصدی خواسته شود که شرایط زیست محیطی در مجاورت تأسیسات خود را متنوایاً در هر زمانی که مرجع ذیصلاح دولتی مقتضی بداند بازرسی نماید. دولت متعاقد نیز ممکن است رأساً بازرسی را انجام دهد یا از دیگران بخواهد که آن را انجام دهند. در صورتی که نتایج حاصل از بازرسی دولتی بدون دلایل مشهود بصورت قابل ملاحظه‌ای با نتایج آخرین بازرسی انجام شده توسط متصدی مغایرت داشته باشد، دولت می‌تواند با حفظ حقوق خود جهت مبادرت به هرگونه اقدام قانونی دیگر، هزینه‌های بازرسی خود را از متصدی باز یافت نماید.

۴- هر دولت متعاقد جهت حصول اطمینان از تحقق موارد زیر، اقدامات لازم را انجام خواهد داد.

الف - در عملیات حفاری در بخشهایی از منطقه پروتکل که تحت صلاحیت آن دولت قرار دارند استفاده از سیالات حفاری با پایه نفتی منوط به اخذ مجوز مشخص از مرجع ذیصلاح دولتی خواهد بود. چنین مجوزی صادر نخواهد شد مگر اینکه مرجع مزبور اطمینان حاصل نموده باشد که استفاده از چنین سیالی به لحاظ شرایط استثنائی قابل توجیه می‌باشد.

در صورتی که مایعات مزبور مورد استفاده قرار گیرند، خرده‌های حفاری قبل از دفع بنحو مؤثر شستشو خواهند شد تا میزان نفت آنها به حداقل برسد. آبهای شستشو دهنده نباید در محلی تخلیه گردند که امکان اختلاط مجدد آنها با خرده‌های حفاری وجود داشته باشد. محل دفع خرده‌های حفاری باید برحسب مورد، تا حد ممکن زیر سطح آب دریا باشد.

ب - هیچگونه مایع حفاری یا پایه نفتی در هیچیک از بخشهای منطقه پروتکل که در قلمرو صلاحیت آن دولت قرار دارند تخلیه نخواهد شد.

ج - گلهای حفاری با پایه آبی تخلیه شده از عملیات دریایی نباید محتوی مواد سمی مقاومی باشد که ممکن است پس از تخلیه اولیه سیالات حفاری کماکان خطر زیست محیطی دربر داشته باشد.

ماده ۱۰-۱ - هر دولت متعاهد کلیه تدابیر عملی را به منظور حصول اطمینان از تحقق موارد زیر معمول خواهد داشت:

الف - ممانعت از دفع مواد زیر به دریا:

۱ - کلیه مواد پلاستیکی شامل، ولی نه منحصر به، طنابهای مصنوعی، تورهای ماهیگیری مصنوعی، کیسه‌های پلاستیکی زباله.

۲ - کلیه زباله‌های دیگر شامل مواد کاغذی، تکه‌های پارچه، شیشه، فلزات، بطری، ظروف یکبار مصرف آشپزخانه، پوشال و دیگر مواد بسته‌بندی.

ب - دفع مواد زائد غذایی حتی الامکان با فاصله هرچه بیشتر از خشکی صورت خواهد گرفت. این فاصله در هر حال کمتر از ۱۲ مایل دریایی از نزدیکترین خشکی نخواهد بود.

ج - هنگامی که زباله با موادی دیگر مخلوط است که تخلیه آنها مستلزم شرایط خاصی است، سخت‌ترین شرایط اعمال خواهد شد.

د - فاضلاب تأسیساتی که ده نفر یا بیشتر در آن فعالیت دارند به منطقه پروتکل تخلیه نخواهد شد، مگر اینکه:

۱ - با بکارگیری سیستمی که مورد موافقت مرجع ذیصلاح دولتی قرار گرفته باشد، فصولات مبدل به پودر شود و ضد عفونی گردد و در نقطه‌ای به فاصله بیشتر از چهار مایل دریایی از نزدیکترین خشکی تخلیه شود، یا

۲ - در فاصله بیشتر از ۱۲ مایل از نزدیکترین خشکی تخلیه گردد، یا

۳ - از یک دستگاه تصفیه مورد تأیید مرجع ذیصلاح دولتی عبور نموده باشد. در هر حال مواد تخلیه شده نباید، مواد جامد شناور و قابل رؤیت ایجاد کند و موجب تغییر رنگ آب اطراف محل تخلیه گردد.

۲- هر دولت متعاقد در نقاط مناسب از نوار ساحلی خود تسهیلات دریافت فضولات عمومی مربوط به تأسیسات دریایی را که در قلمرو حاکمیت وی عمل می‌نمایند و دارای نیروی انسانی می‌باشند فراهم خواهد نمود.

ماده ۱۱-۱- هر دولت متعاقد کلیه تدابیر مقتضی را جهت حصول اطمینان از انجام موارد زیر بعمل خواهد آورد:

الف- هر متصدی تأسیسات دریایی یک «برنامه استفاده از مواد شیمیایی» تهیه و برای تصویب به مرجع ذیصلاح دولتی ارائه خواهد نمود. درخواست اصلاحیه‌های برنامه ممکن است متعاقباً ارائه شود و مورد تصویب قرار گیرد. هنگامی که متصدی در نظر داشته باشد خارج از چارچوب برنامه مصوب خود، از یک ماده شیمیایی که احتمال سرایت آن به محیط زیست دریایی وجود داشته باشد استفاده نماید، مرجع ذیصلاح دولتی را مطلع خواهد نمود. در موارد اضطراری بمنظور جلوگیری از بروز صدمه به اشخاص یا خسارت به اموال استثنائاً اعلام استفاده از مواد شیمیایی قبل از انجام کار ضرورت نخواهد داشت.

ب- بمنظور حمایت از محیط زیست دریایی، مرجع ذیصلاح دولتی اختیار ممنوع کردن، محدود نمودن یا تنظیم نحوه انبار کردن یا استفاده از مواد یا محصولات شیمیایی را دارا می‌باشد. در مورد اعمال اختیار یاد شده، مرجع مذکور هرگونه راهنمای تهیه شده توسط سازمان و تصویب شده از جانب شورا را مطمح نظر خواهد داشت.

۲- هر دولت متعاقد تدابیر مقتضی بعمل خواهد آورد تا اطمینان حاصل شود که در اجرای عملیات لرزه‌نگاری در منطقه پروتکل راهنمای کلی تهیه شده توسط سازمان مورد توجه قرار خواهد گرفت.

ماده ۱۲- هر دولت متعاقد، در عملیات دریایی در هر بخش از منطقه پروتکل تحت صلاحیت آن دولت متصدیان را ملزم به اجرای موارد زیر خواهد نمود:

۱- تأمین سیستم کافی برای جمع‌آوری و دفع مناسب کلیه اشیاء و مواد نامطلوب.

۲- ارائه دستورالعمل مناسب برای نحوه بکارگیری آن.

۳- کوشش در پیش‌بینی پرداخت جریمه در صورت دفع نامناسب.

ماده ۱۳- ۱- هر دولت متعاقد مراقبت خواهد نمود که مرجع ذیصلاح دولتی دارای اختیاراتی باشد که بموجب آن از متصدی تأسیسات دریایی انجام اقدامات زیر را

خواستار گردد:

الف - در مورد خط لوله:

- ۱ - شستشو و برطرف نمودن هر یک از آلوده کننده‌های باقیمانده از خط لوله.
- ۲ - دفن کردن خط لوله یا برطرف کردن قسمتی و دفن کردن باقیمانده آن به نحوی که با ملحوظ داشتن کلیه شرایط، هرگونه خطر قابل پیش‌بینی برای دریانوردی یا ماهیگیری در آینده برطرف گردد.

ب - در مورد سکوها، وسایل دیگر و سازه‌های مستقر در بستر دریا برداشتن کلیه یا قسمتی از تأسیسات برای حصول اطمینان از ایمنی دریانوردی و منافع ماهیگیری. همچنین، دولت متعاقد کلیه اقدامات عملی را جهت حصول اطمینان از اینکه متصدی دارای منابع کافی برای تضمین اجرای موارد مزبور می‌باشد انجام خواهد داد.

۲ - دولت‌های متعاقد در قسمتهایی از منطقه پروتکل که دارای منافع مشترکی در امر ماهیگیری می‌باشند، کوشش خواهند نمود روش مشترکی را در زمینه جمع‌آوری تأسیسات مورد تصویب قرار دهند.

در هر مورد تصمیم‌گیری در زمینه لزوم یا عدم لزوم جمع‌آوری تأسیسات، دولت‌های متعاقد هرگونه راهنمای کلی تهیه شده توسط سازمان را مورد توجه قرار خواهند داد. در هر صورت خطوط لوله برای برطرف نمودن آلوده کننده‌های باقیمانده، چه جمع‌آوری شوند یا نشوند، شستشو خواهند شد.

۳ - دولت‌های متعاقد کلیه تدابیر عملی لازم را اتخاذ خواهند نمود تا اطمینان حاصل شود که هیچگونه تأسیسات دریایی در حال استفاده در سطح آب دریا یا در نزدیکی آن بصورت شناور قرار نگرفته است و هیچگونه وسیله‌ای که نیاز به آن منتفی شده است در بستر دریا در فلات قاره بجای نمانده است.

ماده ۱۴ - ۱ - پروتکل حاضر مشمول مقررات مندرج در کنوانسیون ناظر بر پروتکل‌ها خواهد بود.

۲ - روشهای تدوین اصلاحیه‌ها و الحاقیه‌های پروتکلها، موضوع مواد ۲۰ و ۲۱ کنوانسیون در مورد پروتکل حاضر مجری خواهد بود.

۳ - آیین‌نامه داخلی و مقررات مالی و اصلاحیه‌های آن که بر مبنای ماده ۲۲ کنوانسیون

مورد تصویب قرار گرفته‌اند در مورد پروتکل حاضر مجری خواهند بود.
ماده ۱۵ - ۱ - پروتکل حاضر از تاریخ ۲۹ مارس لغایت ۲۶ ژوئن در کویت برای امضاء هر یک از دولتهای عضو کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی مفتوح خواهد بود.

۲ - پروتکل حاضر منوط به تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق دول عضو کنوانسیون خواهد بود. اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق به دولت کویت که عهده‌دار وظایف دولت امانت‌دار می‌باشد، سپرده خواهد شد.

۳ - پروتکل حاضر در پایان نودمین روز پس از تاریخ سپردن حداقل پنج سند تصویب یا پذیرش پروتکل، موافقت با آن یا الحاق به آن توسط دولتهای مشروح در بند ۲ این ماده لازم‌الاجراء خواهد بود.

در تأیید مراتب فوق نمایندگان تام‌الاختیار امضاء کننده زیر که دارای اختیارات لازم از سوی دولتهای خود می‌باشند پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند.

این پروتکل در تاریخ ۲۹ مارس ۱۹۸۹ در کویت به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی تنظیم و امضاء گردیده است و هر سه متن از اختیار واحد برخوردارند.

از «قانون الحاق به کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با

قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان»^۱

مصوب ۱۳۷۰/۹/۳

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود که به کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان مصوب کنفرانس مورخ ۲۰ دسامبر ۱۹۸۸ برابر با

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۳۶۲۴ مورخ ۱۳۷۰/۱۰/۱۶ - صفحه ۶۶۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۰.

۲۹ آذر ۱۳۶۷ در ششمین جلسه عمومی، با توجه به بند (۱) الف ماده (۲۸) کنوانسیون، مشروط بر آنکه مفاد کنوانسیون در مواردی که با قوانین داخلی و موازین اسلام معارض گردد از طرف جمهوری اسلامی ایران لازم‌الرعایه نباشد، ملحق و اسناد آن را مبادله نماید.

کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان مصوب کنفرانس مورخ ۲۰ دسامبر ۱۹۸۸ در ششمین جلسه عمومی

اعضاء کنندگان این کنوانسیون

...

بدینوسیله مراتب زیر را مورد موافقت قرار می‌دهند:

ماده ۱ - تعاریف: جز در مواردی که صریحاً بگونه‌ای دیگر مقرر گردیده و یا در مواردی که متن، خلاف آن را ایجاب می‌کند، تعاریف زیر نسبت به کل این کنوانسیون اعمال می‌گردند:

الف - «هیأت» به معنای هیأت بین‌المللی کنترل مواد مخدر است که بموجب «کنوانسیون واحد درباره مواد مخدر» مصوب ۱۹۶۱ که توسط پروتکل اصلاحی مصوب ۱۹۷۲ اصلاح شده، تشکیل گردیده است.

ب - «گیاه شاهدانه» به معنای هرگونه گیاه از دسته شاهدانه می‌باشد.

پ - «بوته کوک» به معنای هر یک از گونه‌های دسته‌اری تروکسیلون می‌باشد.

ت - «متصدی حمل و نقل تجاری» به معنای هر شخص و یا هر واحد دولتی، خصوصی و یا غیره می‌باشد که بمنظور دریافت اجرت، کرایه و یا هرگونه منفعت دیگری در امر حمل و نقل افراد، کالاها و یا محموله‌های پستی اشتغال دارد.

ث - «کمیسیون» به معنای «کمیسیون مواد مخدر شورای اجتماعی و اقتصادی سازمان ملل متحد» می‌باشد.

ج - «ضبط» که در موارد مقتضی شامل جریمه نیز می‌گردد، به معنای محرومیت دائم از

مالکیت بموجب دستور صادره از یک دادگاه و یا مرجع صالح دیگر می‌باشد.

چ - «محموله‌های تحت کنترل» به معنای روش تجویز عبور محموله‌های قاچاق و یا مشکوک مواد مخدر و داروهای روانگردان، مواد مشروحه در جدول ۱ و ۲ منضم به این کنوانسیون از مجاورت و یا داخل سرزمین یک و یا چند کشور با اطلاع و تحت نظارت مقامات صالحه آن به منظور شناسایی دست‌اندرکاران ارتکاب جرایم مقرر حسب بند یک ماده ۳ کنوانسیون می‌باشد.

ح - «کنوانسیون ۱۹۶۱» به معنای «کنوانسیون واحد مواد مخدر ۱۹۶۱».

ج - «کنوانسیون اصلاحی ۱۹۶۱» به معنای کنوانسیون واحد مواد مخدر که بموجب پروتکل ۱۹۷۲ اصلاح شده است.

د - «کنوانسیون ۱۹۷۱» به معنای کنوانسیون داروهای روانگردان ۱۹۷۱».

ذ - «شورا» به معنای شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد می‌باشد.

ر - «انسداد» و یا «توقیف» به معنای ممنوعیت موقت انتقال، تبدیل، واگذاری و یا جابجا نمودن مال و یا نگهداری و یا کنترل موقتی مال بر مبنای دستور صادره از دادگاه و یا مرجع صالحه، می‌باشد.

ز - «قاچاق» به معنای جرایم مندرجه در بندهای ۱ و ۲ ماده ۳ این کنوانسیون می‌باشد.

س - «مواد مخدر» به معنای هر یک از موارد طبیعی و یا ترکیبی مشروحه در جداول ۱ و ۲ کنوانسیون واحد مربوط به مواد مخدر، ۱۹۶۱ و پروتکل اصلاحی آن مصوب ۱۹۷۲ می‌باشد.

ش - «خشخاش» به معنای گیاه دوم نوع پاپور سومنیفروم - ال است.

ص - «هواید» به معنای کلیه وجوه و اموالی است که بنحوی مستقیم و یا غیر مستقیم از

ارتکاب یکی از جرایم مندرج در بند ۱ ماده ۳ ناشی و یا حاصل شده باشد.

ض - «اموال» به معنای هرگونه دارایی مادی و یا معنوی، منقول و یا غیر منقول، محسوس و یا غیر محسوس، اوراق و یا اسناد قانونی دال بر داشتن مالکیت و یا سهم در داراییهای مزبور می‌باشد.

ط - «داروهای روانگردان» به معنای هرگونه ماده طبیعی و یا ترکیبی و یا هرگونه ماده

طبیعی مندرج در جداول ۱ و ۲ و ۳ و ۴ کنوانسیون داروهای روانگردان مصوب ۱۹۷۱ می‌باشد.

موضوعات زیر مورد مطالعه قرار خواهند گرفت:

- الف - روش‌های مورد استفاده در کشف و جلوگیری از جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳.
- ب - طرق و تکنیک‌های مورد استفاده اشخاص مظنون به شرکت در جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳ بویژه در کشورهای ترانزیت و تدابیر متقابل شایسته.
- ج - نظارت بر واردات و صادرات مواد مخدر، داروهای روانگردان و اقلام مذکور در جدول ۱ و ۲.
- د - کشف و کنترل جابجایی عواید و اموال حاصله از فروش مواد مخدر و داروهای روانگردان و اقلام مذکور در جدول ۱ و ۲ و اسباب و لوازم استفاده شده و یا مورد نظر برای استفاده در ارتکاب جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳.
- ه - روشهای مورد استفاده برای انتقال، اخفاء و یا تبدیل عواید، اموال، اسباب و لوازم مزبور.

و - گردآوری ادله.

ز - کنترل روش‌های مورد استفاده در مناطق تجارت آزاد و بنادر آزاد.

ح - روشهای جدید اجرای قانون.

۳ - اعضاء در رابطه با برنامه‌ریزی و اجرای دوره‌های تحقیقاتی و آموزشی که بمنظور مبادله تخصص در رشته‌های مذکور در بند ۲ این ماده تشکیل می‌گردند، بایکدیگر همکاری نموده و برای نیل به این هدف در موارد مقتضی از کنفرانس‌ها و سمینارهای منطقه‌ای و بین‌المللی برای بسط همکاری و رایزنی نسبت به مسائل واجد اهمیت مشترک، از جمله مشکلات و نیازهای کشورهای ترانزیت، بهره خواهند گرفت.

ماده ۱۰ - تعاون و همکاری بین‌المللی برای کشورهای ترانزیت: ۱ - اعضاء برای همکاری و حمایت از کشورهای ترانزیت و بویژه کشورهای در حال پیشرفت که نیازمند چنین همکاری و حمایتی می‌باشند، مستقیماً و یا توسط سازمانهای منطقه‌ای و یا بین‌المللی ذیصلاح از طریق برنامه‌های همکاری فنی در مورد بستن مرز و سایر فعالیتهای مربوطه دیگر، اقدام خواهند نمود.

۲ - اعضاء می‌توانند تأمین کمک مالی به این کشورهای ترانزیت را بمنظور افزایش و تقویت زیر ساخت مورد نیاز جهت کنترل و جلوگیری مؤثر از قاچاق مواد مخدر، مستقیماً و

یا توسط سازمانهای منطقه‌ای و یا بین‌المللی ذیصلاح تضمین نمایند.

۳- بمنظور تقویت کارایی همکاری بین‌المللی اعضاء می‌توانند قراردادهای و یا ترتیبات دوجانبه و یا چندجانبه‌ای را تحت این ماده منعقد نموده و ترتیبات مالی لازم را در این زمینه مورد توجه قرار دهند.

ماده ۱۱ - محموله‌های تحت کنترل: ۱- در صورتیکه اصول اساسی سیستمهای حقوق داخلی تجویز نمایند، اعضاء تدابیر لازم را در حدود امکانات خود برای امکان استفاده مناسب از محموله‌های تحت کنترل در سطح بین‌المللی بر مبنای قراردادهای و ترتیبات مرضی‌الاطراف، بمنظور شناسایی دست‌اندرکاران جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳ و انجام اقدامات قانونی علیه آنها، اتخاذ خواهند نمود.

۲- تصمیمات برای استفاده از محموله‌های تحت کنترل بطور موردی اتخاذ شده و در صورت لزوم ترتیبات و تفاهات مالی را در رابطه با اعمال صلاحیت توسط اعضاء ذیربط مطمح نظر قرار خواهد داد.

۳- محموله‌های قاچاق که اعمال کنترل و نظارت بر آنها مورد توافق قرار گرفته است، ممکن است با موافقت اعضاء ذیربط بازداشت گردیده و بدون آنکه در مواد مخدر و یا داروهای روانگردان موجود در آنها دخل و تصرفی شده باشد، به آنها اجازه عبور داده شود و یا آنکه مواد مزبور از آن کلا و یا بعضاً منتقل و یا جایگزین گردند.

ماده ۱۵ - متصدیان حمل و نقل تجاری: ۱- اعضاء اقدامات مقتضی را برای حصول اطمینان از عدم استفاده و سایط نقلیه توسط متصدیان حمل و نقل تجاری در جهت ارتکاب جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳، معمول خواهند داشت. اقدامات مزبور می‌تواند شامل انعقاد ترتیبات خاص با متصدیان حمل و نقل گردد.

۲- هریک از اعضاء متصدیان حمل و نقل را ملزم خواهد نمود که اقدامات احتیاطی متعارف را برای ممنوعیت استفاده از وسایل نقلیه خود در جهت ارتکاب جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳ به کار برند. احتیاطات مزبور ممکن است موارد زیر را شامل گردد:

الف- چنانچه مرکز اصلی فعالیت تجاری متصدی حمل و نقل در داخل قلمرو سرزمینی عضو قرار دارد.

۱- آموزش پرسنل برای شناسایی محموله‌ها و یا افراد مظنون.

۲- ارتقاء سطح درستی و صحت عمل پرسنل.

ب- چنانچه متصدی در داخل قلمرو سرزمینی عضو فعالیت می نماید.

۱- تسلیم اظهارنامه محموله از قبل و هر موقع که امکان پذیر باشد.

۲- استفاده از مهر و مومهای غیرقابل دستکاری و کاملاً مطمئن روی کانتینرها.

۳- گزارش کلیه اوضاع و احوال مشکوکی که احیاناً با ارتکاب جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳

مرتبط می باشد، به مقامات ذیربط در اولین فرصت.

۳- هریک از اعضاء اطمینان حاصل خواهد نمود که متصدیان حمل و نقل و مقامات

مربوطه در نقاط ورودی و خروجی و سایر مناطق کنترل گمرکی با هدف جلوگیری از

دسترسی غیرمجاز به وسائط نقلیه و محموله و اجرای تدابیر حفاظتی مقتضی، با یکدیگر

همکاری خواهند کرد.

ماده ۱۶- اسناد تجاری و پرچسب زدن صادرات: ۱- هریک از اعضاء مقرر خواهد داشت

که صادرات قانونی مواد مخدر و داروهای روانگردان با اسناد و مدارک صحیح انجام گیرد.

علاوه بر الزامات مربوط به تهیه اسناد و مدارک تحت ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۶۱، ماده ۳۱

کنوانسیون اصلاحی ۱۹۶۱ و ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۱، اسناد تجاری از قبیل صورتحسابها،

اظهارنامه محموله، اوراق گمرکی، حمل و نقل و غیره شامل نام مواد مخدر و داروهای

روانگردان صادر شده به شرح مندرج در جداول مربوطه در کنوانسیون ۱۹۶۱، کنوانسیون

اصلاحی ۱۹۶۱ و کنوانسیون ۱۹۷۱ و نام و نشانی صادرکننده، واردکننده و در صورت امکان

گیرنده خواهد بود.

۲- هریک از اعضاء مقرر خواهد نمود که محموله های مواد مخدر و داروهای روانگردان

صادر شده دارای پرچسب نادرست نباشند.

ماده ۱۷- قاچاق مواد مخدر از طریق دریا: ۱- اعضاء برای امحاء قاچاق مواد مخدر از

طریق دریا در چارچوب حقوق بین الملل دریاها حداکثر همکاری را با یکدیگر معمول

خواهند داشت.

۲- هریک از اعضاء که دلایل منطقی برای مظنونیت نسبت به فعالیت یک کشتی

حامل پرچم خود و یا بدون پرچم و یا علامت ثبت، در امر قاچاق مواد مخدر در اختیار

داشته باشد، می تواند از سایر اعضاء در جهت از بین بردن چنین استفاده ای استمداد

نماید و اعضای مورد تقاضا در حدود امکانات خود همکاری لازم را معمول خواهند داشت.

۳- هر یک از اعضاء که دلایل منطقی برای مظنونیت نسبت به فعالیت یک کشتی در قاچاق مواد مخدر با استفاده از آزادی کشتیرانی طبق حقوق بین‌الملل و با نصب پرچم و یا علامت ثبت عضو دیگری در اختیار داشته باشد، می‌تواند مراتب را به دولت صاحب پرچم اطلاع داده ثبت کشتی را استعلام نماید و در صورت تأیید ثبت از دولت صاحب پرچم برای اتخاذ تدابیر لازم در رابطه با کشتی مزبور تقاضای مجوز کند.

۴- طبق بند ۳ و یا در چارچوب معاهدات لازم‌الاجراء بین اعضاء و یا حسب هرگونه قرارداد و یا ترتیبی که فی‌مابین اعضاء توافق گردیده است، دولت صاحب پرچم می‌تواند به دولت متقاضی اجازه دهد که از جمله:

الف - وارد کشتی گردد.

ب - کشتی را مورد تفتیش قرار دهد.

ج - در صورت پیدا کردن مدارکی دال بر دخالت در قاچاق مواد مخدر، اقدام مقتضی در رابطه با کشتی، افراد و محموله آن اتخاذ کند.

۵- در صورت اتخاذ اقدام طبق این ماده، اعضای ذیربط به ضرورت به مخاطره نیفتادن سلامت افراد در دریا، امنیت کشتی و یا محموله و یا عدم لطمه به منافع تجاری و قانونی دولت صاحب پرچم و یا هر دولت ذینفع دیگر تجربه کافی مبذول خواهند داشت.

۶- دولت صاحب پرچم می‌تواند در جهت تعهدات خود به شرح مندرج در بند ۱ ماده حاضر اجازه خود را به شرایطی که بین آن دولت و عضو متقاضی مورد توافق قرار خواهد گرفت از جمله شرایط مربوط به مسؤلیت، موکول و منوط نماید.

۷- از نظر مفاد بندهای ۳ و ۴ ماده حاضر هر یک از اعضاء سربأ به تقاضای عضو دیگر برای اخذ تصمیم در مورد مجاز بودن کشتی حامل پرچم برای استفاده از آن پرچم و تقاضاهای کسب مجوز حسب بند ۳ پاسخ خواهد داد. هر یک از اعضاء در زمان پذیرش عضویت در این کنوانسیون مرجع و یا در صورت لزوم مراجعی را برای دریافت و پاسخگویی به این تقاضاها تعیین نموده و مراتب را از طریق دبیرکل ظرف یک ماه از تاریخ

تعیین به اطلاع سایر اعضاء خواهد رسانید.

۸- هر یک از اعضاء که طبق مفاد این ماده به اقدامی مبادرت ورزیده است، سر بعا دولت صاحب پرچم مربوطه را از نتایج اقدام خود مطلع خواهند نمود.

۹- اعضاء انعقاد قراردادها و یا ترتیبات دو جانبه و یا منطقه‌ای را برای اجراء و یا ازدیاد کارایی مفاد این ماده بررسی خواهند نمود.

۱۰- مفاد بند ۴ این ماده فقط توسط کشتی‌های جنگی و یا هواپیماهای نظامی و یا سایر کشتی‌ها و یا هواپیمایی که در خدمت دولت و مجاز به اقدام بودن آنها از علایم کاملاً روشن و قابل شناسایی احراز می‌گردد، عملی خواهد شد.

۱۱- در اتخاذ هرگونه اقدام طبق این ماده به ضرورت عدم مداخله و یا خدشه به حقوق و تعهدات و اعمال حاکمیت دولت‌های ساحلی مطابق اصول حقوق بین‌المللی دریایی توجه کافی مبذول خواهد گردید.

ماده ۱۸- منطقه‌های آزاد تجاری و بنادر آزاد: ۱- به منظور از بین بردن قاچاق مواد مخدر، داروهای روانگردان و اقلام مذکور در جداول ۱ و ۲ اعضاء اقداماتی را که از تدابیر متخذه در سایر بنادر سرزمینی آنها خفیف‌تر نخواهد بود، در مناطق آزاد تجاری و بنادر آزاد اعمال خواهند نمود.

۲- اعضاء تلاش خواهند نمود تا:

الف- حرکت کالاها و اشخاص را در منطقه‌های آزاد تجاری و بنادر آزاد کنترل و نظارت نموده و برای این منظور به مقامات صالحه اجازه خواهند داد تا محموله‌ها و کشتی‌های وارده و خارجه از جمله کشتیهای تفریحی و ماهیگیری و نیز هواپیماها و وسایط نقلیه و در صورت اقتضاء خدمه، مسافران و بار آنها را تفتیش نمایند.

ب- برای کشف محموله‌های مشکوک به داشتن مواد مخدر، داروهای روانگردان و اقلام مذکور در جداول ۱ و ۲ که در منطقه‌های آزاد تجاری و بنادر آزاد تردد می‌نمایند، سیستمی را ایجاد و تثبیت نمایند.

پ- سیستم‌های مراقبتی را در مناطق بندری، باراندازها، فرودگاهها و پاسگاههای مرزی منطقه‌های آزاد تجاری و بنادر آزاد برقرار و تثبیت کنند.

جدول (۱)

افدرین

ارگو مترین

ارگو تامین

اسید لیزرژیک

۱- فنیل

۲- پروپان

پسود و افدرین

نمکهای مواد مذکور در این جدول هرگاه امکان وجود آنها باشد.

جدول (۲)

اتیدرید استیک

استون

اسید آنترانیلیک

اسید فنیل استیک

پیپریدین

نمکهای مواد مذکور در این جدول هرگاه امکان وجود آنها باشد.

قانون پروتکل راجع به حمایت محیط زیست دریایی در برابر

منابع آلودگی مستقر در خشکی مصوب ۱۳۷۱/۱۲/۹

ماده واحده - پروتکل راجع به حمایت زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی که در (۱۶) ماده و سه ضمیمه در سال ۱۳۶۸ در کویت تنظیم شده است، با قید شرط

«حق جمهوری اسلامی ایران برای انعقاد قراردادهای دوجانبه منطقه‌ای محفوظ است»
تصویب می‌گردد و اجازه تودیع اسناد آن به سازمان محیط زیست داده می‌شود.

پروتکل راجع به حمایت محیط‌زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در
خشکی

دولتهای متعاقد:

اعضای کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری دربارهٔ حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی، با وقوف بر خطرات آلودگی منابع مستقر در خشکی بر محیط زیست دریایی و بهداشت انسان و نیز مشکلات جدی ناشی از آن در آبهای ساحلی بسیاری از دولتهای متعاقد، که عمدتاً بعثت تخلیه فاضلابهای تصفیه نشده، تصفیه ناقص و یا دفع نامناسب شهری و صنعتی می‌باشد، با توجه به لزوم تحکیم تدابیر موجود برای جلوگیری، کاهش و مبارزه با آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی در سطح ملی و منطقه‌ای، با آگاهی از مواد ۱۹۴، ۲۰۷، ۲۱۲ و ۲۱۳، بخش ۱۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در مورد حقوق دریاها و رهنمودهای مونترال ۱۹۸۵ برای حمایت از محیط زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی و بمنظور تحکیم اجرای بند «ب» ماده ۳ و ماده ۶ کنوانسیون، بشرح زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱ - تعاریف: از لحاظ پروتکل حاضر:

- ۱- مقصود از «تصفیه مرکب»، تصفیه توأم پساب‌های صنعتی با فاضلاب شهری است.
- ۲- مقصود از «مرجع ذیصلاح دولتی» مرجع قانونی است که توسط دولت متعاقد به منظور این پروتکل تعیین گردیده است.
- ۳- مقصود از «دولت متعاقد»، هر یک از دولتهای عضو این پروتکل می‌باشد.
- ۴- مقصود از «کنوانسیون»، کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری دربارهٔ حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی است.
- ۵- مقصود از «شورا»، ارگان سازمان است که در بند ب (۱) ماده ۱۶ کنوانسیون به آن اشاره شده است.

- ۶- مقصود از «حد آب شیرین»، مکانی در آبراهها است که در موقع جزر و در زمان جریان کم آب شیرین، بعلت وجود آب دریا افزایش قابل ملاحظه‌ای در میزان شوری آب پدید می‌آید.
- ۷- مقصود از «پیش تصفیه / تصفیه مشترک»، پیش تصفیه / تصفیه کلی پسابهای پیش از یک منبع صنعتی است.
- ۸- مقصود از «منابع مستقر در خشکی»، منابع شهری، صنعتی یا کشاورزی، اعم از ثابت و متحرک بر روی زمین است که مواد تخلیه شده از آنها بشرح مذکور در ماده ۳ پروتکل به محیط زیست دریایی می‌رسد.
- ۹- مقصود از «محیط زیست دریایی»، منطقه پروتکل بشرح تعریف شده در ماده ۲ این پروتکل می‌باشد.
- ۱۰- مقصود از «سازمان»، سازمان منطقه‌ای برای حمایت از محیط زیست دریایی است که طبق ماده ۱۶ کنوانسیون تشکیل گردیده است.
- ۱۱- مقصود از «آلودگی»، «آلودگی دریایی» بشرح تعریف شده در بند الف ماده ۱ کنوانسیون می‌باشد.
- ماده ۲- منطقه اجراء: منطقه اجرای این پروتکل (که از این پس منطقه پروتکل نامیده خواهد شد) شامل منطقه دریایی طبق تعریف ارائه شده در بند الف ماده ۲ کنوانسیون و نیز آبهای طرف خشکی خطوط مبدا است که از آنجا عرض دریای سرزمینی دولتهای متعاقد اندازه‌گیری شده و در صورت وجود آبراهها تا حد آب شیرین و از جمله مناطق بین جزر و مد و باتلاقهای آب شور که با دریا ارتباط دارند، گسترش می‌یابد.
- ماده ۳- منابع آلودگی: این پروتکل به مواد تخلیه شده از منابع مستقر در خشکی سرزمینهای دولتهای متعاقد اختصاص دارد که به منطقه پروتکل برسد، علی‌الخصوص:
- الف- از مجاری و لوله‌های فاضلاب که به دریا تخلیه می‌گردد.
- ب- از رودخانه‌ها، کانالها یا سایر آبراهها، از جمله جریانهای آبهای زیرزمینی.
- ج- از تأسیسات ثابت یا متحرک دریایی که به منظوری غیر از اکتشاف و بهره‌برداری از بستر دریا، زیر بستر و فلات قاره بکار می‌رود. و

د- از سایر منابع مستقر در خشکی واقع در سرزمینهای دولتهای متعاقد، اعم از طریق آب، هوا یا مستقیماً از ساحل.

ماده ۴- کنترل منبع: ۱- دولتهای متعاقد، اجرای برنامه‌های عملیاتی را بر اساس کنترل منبع که در ضمیمه ۱ این پروتکل تعیین شده است بعهده می‌گیرند. بدین منظور برنامه‌ها و تدابیر لازم را مشترکاً یا جداگانه تهیه و اجرا خواهند کرد.

۲- برنامه‌ها و تدابیر و فهرست زمان‌بندی اجرای آنها به منظور کاهش آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی توسط دولتهای متعاقد تعیین می‌شود و بطور ادواری، در صورت لزوم هر دو سال یکبار، طبق مفاد ماده ۱۴ این پروتکل مورد بررسی و تجدید نظر قرار می‌گیرد.

ماده ۵- تصفیه مشترک و یا مرکب پساب‌ها: ۱- دولتهای متعاقد در تلاش به منظور عدم جلوگیری از گسترش صنایع جدید، و بخصوص عملیات صنعتی کوچک و ضمن تشخیص مشکلات اقتصادی و فنی که غالباً چنین عملیاتی در تصفیه صحیح پسابهای خود بطور جداگانه با آن مواجه‌اند، اجرای برنامه‌های مربوط به طرح تعیین محل صنعتی را مطابق با ضمیمه ۲ این پروتکل، تا حد امکان بعهده می‌گیرند. بدین منظور، مشترکاً و یا جداگانه تدابیر و برنامه‌های لازم را تهیه و اجرا خواهند کرد.

۲- رهنمودها و ضوابط منطقه‌ای همراه با برنامه‌ها و تدابیر و فهرست زمان‌بندی اجرای آنها به منظور کاهش آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی از طریق تصفیه مشترک و یا مرکب پساب‌ها، توسط دولتهای متعاقد تعیین می‌شود و بطور ادواری در صورت لزوم هر دو سال یکبار، طبق مفاد ماده ۱۴ این پروتکل مورد بررسی و تجدید نظر قرار می‌گیرد.

ماده ۶- مقررات منطقه‌ای و محلی / مجوز برای تخلیه فضولات: ۱- دولتهای متعاقد بر طبق ضمیمه ۳ این پروتکل بتدریج نسبت به تهیه و تصویب موارد زیر، در صورت اقتضاء با همکاری سازمانهای ذیصلاح منطقه‌ای و بین‌المللی اقدام خواهند کرد:

الف- رهنمودها، استانداردها و ضوابط منطقه‌ای برای کیفیت آب دریا در زمینه مصارف خاص، به منظور حمایت از بهداشت انسان، منابع زنده و اکوسیستم‌ها.

ب- مقررات منطقه‌ای برای تخلیه فضولات و یا میزان تصفیه کلیه انواع مهم منابع

آلودگی مستقر در خشکی.

ج - مقررات محلی شدیدتر برای تخلیه فضولات و یا میزان تصفیه منابع آلودگی خاص بر اساس مشکلات آلودگی محلی و ملاحظه‌ای مربوط به استفاده مطلوب از آب. وضع مقررات شدیدتر برای منابع آلودگی خاص به منظور حفظ کیفیت آب دریا برای مصارف مورد نظر انجام می‌گیرد. در تهیه چنین مقرراتی خصوصیات فیزیکی، جغرافیایی و اکولوژیکی محل و همچنین سطح آلودگی موجود در محیط زیست دریایی باید در نظر گرفته شود.

۲ - برای اجرای تدابیر فوق برنامه‌های مربوطه باید تنظیم شود و برای اجرای تدریجی آنها، هزینه تدابیر متخذه، ظرفیت تطبیق و تبدیل تأسیسات موجود، توانائی اقتصادی دولتهای متعاقد و نیاز آنها به توسعه مستمر در نظر گرفته شود.

۳ - مسئولین آلودگی باید از مراجع ذیصلاح دولتی برای تخلیه فضولات مجوز دریافت کنند. در چنین مجوزهایی باید امکان بررسی و اصلاح شرایط تخلیه با توجه به مقررات جدید ادواری در نظر گرفته شود.

۴ - رهنمودها، استانداردها و ضوابط، همراه با مقررات، برنامه‌ها و تدابیر باید طبق مفاد ماده ۱۴ این پروتکل تهیه و اتخاذ شود و بطور ادواری، در صورت لزوم هر دو سال یکبار، برای انعکاس اطلاعات جدید حاصل از برنامه نظارت مندرج در ماده ۷ این پروتکل، تغییرات پیش آمده در فعالیتهای صنعتی و سایر فعالیتهای انسانی و پیشرفتهای احتمالی در علم و در تکنولوژیهای کنترل آلودگی، تجدید شود.

ماده ۷ - مراقبت و مدیریت داده‌ها: ۱ - دولتهای متعاقد در چارچوب مفاد ماده ۱۰ کنوانسیون و در صورت لزوم با همکاری سازمانهای ذیصلاح منطقه‌ای و بین‌المللی، فعالیتهای لازم را جهت مراقبت به منظور تأمین اهداف زیر اعمال خواهند کرد:

الف - جمع‌آوری اطلاعات درباره شرایط طبیعی منطقه پروتکل در ارتباط با خصوصیات فیزیکی، بیولوژیکی و شیمیایی.

ب - جمع‌آوری اطلاعات درباره ورود مواد یا انرژی که بالفعل و یا بالقوه از طریق منابع مستقر در خشکی باعث آلودگی شوند، منجمله اطلاعات مربوط به توزیع منابع و میزان

ورود مواد آلوده‌کننده به منطقه پروتکل.

ج - ارزیابی منظم میزان آلودگی آبهای داخلی و سرزمینی، بالاخص با توجه به موادی که ممکن است اثرات بالقوه قابل توجهی بر محیط زیست دریایی داشته باشند. برای انتخاب محل‌های نمونه‌برداری و موادی که باید اندازه‌گیری شود، اطلاعات موجود، منجمله فهرست موجودی منابع، مجاری تخلیه و خصوصیات محیط زیست دریایی باید در نظر گرفته شود.

د - ارزیابی تدابیر اتخاذ شده در این پروتکل برای دستیابی به اهداف زیست محیطی.
۲ - دولت‌های متعاقد بطور مشترک یا جمعی برای تنظیم برنامه‌های مراقبت مشابه، همراه با برنامه‌های کنترل کیفی آزمایش‌ها و نیز ترویج ذخیره سازی، بازیافت و تبادل داده‌ها همکاری خواهند کرد.

ماده ۸ - ارزیابی اثرات زیست محیطی: ۱ - دولت‌های متعاقد بر مبنای اولویت از اثرات بالقوه زیست محیطی در مراحل برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های عمرانی منتخب در داخل سرزمینهای خود، بخصوص در مناطق ساحلی، که ممکن است خطرات قابل توجه آلودگی از منابع مستقر در خشکی برای منطقه پروتکل در برداشته باشد، ارزیابی به عمل خواهند آورد تا اطمینان حاصل شود که تدابیر مناسب برای جلوگیری و کاهش چنین خطراتی معمول می‌گردد.

۲ - دولت‌های متعاقد، با کمک سازمان، رهنمودهای فنی و سایر رهنمودها را برای ارزیابی اثرات بالقوه زیست محیطی پروژه‌های عمرانی اشاره شده در بند ۱، منجمله اثرات احتمالی برون مرزی آنها، تهیه خواهند کرد. این ارزیابی، بر حسب مورد شامل موارد زیر نیز خواهد بود:

الف - تشریح محل جغرافیایی فعالیت‌هایی که قرار است اجراء گردد.

ب - تشریح وضعیت اکولوژیکی اولیه محیط زیست دریایی و منطقه ساحلی که ممکن است تحت تأثیر این فعالیتها قرار گیرد.

ج - تعیین ماهیت، اهداف و حوزه عمل فعالیت‌های پیشنهاد شده.

د - تشریح روش‌ها، تأسیسات و سایر وسایلی که در مورد استفاده قرار خواهند گرفت.

۵- تشریح اثرات مستقیم و غیرمستقیم کوتاه مدت و بلند مدت قابل پیش‌بینی فعالیتها بر محیط زیست دریایی، شامل اثر بر جانوران، گیاهان و توازن اکولوژیکی.

و - ارائه بیانیه‌ای در توضیح تدابیر پیشنهادی به منظور به حداقل رساندن خطر آلودگی ناشی از اجرای فعالیتها، بعلاوه بیان فرآیندهای ممکن و راه‌حلهای جان‌نشین چنین تدابیری برای کاهش آلودگی.

ز - تعیین تدابیری به منظور حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی در خلال و در صورت لزوم در پایان فعالیتهای پیشنهادی.

ح - تعیین تعهدات مربوط به فعالیتهای جاری نظارت و مدیریت زیست محیطی.

ط - تجزیه و تحلیل سود و زیان در صورت لزوم.

ی - شرح خلاصه‌ای از ارزیابی.

۳- اجرای پروژه‌های منتخب اشاره شده در بند ۱ باید منوط به اجازه کتبی قبلی از مراجع ذیصلاح دولتی باشد که در آن یافته‌های ارزیابی اثرات زیست محیطی کاملاً ملحوظ می‌گردد.

۴- دولتهای متعاقد برای تهیه روش‌های ارسال گزارش مربوط به نتایج ارزیابی به سایر دولتهای متعاقد، با سازمان همکاری خواهند کرد تا بدین وسیله دولتهای متعاقدی که ممکن است تحت تأثیر اثرات زیست محیطی پروژه‌های عمرانی قرار گیرند، بتوانند با دولت متعاقد مربوطه مشرت نمایند.

ماده ۹- همکاری علمی و فنی: دولتهای متعاقد، بر طبق ماده ۱۰ کنوانسیون در زمینه‌های علمی و فنی مربوط به آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی، بخصوص تحقیقات مربوط به ورود، مسیر عبور و اثرات مواد آلوده‌کننده و نیز توسعه روشهای جدید برای تصفیه، کاهش و حذف این مواد با یکدیگر همکاری خواهند کرد. بدین منظور، دولتهای متعاقد بطور اخص در زمینه‌های زیر تلاش خواهند نمود:

الف - مبادله اطلاعات علمی و فنی.

ب - هماهنگی برنامه‌های تحقیقاتی با ماهیت مشترک.

ماده ۱۰- کمکهای علمی، فنی و غیره: ۱- دولتهای متعاقد مستقیماً و یا با کمک سازمان یا سازمانهای ذیصلاح منطقه‌ای و بین‌المللی به منظور تنظیم و اجرای برنامه‌های کمک،

بخصوص در زمینه‌های علمی، آموزشی و فنی برای پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی، همکاری خواهند کرد.

۲- این کمک فنی بطور اخص شامل تربیت پرسنل علمی و فنی، همچنین کسب، کاربری، نگهداری و تولید وسایل مناسب می‌شود.

ماده ۱۱- آبراههای مشترک میان دولتها: ۱- هرگاه احتمال داشته باشد که تخلیه یک آبراه جاری در سرزمینهای دولتهای متعاقد، موجب آلودگی منطقه پروتکل گردد، از دولتهای متعاقد مربوطه تا آنجا که بموجب مفاد این پروتکل به هر کدام از آنها مربوط می‌گردد، برای همکاری به منظور تضمین اجرای کامل پروتکل دعوت به عمل می‌آید.

۲- هیچ دولت متعاقد مسؤول آلودگی ناشی از سرزمین یک دولت غیر متعاقد نخواهد بود. اما دولت متعاقد کوشش خود را برای همکاری با چنین دولتی به منظور اجرای کامل پروتکل به عمل خواهد آورد.

ماده ۱۲- مبادله اطلاعات: ۱- دولتهای متعاقد یکدیگر را مستقیماً یا از طریق سازمان در جریان اقدامات انجام شده، نتایج بدست آمده و در صورت لزوم مشکلات پیش آمده در اجرای این پروتکل قرار می‌دهند. روش‌های جمع‌آوری و ارائه چنین اطلاعاتی توسط شورا تعیین می‌گردد.

۲- این اطلاعات از جمله شامل موضوعات زیر است:

الف- اطلاعات آماری مربوط به موجب ماده ۶ و ۷ این پروتکل.

ب- اطلاعات منتج از برنامه مراقبت که در ماده ۷ این پروتکل پیش‌بینی شده است.

ج- میزان مواد آلوده‌کننده تخلیه شده یا منتشر شده از سرزمینهای آنها.

د- اقدامات انجام شده به موجب مواد ۴، ۵ و ۶ این پروتکل.

ماده ۱۳- مسؤولیت و جبران خسارت: ۱- دولتهای متعاقد اطمینان خواهند داد که در نظامهای حقوقی آنها امکان مراجعه برای جبران سریع و کافی خسارت یا چاره‌دیگری در برابر زیان ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی توسط اشخاص حقیقی یا حقوقی تحت صلاحیت آنها پیش‌بینی شده است.

۲- دولتهای متعاقد برای تعیین مسؤولیت خسارت ناشی از آلودگی منابع مستقر در

خشکی روش‌های مناسب را تنظیم و تصویب خواهند نمود.

ماده ۱۴ - ترتیبات سازمانی: شورا به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون مسؤولیت ناشی از نظارت بر اجرای این پروتکل را بعهده دارد. بدین منظور شورا اقداماتی را انجام خواهد داد از آن جمله:

الف - بررسی کارایی اقدامات انجام شده و مناسب بودن اتخاذ تدابیر دیگر، بالاخص بصورت ضمانت.

ب - تجدیدنظر و اصلاح هر یک از ضمیمه‌های این پروتکل در صورت لزوم.

ج - تنظیم، اتخاذ و بررسی برنامه‌ها و تدابیر مربوط به مواد ۴، ۵، ۶، ۷، ۹ و ۱۰ این پروتکل.

د - اتخاذ روش‌ها، استانداردها یا ضوابط منطقه‌ای به موجب مواد ۴، ۵ و ۶ این پروتکل.

ه - تنظیم روش‌ها برای مبادله اطلاعات بموجب مواد ۸ و ۱۲ این پروتکل.

و - بررسی اطلاعات ارائه شده توسط دولتهای متعاقد طبق مواد ۸ و ۱۲ این پروتکل.

ز - انجام وظایف دیگری که به منظور اجرای این پروتکل لازم باشد.

ح - ایجاد هرگونه مکانیسم سازمانی که برای حصول اهداف این پروتکل ضرورت

داشته باشد.

ماده ۱۵ - مقررات عمومی: ۱ - پروتکل حاضر مشمول مقررات مندرج در کنوانسیون ناظر بر هر پروتکل خواهد بود.

۲ - روش‌های تدوین اصلاحیه‌ها و الحاقیه‌های پروتکل‌ها، موضوع مواد ۲۰ و ۲۱ کنوانسیون در مورد پروتکل حاضر مجری خواهد بود.

۳ - آیین‌نامه داخلی و مقررات مالی و اصلاحیه‌های آن که بر مبنای ماده ۲۲ کنوانسیون مورد تصویب قرار گرفته‌اند در مورد پروتکل حاضر مجری خواهند بود.

۴ - ضمانت این پروتکل جزء لاینجزای آن هستند مگر در مواردی که بنحوی دیگر تصریح شده باشد.

ماده ۱۶ - مقررات نهایی: ۱ - پروتکل حاضر از تاریخ ۲۱ فوریه لغایت ۲۱ مه ۱۹۹۰ مطابق با دوم اسفندماه سال ۱۳۶۸ لغایت سی و یکم اردیبهشت ماه سال ۱۳۶۹ هجری شمسی در کویت برای امضاء هر یک از دولتهای کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری دربارهٔ حمایت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی مفتوح خواهد بود.

۲ - پروتکل حاضر منوط به تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق دول عضو کنوانسیون

خواهد بود. اسناد تصویب، پذیرش، موافقت یا الحاق به دولت کویت که عهده‌دار وظایف دولت امانت‌دار می‌باشد، سپرده خواهد شد.

۳- پروتکل حاضر در پایان نودمین روز پس از تاریخ سپردن حداقل پنج سند تصویب، پذیرش یا موافقت پروتکل یا الحاق به آن توسط دولت‌های مشروح در بند ۱ این ماده لازم‌الاجراء خواهد بود.

در تأیید مراتب فوق نمایندگان نام‌الاختیار امضاءکننده زیر که دارای اختیارات لازم از سوی دولت‌های خود می‌باشند، پروتکل حاضر را امضاء نموده‌اند.

این پروتکل در تاریخ ۲۱ فوریه ۱۹۹۰ مطابق با دوم اسفندماه سال ۱۳۶۸ هجری شمسی در کویت به زبانهای فارسی، عربی، انگلیسی تنظیم و امضاء گردیده است و هر سه متن از اعتبار واحد برخوردارند.

ضمیمه ۱ - کاهش آلودگی از طریق کنترل منبع

با توجه به موضوع کاهش آلودگی از طریق کنترل منبع که در ماده ۴ این پروتکل بدان اشاره شده است، کنترل و جایگزینی تدریجی محصولات، تأسیسات، فرآیندهای صنعتی و غیر آن که موجب آلودگی قابل ملاحظه‌ای در محیط زیست دریایی می‌شوند، باید مورد توجه قرار گیرد.

در این رابطه با توجه خاصی به ویژه به عوامل زیر خواهد شد:

الف - تقلیل و یا تنظیم واردات، حمل و نقل، ساخت یا تهیه برخی از مواد زیان‌آور.

ب - تغییر مواد خام.

ج - تغییر فرآیندهای تولید.

د - روش‌های مطلوب عملیات و اداره امور.

ه - جداسازی جریان‌های فضولات و به حداقل رساندن ترفیق مواد آلوده‌کننده پیش از

تصفیه.

و - بازیافت، استفاده مجدد و گردش دوباره مواد.

برنامه‌ها، اقدامات و فهرست زمان‌بندی مورد نیاز برای اجرای کنترل منبع باید تهیه شده

و اولویتها بر اساس نتایج مطالعات ارزیابی جاری تعیین گردد.
مسائل مربوطه مورد علاقه منطقه که انجام اقدامات مقرون به صرفه درباره آنها امکان پذیر باشد، جهت ایجاد طرحهای مدیریت عمومی مورد توجه قرار خواهند گرفت. این زمینه‌ها برای نمونه جمع آوری، تصفیه و دفع مناسب باقیمانده روغن‌های روان‌کننده، خون و شکمبه کشتارگاهها، کنترل فرآیندهای احتراق سوخت و اجرای کنترل منبع در مراحل معینی از تولید صنایع بزرگ را شامل می‌شود.

ضمیمه ۲ - ترویج تصفیه مشترک و یا مرکب پساب‌ها

بدون هرگونه تبعیض غیرضروری نسبت به تنگناهای متعددی که غالباً در انتخاب محل صنایع جدید تأثیر دارد، برنامه‌ای با توجه به ماده ۶ این پروتکل به منظور ترویج موارد زیر تهیه خواهد شد:

الف - تجمع صنایع به نحوی که امکان پیش تصفیه یا تصفیه مشترک پساب‌ها، بر حسب نیاز فراهم شود.

ب - قرارداد انواع خاصی از صنایع در محدوده شبکه فاضلاب شهری بنحوی که امکان تصفیه مرکب فاضلاب‌های شهری و صنعتی فراهم آید.

ترویج تصفیه مشترک و یا مرکب پساب‌ها در صورت برنامه‌ریزی صحیح موجب کاهش قابل ملاحظه هزینه‌های تصفیه، نظارت و اجراء شده و در عین حال میزان قابلیت اطمینان

- ۱ - جرم در قلمرو سرزمینی آن ارتکاب یافته باشد.

- ۲ - جرم بر روی عرشه کشتی حامل پرچم عضو و یا هوایمای ثبت شده بموجب قوانین آن در زمان ارتکاب جرم ارتکاب گردیده باشد.

ب - به اقدامات لازم برای احراز صلاحیت قضایی خود نسبت به جرایم موضوع بند ۱ ماده ۳ توسل خواهد جست بشرط آنکه:

- ۱ - جرم توسط یکی از اتباع آن و یا شخصی ارتکاب شده باشد که محل سکونت عادی او در سرزمین آن قرار داشته باشد.

تصفیه را افزایش می‌دهد. بدین منظور رهنمودها و ضوابط منطقه‌ای در خصوص

موضوعات مورد علاقه مشترک تهیه خواهد شد، مانند:

- سازگاری پساب منابع مختلف.

- شرایط پیش تصفیه قبل از تخلیه به شبکه‌های فاضلاب شهری و یا صنعتی.

- اشتراک در هزینه ساختمان و عملیات تصفیه خانه‌ها.

چنین رهنمودها و ضوابط دولتهای متعاقد را در بسط برنامه‌ها و تدابیر خاص خودیاری خواهد داد. در حالیکه طرح‌های اولیه ممکن است به مشکل انتخاب محل صنایع جدید بپردازد. هدف نهایی، جذب تدریجی صنایع منتخب کوچک، همزمان با توسعه تأسیسات زیربنایی و تسهیلات در مناطق مورد نظر می‌باشد.

ضمیمه ۳ - رهنمودها، مقررات و مجوزها برای تخلیه فضولات

۱ - با در نظر گرفتن رهنمودها و استانداردها یا ضوابط، همچنین مقررات، برنامه‌ها، تدابیر و مجوزهای تخلیه و فضولات که در ماده ۶ این پروتکل بدان اشاره شده است، توجه خاصی علی‌الخصوص به عوامل زیر مبذول خواهد شد:

الف - تعیین مقررات منطقه‌ای برای تخلیه فضولات و یا میزان تصفیه برای هر نوع متبع که در صورت لزوم ممکن است برای منابع موجود و جدید متفاوت باشد. مقررات باید بر اساس تکنولوژی تصفیه، ملاحظات مربوط به هزینه و ماهیت مواد آلوده‌کننده، همچنین بررسی کامل وضعیت محیط زیست در منطقه پروتکل استوار باشد.

ب - تهیه رهنمودهای منطقه‌ای و در صورت مقتضی استانداردها و ضوابط برای کیفیت آب دریا در مصارف گوناگون.

ج - در نظر گرفتن مقررات محلی شدیدتر برای تخلیه فضولات و یا میزان تصفیه در مناطقی که استانداردهای کیفیت آب برای مصرف مورد نظر از طریق اجرای مقررات منطقه‌ای فوق‌الذکر قابل حصول نیست.

این مقررات محلی منابع خاصی را در مناطق تحت بررسی دربر خواهد گرفت.

د - تهیه مقررات منطقه‌ای همراه با برنامه‌ها، تدابیر و فهرست زمان‌بندی اجراء بر اساس

اولویت، علی‌الخصوص برای انواع فضولات زیر:

- ۱- آب توازن، لجن، گندآب و سایر آبهای تخلیه شده آغشته به نفت توسط تأسیسات دریافت آب توازن مستقر در خشکی و نیز عملیات تعمیر و بارگیری بنادر.
- ۲- تخلیه آب شور و گل و لای ناشی از فعالیتهای حفاری و استخراج نفت و گاز از منابع مستقر در خشکی.
- ۳- لجن‌های سمی و روغنی ناشی از تأسیسات ذخیره‌سازی نفت خام و محصولات پالایش شده.
- ۴- پساب‌ها و مواد منتشره از پالایشگاههای نفت.
- ۵- پساب‌ها و مواد منتشره از کارخانجات پتروشیمی و تولید کود.
- ۶- پساب‌های سمی و مواد منتشره از صنایعی چون کلر-قلیا، تولید اولیه آلومینیوم، آفت‌کش‌ها، حشره‌کش‌ها و بازیافت سرب.
- ۷- مواد منتشره از کارخانجات اشتعال گاز طبیعی و گوگردگیری.
- ۸- گرد و خاک منتشره از منابع عمده صنعتی مانند کارخانجات سیمان، آهک، آسفالت و بتون.
- ۹- پساب‌ها و مواد منتشره از کارخانجات تولید آب شیرین و برق.
- ۱۰- فضولات ناشی از فعالیتهای توسعه ساحلی که امکان دارد اثر مهمی بر محیط زیست دریایی داشته باشد.
- ۱۱- فاضلاب و مواد زائد جامد.
- ه- همانگونه که نمودار ۱ پیوست نشان می‌دهد، کاهش آلودگی یک فرآیند تکراری است. عمل کاهش آلودگی از اقداماتی که از اولویت بالا برخوردارند و به لحاظ عملی بودن، مقرون به صرفه بودن و در عین حال توجه به خطیرترین مسائل زیست محیطی مشهود در دنیای امروز انتخاب خواهند شد، شروع می‌شود برنامه نظارت همانگونه که در ماده ۷ این پروتکل تشریح شده است، وانگهی لازم را برای اقدام اصلاحی مورد نیاز از طریق ارائه اطلاعات پایه به منظور ارزیابی کارایی برنامه‌های اجراء شده، وضعیت موجود محیط زیست و روند آن، فراهم خواهد نمود. اقدام اصلاحی هر زمان که لازم باشد با تجدید نظر ادواری در مقررات، برنامه‌ها و تدابیر و بررسی شرایط مجوزهای تخلیه، به موجب مفاد مواد ۴ و ۶ این پروتکل به عمل خواهد آمد.

- ۲- مقررات ایجاد ضوابط به منظور صدور مجوزهای تخلیه فضولات در محیط زیست دریایی، همچنین باید علی‌الخصوص موارد زیر را در نظر داشته باشد.
- الف - خصوصیات و ترکیب فضولات.
- ۱- نوع و اندازه منبع آلوده کننده، مانند فرآیند صنعتی.
 - ۲- نوع آلودگی (منشاء، ترکیب متوسط).
 - ۳- شکل آلودگی (جامد، مایع، لجن و مخلوط آبکی).
 - ۴- میزان کل (حجم تخلیه شده، مثلاً در سال).
 - ۵- الگوی تخلیه (پیوسته، متناوب، با تغییرات فصلی و غیره).
 - ۶- غلظت ترکیبات اصلی.
 - ۷- خواص فیزیکی، مانند حلالیت و غلظت، شیمیایی و بیوشیمیایی، مانند اکسیژن خواهی، مواد مغذی و بیولوژیک، مانند وجود ویروسها، باکتریها، مخمرها و انگلها.
 - ۸- سمیت.
 - ۹- پایداری: فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی.
 - ۱۰- تجمع و تطور زیستی در مواد بیولوژیکی یا رسوبات.
 - ۱۱- حساسیت نسبت به تغییرات فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی و فعل و انفعال با سایر مواد محلول آلی و معدنی در محیط آبی.
 - ۱۲- احتمال ایجاد لک یا سایر تغییراتی که موجب کاهش ارزش بازار منابع می شود، مثلاً در ماهی، صدفها و غیره.
- ب - خصوصیات محل تخلیه و محیط زیست دریایی پذیرنده.
- ۱- خصوصیات آب‌نگاری، هواشناسی، زمین‌شناسی، زیست‌شناسی و موضوع‌نگاری تخلیه.
 - ۲- محل و نوع تخلیه (ریزشگاه، کانال، مجرا و غیره) و رابطه آن با سایر مناطق مانند مناطق با مطلوبیت خاص، مکانهای تخم‌ریزی و پرورش ماهی و ماهیگیری، محل‌های زندگی صدف‌ها و منابع قابل بهره‌برداری.
 - ۳- میزان دفع در زمان مشخص، مانند مقدار در روز، در هفته و در ماه.
 - ۴- میزان ترفیق اولیه در محل تخلیه به محیط زیست دریایی پذیرنده.

- ۵- هرگونه روش بسته‌بندی و جاده‌هی.
- ۶- خصوصیات انتشار از قبیل اثرات جریان‌ات، جذر و مد و باد بر حمل و نقل افقی و اختلاط عمودی.
- ۷- خصوصیات آب، مانند درجه حرارت، پ هاش، شوری، طبقه‌بندی، شاخص‌های اکسیژن آلودگی- اکسیژن محلول، اکسیژن‌خواهی شیمیایی، اکسیژن‌خواهی بیوشیمیایی- ازت موجود در اشکال آلی و معدنی شامل آمونیاک، مواد معلق، سایر مواد مغذی و باروری.
- ۸- وجود و اثرات سایر تخلیه‌هایی که در محل تخلیه صورت گرفته‌اند مانند میزان فلزات سنگین زمینه و مقدار کربن آلی.
- ج- فراهم بودن تکنولوژی‌های فضولات.
روش‌های کاهش فضولات و تخلیه پساب‌های صنعتی و فاضلاب شهری باید با توجه به فراهم بودن و امکان‌پذیری موارد زیر انتخاب شود:
 - ۱- فرآیندهای تصفیه جانشین،
 - ۲- روش‌های استفاده مجدد یا امحاء،
 - ۳- روش دفع روی زمین، و
 - ۴- تکنولوژی‌های کم‌ضایعه مناسب.
- د- شرایط و ملاحظات عمومی.
 - ۱- اثرات احتمالی بر وسایل رفاهی، مانند وجود مواد شناور و به‌گل نشسته، کدورت، بوی ناخواسته، تغییر رنگ و کف.
 - ۲- اثرات بر بهداشت انسان از طریق اثر آلودگی بر موجودات دریایی خوراکی، آبهای مورد استفاده در شنا، حواس و غیره.
 - ۳- اثرات بر اکوسیستم‌های دریایی علی‌الخصوص منابع زنده، گونه‌های در معرض خطر و زیستگاه‌های حساس.
 - ۴- اثرات احتمالی بر سایر مصارف دریا مانند لطمه به کیفیت آب برای مصرف صنعتی، خوردگی سازه زیر آب، تداخل مواد شناور با عملیات کشتیرانی، تداخل با ماهیگیری یا کشتیرانی از طریق ته‌نشست فضولات یا اشیاء جامد روی کف دریا و حمایت مناطق حائز اهمیت خاص برای منظوره‌های علمی و حفاظتی.

تعیین کیفیت آب

معیارها، رهنمودها و استانداردها برای مصارف گوناگون آب

I

I

بر اساس اطلاعات موجود

و درک وضعیت محیط زیست

برنامه‌ها و تدابیر عملیاتی با اولویت را تهیه نمایند

I

I

I _____ O

I I

I I

I برنامه‌های عملیاتی را اجراء کنید

I I

I I

I O _____

I I I

I I I

I به نظارت آری اهداف مربوط به کیفیت آب برآورده شده؟

I ادامه دهید

I I

I خیر I

I I

I مقررات تخلیه منطقه‌ای و یا محلی را بر حسب نیاز اصلاح کنید

I I

I برنامه‌ها و تدابیر عملیاتی را تهیه کنید

I I

I I

I I

نمودار ۱ طرح مدیریت زیست محیطی

قانون اجازة الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۰

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۶۸ مطابق با ۱۹۸۹ میلادی مشتمل بر یک مقدمه و سی و چهار ماده بشرح پیوست ملحق و اسناد آن را مبادله نماید مشروط بر آنکه در موارد مذکور در بندهای (الف)، (ب)، (ج) و (د) ماده (۳۰) آن، مقررات کنوانسیون توسط جمهوری اسلامی ایران لازم‌الرعایه نباشد.

کنوانسیون بین‌المللی نجات

کشورهای متعاقد به کنوانسیون حاضر،

با درک مطلوبیت تدوین مقررات متحدالشکل بین‌المللی درباره عملیات نجات بصورت

توافق جمعی،

با توجه به اینکه تحولات اساسی، بویژه علاقه روزافزون به حفظ محیط زیست، ضرورت تجدیدنظر در مقررات بین‌المللی موجود در «کنوانسیون یکسان کردن پاره‌ای از مقررات قانونی مربوط به کمک و نجات در دریا» مصوب ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ (اول مهرماه ۱۲۸۹) در بروکسل را تأیید نموده‌اند،

با علم به نقش ارزنده‌ای که عملیات نجات کارآمد و به موقع می‌تواند برای ایمنی شناورها و سایر اموال در خطر و برای حفظ محیط زیست داشته باشد، و با اعتقاد به ضرورت تأمین انگیزه‌های کافی برای افرادی که عملیات نجات نسبت به شناورها یا سایر اموال در خطر را بعهده می‌گیرند، به قرار زیر توافق نموده‌اند:

فصل اول - مقررات عمومی

ماده یک - تعاریف: از نظر این کنوانسیون:

الف - عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا فعالیت تعهد شده جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجهه با خطر در آبهای قابل دریانوردی یا سایر آبهای از هر قبیل.
 ب - شناور عبارت است از هر کشتی یا کرجی، یا هر ساختار قادر به دریانوردی.
 ج - اموال عبارت است از هر مالی که از روی عمد و بطور دائم به کنار ساحل متصل نباشد و شامل کرایه مورد تعهد نیز می باشد.
 د - صدمه به محیط زیست عبارت است از هر صدمه مادی اساسی به سلامتی انسان یا حیات یا منابع دریایی در آبهای ساحلی یا آبهای درون سرزمینی یا مناطق مجاور آنها، که در نتیجه آلودگی، لوٹ شدگی، آتش سوزی، انفجار یا حوادث مهم مشابه ایجاد شده باشد.
 ه - پرداخت عبارت است از هرگونه پاداش، اجرت یا غرامت واجب الاداء بر اساس این کنوانسیون.

و - سازمان یعنی سازمان بین المللی دریانوردی.

ز - دبیرکل یعنی دبیرکل سازمان.

ماده ۲ - اعمال کنوانسیون: این کنوانسیون هنگامی که جریانات قضایی یا داوری مرتبط با موضوعات تحت پوشش این کنوانسیون در یک کشور عضو اقامه گردد، اعمال خواهد شد.
 ماده ۳ - سکوها و واحدهای حفاری: این کنوانسیون شامل سکوهای ثابت یا شناور یا واحدهای متحرک حفاری برون ساحلی هنگامی که چنین سکوها یا واحدهایی در محل مشغول عملیات اکتشاف، استخراج یا تولید منابع معدنی بستر دریا هستند، نمی گردد.
 ماده ۴ - شناورهای متعلق به دولت: ۱ - بدون تعارض با ماده پنج، این کنوانسیون شامل کشتی های جنگی یا سایر شناورهای غیر تجاری که تحت مالکیت یا بهره برداری یک دولت بوده و در زمان عملیات نجات، از مصونیت مطلق طبق اصول شناخته شده حقوق بین الملل بهره مند هستند، نمی گردد، مگر اینکه آن دولت تصمیم دیگری بگیرد.

۲ - در صورتیکه یک کشور متعهد تصمیم بگیرد که این کنوانسیون در مورد کشتی های

جنگی اش یا دیگر شناورهای توصیف شده در بند یک نیز اعمال شود، آن کشور می‌بایست موارد و شرایط مشخص کننده چنین اعمالی را به اصلاح دبیرکل برساند.

ماده ۵ - عملیات نجات کنترل شده توسط مرجع‌های عمومی: ۱ - این کنوانسیون بر هیچیک از مقررات ناظر بر عملیات نجات بوسیله یا تحت کنترل مرجع‌های عمومی در قانون ملی یا هرگونه کنوانسیون بین‌المللی ناظر بر اینگونه عملیات، تأثیر نخواهد گذاشت. ۲ - معهدا، نجات دهندگانی که اینگونه عملیات نجات را انجام می‌دهند استحقاق استفاده از حقوق و طرق جبران خسارت مندرج در این کنوانسیون را در رابطه با عملیات نجات خواهند داشت.

۳ - میزان بهره‌مندی از حقوق و طرق جبران خسارت مندرج در این کنوانسیون توسط یک مرجع عمومی موظف به اجرای عملیات نجات، بر اساس قانون کشوری که چنین مرجعی در آنجا وجود دارد، معین خواهد شد.

ماده ۶ - قراردادهای نجات: ۱ - این کنوانسیون در مورد هر عملیات نجاتی اعمال می‌گردد مگر تا حدی که قراردادی بطور صریح یا ضمنی به نحو دیگری مقرر نموده باشد.

۲ - فرمانده مجاز است که قراردادهایی را بمنظور عملیات نجات از طرف مالک شناور منعقد نماید. فرمانده یا مالک شناور مجازند چنین قراردادهایی را از طرف مالک اموال روی شناور منعقد نمایند.

۳ - هیچ چیز در این ماده بر اعمال ماده هفت یا وظایف مربوط به جلوگیری، یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست تأثیر نخواهد گذاشت.

ماده ۷ - ابطال و اصلاح قراردادها: یک قرارداد یا هر یک از شرایط مندرج در آنرا می‌تواند ابطال یا اصلاح نمود اگر:

الف - قرارداد تحت فشار ناروا یا تحت تأثیر خطر، منعقد شده و شرایط آن غیر منصفانه باشد، یا

ب - پرداخت بر اساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه شده بیش از اندازه زیاد بوده یا بسیار اندک باشد.

فصل دوم - انجام عملیات نجات

ماده ۸ - وظایف نجات‌دهنده، مالک و فرمانده: ۱ - نجات‌دهنده در قبال مالک شناور یا سایر اموال مواجه با خطر موظف خواهد بود که:

الف - عملیات نجات را با دقت لازم انجام دهد.

ب - در اجرای وظیفه مشخص شده در بند الف، دقت لازم را برای جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست به عمل آورد.

ج - هرگاه اوضاع و احوال بطور موجه اقتضاء می‌کند، از سایر نجات‌دهندگان درخواست کمک نماید، و

د - مداخله سایر نجات‌دهندگان را بپذیرد هنگامی که چنین مداخله‌ای بنا به تقاضای موجه مالک یا فرمانده شناور یا اموال در خطر انجام گیرد. در هر صورت چنانچه معلوم شود چنان تقاضایی غیرموجه بوده است، نیایست به مقدار پاداش وی لطمه‌ای وارد آید.

۲ - مالک و فرمانده شناور یا مالک سایر اموال مواجه با خطر در قبال نجات‌دهنده موظف هستند که:

الف - با وی در طی عملیات نجات کمال همکاری را بنمایند.

ب - در هنگام انجام همکاری، دقت لازم را برای جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست بعمل آورند، و

ج - وقتی که شناور یا سایر اموال به محل امنی آورده شده باشد، تحویل‌گیری مجدد آنرا در صورت تقاضای موجه نجات‌دهنده در این مورد، بپذیرند.

ماده ۹ - حقوق کشورهای ساحلی: هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق کشور ساحلی ذیربط در انجام اقدامات منطبق با اصول شناخته شده عمومی حقوق بین‌الملل جهت حفظ خط ساحلی خود یا منافع مربوطه به آن در مقابل آلودگی یا تهدید به آلودگی ناشی از یک سانحه دریایی یا اقداماتی در رابطه با آن سانحه‌ای که منطقی‌اً انتظار می‌رود منجر به پیامدهای وخیم شود، از جمله حق کشور ساحلی برای جهت دادن به عملیات نجات، تأثیر نخواهد گذاشت.

ماده ۱۰ - وظیفه ارائه کمک: ۱ - هر فرمانده ملزم است تا آنجا که بتواند بدون ایجاد خطر

برای شناور خود و افراد روی آن، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریاست کمک بنماید.

۲- کشورهای متعاقد می‌بایست اقداماتی را که برای اجرای وظیفه مندرج در بند یک ضروری است، اتخاذ نمایند.

۳- مالک شناور مسئولیتی در قبال عدول از انجام وظیفه فرمانده مندرج در بند یک، نخواهد داشت.

ماده ۱۱- همکاری: یک کشور متعاقد هرگاه موضوعات مربوط به عملیات نجات نظیر اجازه ورود شناورهای مواجه با خطر به بندر، یا فراهم کردن تسهیلات برای نجات‌دهندگان را تنظیم یا مورد تصمیم‌گیری قرار می‌دهد، می‌بایست ضرورت همکاری بین نجات‌دهندگان، سایر افراد ذینفع و مرجع‌های عمومی را برای اطمینان از اجرای مؤثر و موفق عملیات نجات بمنظور حفظ جان یا مال در معرض خطر، و همچنین جلوگیری از صدمه محیط زیست مورد توجه قرار دهد.

فصل سوم - حقوق نجات‌دهندگان

ماده ۱۲- شرایط پاداش: ۱- عملیات نجاتی که نتیجه مفیدی داشته باشد، حق دریافت پاداش را ایجاد می‌نماید.

۲- به غیر از مواردی که به شکل دیگری مقرر شده است، در صورتیکه عملیات نجات نتیجه مفیدی نداشته باشد هیچگونه پرداختی بر اساس این کنوانسیون واجب‌الاداء نخواهد بود.

۳- در مواردی که شناور نجات یافته و شناور عهده‌دار عملیات نجات هر دو متعلق به مالک واحدی باشند نیز، مفاد این فصل اعمال خواهد گردید.

ماده ۱۳- معیارهای تعیین پاداش: ۱- پاداش باید با دید تشویق عملیات نجات و با در نظر گرفتن معیارهای مذکور در ذیل بدون توجه به ترتیبی که در زیر ارائه شده تعیین گردد:
الف- ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته،

ب - مهارت و کوششهای نجات‌دهندگان در جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست،

ج - میزان موفقیت بدست آمده توسط نجات‌دهنده،

د - ماهیت و میزان خطر،

ه - مهارت و کوششهای نجات‌دهندگان در نجات شناور، سایر اموال و جان،

و - زمان بکار رفته و هزینه‌ها و زیانهایی که نجات‌دهندگان متحمل شده‌اند،

ز - خطر مسؤلیت و سایر خطرهایی که متوجه نجات‌دهندگان یا تجهیزات آنان است،

ح - فوریت خدمات ارائه شده،

ط - قابلیت دست‌یابی و استفاده از شناورها یا سایر تجهیزات مورد نظر جهت عملیات نجات،

ی - وضعیت آمادگی و کارایی تجهیزات متعلق به نجات‌دهنده و ارزش آنها،

۲ - پرداخت پاداش تعیین شده براساس بند یک باید توسط کلیه کسانی که در شناور و سایر اموال ذینفع هستند به نسبت ارزش نجات یافته هر یک، انجام گردد. با این همه یک کشور عضو می‌تواند در قانون ملی خود مقرر کند که پرداخت پاداش توسط یکی از ذینفع‌ها انجام گیرد مشروط بر اینکه حق رجوع این ذینفع به سایر ذینفع‌ها برای مطالبه سهم هر یک از آنان حفظ گردد. هیچ چیز در این ماده نافی هرگونه حق دفاع نخواهد بود.

۳ - پاداشها، بغیر از هرگونه بهره و هزینه‌های قانونی قابل پرداخت مربوط به آنها از ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته تجاوز نکنند.

ماده ۱۴ - غرامت ویژه: ۱ - اگر نجات‌دهنده در مورد شناوری عملیات نجات انجام داده باشد که خود یا کالای آن تهدیدی برای محیط زیست بوده‌اند و براساس ماده ۱۳ موفق به دریافت پاداشی حداقل معادل غرامت قابل ارزیابی طبق مفاد این ماده نشده باشد حق این را خواهد داشت که معادل هزینه‌هایش که در این ماده تعریف شده است از صاحب شناور مطالبه غرامت نماید.

۲ - در صورتیکه در شرایط مندرج در بند یک، نجات‌دهنده با عملیات نجات خود باعث جلوگیری یا به حداقل رسیدن صدمه به محیط زیست باشد، غرامت ویژه قابل پرداخت

توسط مالک شناور به نجات دهنده طبق بند یک می‌تواند تا حد اکثر سی درصد هزینه‌هایی که نجات دهنده متحمل شده افزایش یابد، با این وجود محکمه می‌تواند اگر این کار را درست و عادلانه بداند، با در نظر داشتن ضابطه مندرج در ماده ۱۳ پاراگراف یک، چنین غرامت ویژه‌ای را با هم افزایش دهد، لیکن در هیچ حالتی نباید مجموع افزایش از صد درصد هزینه‌هایی که نجات دهنده متحمل شده است بیشتر گردد.

۳- هزینه‌های نجات دهنده از نظر بندهای یک و دو عبارت است از آن مخارج معقول پرداخت شده از جیب نجات دهنده در عملیات نجات به اضافه نرخ عادلانه‌ای برای تجهیزات و پرسنلی که عملاً و بطور موجه در عملیات نجات به کار گرفته شده‌اند، با در نظر گرفتن معیارهای مندرج در بند یک ماده ۱۳، بندهای فرعی (ح)، (ط) و (ی).

۴- کل غرامت ویژه تحت این ماده فقط در صورتی و تا میزانی پرداخت خواهد شد که میزان چنین غرامتی بالاتر از هرگونه پاداش قابل دریافت توسط نجات دهنده طبق ماده ۱۳ باشد.

۵- در صورتیکه نجات دهنده مسامحه نموده و در نتیجه نتوانسته باشد از ورود صدمه به محیط زیست جلوگیری کرده یا آنرا به حداقل برساند ممکن است از تمام یا بخشی از هر غرامت ویژه‌ای که براساس این ماده واجب‌الاداء می‌گردد، محروم شود.

۶- هیچ چیز در این ماده برحق رجوع مالک‌کشتی (به مرجع ثالث) تأثیر نخواهد داشت.
ماده ۱۵- تسهیم بین نجات دهندگان: ۱- تسهیم پاداش مطرح شده در ماده ۱۳، بین نجات دهندگان باید بر پایه معیارهای مندرج در آن ماده، انجام شود.

۲- تسهیم پاداش بین مالک، فرمانده و سایر افراد در خدمت شناور نجات دهنده، توسط قانون پرچم آن شناور تعیین خواهد شد. چنانچه نجات از روی یک شناور انجام نشده باشد، تسهیم طبق قانونی که حاکم بر قرارداد فیما بین نجات دهنده و کارگزاران وی می‌باشد، تعیین خواهد شد.

ماده ۱۶- نجات اشخاص: ۱- اشخاصی که جانشان نجات داده شده ملزم به پرداخت هیچگونه اجرتی نخواهند بود، با این حال هیچ چیز در این ماده تأثیری بر مقررات قانون ملی در این باره نخواهد داشت.

۲- یک نجات دهنده جان انسان که در خدمات ارائه شده به مناسبت سانحه‌ای که منجر به عملیات نجات گشته، سهیم بوده است مستحق دریافت سهم عادلانه‌ای از مبلغ مورد حکم به نجات دهنده برای نجات شناور یا سایر اموال یا جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست می‌گردد.

ماده ۱۷- خدمات عرضه شده تحت قراردادهای موجود؛ هیچ پرداختی براساس مقررات این کنوانسیون واجب‌الاداء نیست مگر اینکه خدمات ارائه شده بیش از آن باشد که منطقی می‌توان آنرا بعنوان اجرای لازم قراردادی که قبل از بروز خطر منعقد شده است، تلقی نمود.

ماده ۱۸- تأثیر رفتار نادرست نجات دهنده: یک نجات دهنده ممکن است از کل یا بخشی از پرداختی که براساس این کنوانسیون به وی واجب‌الاداء می‌گردد تا آن میزان که بخاطر تقصیر یا غفلت وی عملیات نجات لازم یا مشکل‌تر شده باشد یا اینکه نجات دهنده از جهت کلاهبرداری یا سایر کارهای ناشایست مقصر بوده باشد، محروم شود.

ماده ۱۹- ممنوعیت عملیات نجات: خدماتی که علی‌رغم منع صریح و موجه مالک یا فرمانده شناور یا مالک هر گونه اموال دیگر در معرض خطر که روی شناور نیست و نبوده است، انجام شده باشد موجب پرداخت تحت این کنوانسیون نخواهد بود.

فصل چهارم - دعاوی و اقدامات

ماده ۲۰- حق ممتازه دریایی: ۱- هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق ممتازه دریایی نجات دهنده تحت هر کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی تأثیر نخواهد داشت.

۲- نجات دهنده در صورتیکه وثیقه رضایت‌بخشی برای مورد ادعای خود، که شامل بهره و هزینه‌ها هم می‌باشد، به نحو مقتضی به وی ارائه یا برایش تأمین شده باشد، می‌تواند حق ممتازه دریایی خود را به اجرا نگذارد.

ماده ۲۱- وظیفه تأمین وثیقه: ۱- شخصی که تحت این کنوانسیون مسئول پرداخت می‌باشد باید بنا به تقاضای نجات دهنده، وثیقه قابل قبولی برای مورد ادعا، منجمله بهره و هزینه‌های نجات دهنده تأمین نماید.

۲- بدون تعارض با بند یک، مالک شناور نجات یافته حداکثر سعی خود را خواهد نمود تا اطمینان یابد که مالکان محموله قبل از آزاد شدن محموله، وثیقه قابل قبولی را جهت مطالبات علیه ایشان، منجمله بهره و هزینه‌های متعلقه، تأمین خواهند نمود.

۳- مادامی که وثیقه قابل قبولی برای مطالبات نجات دهنده علیه شناور یا اموال ذیربط تأمین نشده است نباید شناور و سایر اموال نجات یافته را از بندر یا مکانی که آنها را در وهله نخست پس از اتمام عملیات نجات به آنجا آورده‌اند، بدون رضایت نجات دهنده تغییر محل داد.

ماده ۲۲- پرداخت موقت: ۱- محکمه‌ای که صلاحیت رسیدگی قضایی بر ادعای نجات دهنده را دارا می‌باشد، می‌تواند از طریق دستور موقت حکم دهد که به نجات دهنده باید آن مبلغی را که عادلانه و درست به نظر می‌رسد بصورت علی‌الحساب پرداخت گردد، و بر حسب همین ضوابط در جایی که شرایط بطور درست و عادلانه اقتضاء کند، تضمین لازم داده شود.

۲- در صورت انجام پرداخت موقت تحت این ماده، وثیقه سپرده شده تحت ماده ۲۱ به همان نسبت کاهش خواهد یافت.

ماده ۲۳- محدوده زمانی اقامه دعوی: ۱- هرگونه دعوی مربوط به پرداخت تحت این کنوانسیون در صورتیکه مراحل قضایی یادآوری در ظرف مدت دو سال به جریان نیفتاده باشد مشمول مرور زمان خواهد گردید. دوره محدوده زمانی (برای اقامه دعوی) از روزی آغاز می‌شود که عملیات نجات به پایان رسیده است.

۲- کسی که علیه وی دعوایی اقامه می‌شود می‌تواند در هر زمان در طول جریان آن دوره محدود زمانی با تسلیم اعلامیه‌ای به مدعی، آن دوره را تمدید کند. این دوره رابه همین ترتیب می‌توان مجدداً تمدید کرد.

۳- دعوی برای غرامت توسط شخص مدیون می‌تواند حتی پس از انقضاء دوره محدود ذکر شده در بندهای قبلی اقامه شود، بشرطی که ظرف مدت مجاز طبق قانون کشوری که رسیدگی‌های قضایی در آنجا جریان یافته است، اقامه شود.

ماده ۲۴- بهره: استحقاق نجات دهنده برای دریافت بهره روی هرگونه پرداخت واجب

الاداء تحت این کنوانسیون، مطابق قانون کشوری که محکمه مربوط به آن پرونده در آنجا واقع است، معین خواهد شد.

ماده ۲۵ - کالاهای متعلق به دولت: از هیچیک از مقررات این کنوانسیون نباید، نه بوسیله رسیدگی حقوقی و نه بوسیله هیچگونه طرح دعوی عینی، بعنوان مبنایی برای ضبط، توقیف یا بازداشت علیه کالاهای غیر تجاری متعلق به دولت که در زمان عملیات نجات مشمول مصونیت ناشی از حاکمیت تحت اصول شناخته شده همگانی حقوق بین الملل بوده اند استفاده گردد، مگر اینکه دولت صاحب کالا موافقت داشته باشد.

ماده ۲۶ - کالاهای انسان دوستانه: هیچیک از مقررات این کنوانسیون نباید بعنوان مبنایی برای ضبط، توقیف یا بازداشت کالاهای انسان دوستانه اهداء شده توسط یک کشور مورد استفاده قرار گیرد، اگر آن کشور موافقت کرده باشد که هزینه خدمات نجات ارائه شده در ارتباطی با چنان کالاهای انسان دوستانه‌ای را بپردازد.

ماده ۲۷ - انتشار احکام داوری: کشورهای متعاقد باید انتشار احکام داوری صادره در دعاوی نجات را، تا آنجا که مقدور است و با کسب رضایت طرفین، تشویق نمایند.

فصل پنجم - مواد نهایی

ماده ۲۸ - امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق: ۱ - این کنوانسیون از دهم تیرماه ۱۳۶۸ مطابق با اول ژوئیه ۱۹۸۹ میلادی تا ژوئن ۱۹۹۰ (خرداد ۱۳۶۹) در مقر سازمان جهت امضاء و از آن پس جهت الحاق مفتوح خواهد ماند.

۲ - کشورها می توانند رضایت خود مبنی بر ملزم بودن این کنوانسیون را به طرق ذیل ابراز نمایند:

الف - امضاء بدون شرط تصویب، پذیرش، یا تأیید، یا

ب - امضاء منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید به دنبال تصویب، پذیرش یا تأیید، یا

ج - الحاق.

۳ - تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تودیع سندی به همین مضمون به دبیرکل رسمیت

خواهد یافت.

ماده ۲۹ - لازم‌الاجراء شدن: ۱ - این کنوانسیون یک سال پس از تاریخی که پانزده کشور رضایت خود را مبنی بر ملزم بودن به آن اظهار نموده باشند، لازم‌الاجرا خواهد شد.

۲ - برای هر کشوری که رضایت خود مبنی بر ملزم بودن به این کنوانسیون را پس از اینکه شرایط لازم‌الاجراء شدن آن فراهم شده باشد، اظهار نمایند، چنین رضایتی یک سال پس از تاریخ اظهار این رضایت مؤثر خواهد بود.

ماده ۳۰ - حق شرط: ۱ - هر کشوری در هنگام تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق می‌تواند حق خود برای اعمال نکردن مفاد این کنوانسیون در حالتهای زیر را حفظ نماید:

الف - وقتی که عملیات نجات در آبهای درون سرزمینی انجام می‌شود و تمام شناورهای درگیر از نوع دریانوردی درون سرزمینی هستند.

ب - وقتی که عملیات نجات در آبهای درون سرزمینی انجام می‌شود و هیچگونه شناوری درگیر نیست.

ج - وقتی که کلیه طرفهای ذیربط تبعه آن کشور هستند.

د - وقتی که اموال موضوع نجات از نوع اموال فرهنگی دریایی و دارای ارزشهای ماقبل تاریخی، باستان‌شناسی یا تاریخی هستند و روی بستر دریا قرار دارند.

۲ - حق شرطهای بعمل آمده در هنگام امضاء، منوط به تسجیل در موقع تصویب، پذیرش یا تأیید هستند.

۳ - هر کشوری که از حق شرط نسبت به این کنوانسیون استفاده کرده است می‌تواند در هر زمانی به وسیله یادداشتی خطاب به دبیرکل آن را پس بگیرد. چنین پس‌گرفتنی در روز دریافت یادداشت مؤثر خواهد شد. اگر یادداشت عنوان کند پس‌گرفتن حق شرط در تاریخی که در یادداشت مشخص شده مؤثر گردد و آن تاریخ پسین‌تر از تاریخ دریافت یادداشت توسط دبیرکل باشد آن پس‌گرفتن در آن تاریخ پسین‌تر مؤثر خواهد شد.

ماده ۳۱ - انصراف: ۱ - هر کشور عضوی می‌تواند در هر زمانی پس از سپری شدن یک سال از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این کنوانسیون برای آن کشور، از این کنوانسیون اعلام انصراف نماید.

- ۲- انصراف، بوسیله تودیع سند انصراف نزد دبیرکل مؤثر خواهد شد.
 - ۳- انصراف یکسال پس از دریافت سند انصراف توسط دبیرکل، یا پس از سپری شدن دوره طولانی تری که ممکن است در سند انصراف مشخص شده باشد، مؤثر خواهد شد.
- ماده ۳۲- تجدیدنظر و اصلاح: ۱- سازمان می تواند کنفرانسی بمنظور تجدیدنظر یا اصلاح در این کنوانسیون تشکیل دهد.
- ۲- دبیرکل براساس درخواست هشت کشور عضو، یا یک چهارم کشورهای عضو، هرکدام که عدد بزرگتری باشد، کنفرانسی متشکل از کشورهای عضو این کنوانسیون را برای تجدیدنظر یا اصلاح کنوانسیون تشکیل خواهد داد.
 - ۳- هرگونه رضایت مبنی بر ملزم شدن به این کنوانسیون که پس از تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه ای به این کنوانسیون ابراز گردد، بمنزله الزام به کنوانسیون اصلاح شده تلقی خواهد شد.
- ماده ۳۳- امین: ۱- این کنوانسیون نزد دبیرکل تودیع خواهد شد.
- ۲- دبیرکل باید:
- الف- تمام کشورهایایی که این کنوانسیون را امضاء کرده اند یا به آن ملحق شده اند، و تمام اعضاء سازمان را از موارد زیر مطلع نماید:
- ۱- هر امضاء یا تودیع سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق جدید به همراه تاریخ آن،
 - ۲- تاریخ لازم الاجراء شدن این کنوانسیون،
 - ۳- تودیع هر سند انصراف از این کنوانسیون به همراه تاریخ دریافت آن سند و تاریخی که انصراف مؤثر می شود،
 - ۴- هر اصلاحیه تصویب شده طبق ماده سی و دو،
 - ۵- دریافت هرگونه حق شرط، اعلامیه یا یادداشت صادره تحت این کنوانسیون.
- ب- نسخ اصل گواهی شده این کنوانسیون را به تمام کشورهایایی که این کنوانسیون را امضاء کرده اند یا به آن ملحق شده اند ارسال نماید.
- ۳- به محض لازم الاجراء شدن این کنوانسیون، یک نسخه اصلی گواهی شده آن باید توسط امین جهت دبیرکل سازمان ملل متحد برای ثبت و انتشار طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ارسال شود.

ماده ۳۴-زبانها: این کنوانسیون در یک نسخه اصل واحد به زبانهای هری، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی صادر شده که هر یک از متون دارای اعتبار یکسان می‌باشند. با احراز مراتب فوق، امضاء کنندگان ذیل که برای این منظور به نحو لازم توسط کشورهای متبوعه خود مجاز شده‌اند، این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند. انجام شده در لندن به تاریخ ۱۳۶۸/۲/۸ مطابق با بیست و هشتم آوریل یکهزار و نهصد و هشتاد و نه میلادی.

**«قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون
بین‌المللی تسهیل ترافیک دریایی مصوب ۱۳۴۴ شمسی
مطابق ۱۹۶۵ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی»^۱
مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۱**

ماده واحده-به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی مصوب ۱۳۴۴ شمسی مطابق با ۱۹۶۵ میلادی مشتمل بر شانزده ماده و یک ضمیمه به شرح پیوست ملحق شود و اسناد آنرا مبادله نماید.

بسمه تعالی

کنوانسیون تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی

دولتهای متعاقد:

خواهان تسهیل ترافیک دریایی از طریق ساده کردن و به حداقل رساندن تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات ورود، توقف و خروج کشتیهایی که به سفرهای بین‌المللی اشتغال دارند، بقرار زیر توافق نمودند.

ماده ۱ - دولتهای متعاقد ملزم می‌گردند که بر طبق مفاد این کنوانسیون و ضمیمه آن، کلیه اقدامات لازم را برای تسهیل و تسریع ترافیک بین‌الملل دریایی و جلوگیری از تأخیرهای بیمورد کشتیها و اشخاص و اموال روی کشتی بعمل آورند.

ماده ۲ - ۱ - دولتهای متعاقد ملزم می‌گردند که بر طبق مفاد این کنوانسیون، در تنظیم و اجرای مقررات برای تسهیل ورود، توقف و خروج کشتیها با هم همکاری کنند. این نوع مقررات، حتی المقدور از لحاظ مطلوبیت نباید کمتر از مقرراتی باشد که در مورد سایر طرق حمل و نقل بین‌المللی اعمال می‌شود، با اینهمه این مقررات می‌تواند با توجه به الزامات خاص متفاوت باشد.

۲ - مقررات تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی مقرر در کنوانسیون حاضر و ضمیمه آن در مورد کشتیهای دول ساحلی و غیر ساحلی عضو این کنوانسیون بطور یکسان اعمال می‌شود.

۳ - مفاد این کنوانسیون در مورد کشتیهای جنگی یا کشتیهای تفریحی اعمال نمی‌شود.

ماده ۳ - دولتهای متعاقد ملزم می‌گردند به منظور دستیابی به حداکثر یکنواختی قابل اعمال در تشریفات الزامات اسنادی و مقررات در مورد تمامی موضوعاتی که چنین یکنواختی در آنها، ترافیک بین‌المللی دریایی را تسهیل و بهبود می‌بخشد و همچنین در به حداقل رساندن هر نوع تغییرات در تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات که برای مقابله با نیازهای با ماهیت داخلی ضروری است، همکاری نمایند.

ماده ۴ - برای نیل به اهداف ارائه شده در مواد پیشین این کنوانسیون، دولتهای متعاقد ملزم می‌گردند در مورد مسائل مربوط به تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات، همچنین اجرای آنها در ترافیک بین‌المللی دریایی با همدیگر یا از طریق سازمان مشاورتی دریایی بین‌الدول* «سازمان» نامیده می‌شود همکاری نمایند.

* - براساس اصلاحیه کنوانسیون سازمان که در تاریخ ۲۲ می ۱۹۸۲ لازم‌الاجرا گردید نام سازمان به سازمان بین‌المللی دریایی تغییر یافت.

ماده ۵-۱- هیچیک از مفاد این کنوانسیون یا ضمیمه آن نباید بعنوان مانعی در اعمال هر نوع تسهیلات وسیعتر که یک دولت متعاقد در آینده برای ترافیک بین‌المللی دریایی تحت قوانین ملی یا مفاد هر نوع موافقتنامه بین‌المللی اعطاء می‌کند یا می‌تواند اعطاء نماید تلقی شود.

۲- هیچ چیز در این کنوانسیون یا ضمیمه آن نباید بعنوان مانعی برای یک دولت متعاقد از جهت اعمال مقررات موقتی که توسط آن دولت به منظور حفظ روحیه عمومی نظم و امنیت یا بمنظور جلوگیری از بروز یا شیوع امراض یا آفات که مؤثر در بهداشت عمومی، حیوانات یا گیاهان ضروری تشخیص داده شده، تفسیر گردد.

۳- تمام موضوعاتی که در کنوانسیون حاضر بطور صریح پیش‌بینی نگردیده است تابع مقررات دولتهای متعاقد می‌باشد.

ماده ۶- از نظر این کنوانسیون و ضمیمه آن: الف- «استانداردها» آندسته از مقرراتی است که اعمال یکنواخت آنها بر طبق کنوانسیون توسط دولتهای متعاقد برای تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی ضروری و امکان پذیر می‌باشد.

ب- «رویه‌های توصیه شده» آن دسته از مقرراتی است که اعمال آنها توسط دولتهای متعاقد برای تسهیل ترافیک بین‌المللی دریایی توسط دولتها مطلوب می‌باشد.

ماده ۷- ۱- ضمیمه کنوانسیون حاضر می‌تواند توسط دولتهای متعاقد، خواه به تقاضای یکی از آنها یا از طریق کنفرانسی که برای این منظور تشکیل می‌گردد، اصلاح شود.

۲- هر دولت متعاقد می‌تواند با ارائه یک پیش‌نویس اصلاحیه به دبیرکل سازمان (که منبع «دبیرکل» نامیده می‌شود) اصلاحیه‌ای را به ضمیمه پیشنهاد نماید.

الف- هر اصلاحیه پیشنهاد شده براساس این بند در صورتیکه حداقل سه ماه قبل از جلسه این کمیته توزیع شده باشد، بوسیله کمیته تسهیل سازمان مورد بررسی قرار خواهد گرفت، چنانچه این اصلاحیه توسط دو سوم دولتهای متعاقد حاضر و رأی دهنده در کمیته تصویب شود، توسط دبیرکل به تمامی دولتهای متعاقد ابلاغ خواهد شد.

ب- هر اصلاحیه‌ای به ضمیمه براساس این بند، پانزده ماه بعد از ابلاغ آن پیشنهاد توسط دبیرکل به تمامی دولتهای متعاقد لازم‌الاجرا خواهد شد، مگر اینکه در مدت دوازده ماه بعد

از ابلاغ، حداقل یک سوم از دولتهای متعاقد دیرکل را کتباً از اینکه آنها آن پیشنهاد را نمی‌پذیرند، مطلع کرده باشند.

ج - دیرکل کلیه دولتهای متعاقد را از هر نوع اطلاعیه‌ای که براساس شق (ب) دریافت شده باشد و همچنین از تاریخ لازم‌الاجراء شدن آن مطلع خواهد ساخت.

د - دولتهای متعاقدی که اصلاحیه‌ای را قبول نمی‌کنند، ملزم به آن اصلاحیه نیستند اما باید رویه ارائه شده در ماه ۸ این کنوانسیون را رعایت کنند.

۳ - بدرخواست حداقل یک سوم از دولتهای متعاقد، کنفرانسی از این دولتها به منظور بررسی اصلاحاتی به ضمیمه توسط دیرکل تشکیل خواهد شد.

هر اصلاحیه‌ای که توسط چنین کنفرانسی با اکثریت دو سوم آراء دولتهای متعاقد حاضر و رأی دهنده مورد تصویب قرار گرفته شش ماه بعد از تاریخی که دیرکل، دولتهای متعاقد را از اصلاحیه تصویب شده مطلع سازد، لازم‌الاجراء خواهد گردید.

۴ - دیرکل کلیه دولتهای امضاء کننده را از تصویب و لازم‌الاجراء شدن هر اصلاحیه‌ای تحت این ماده به موقع مطلع خواهد نمود.

ماده ۸ - ۱ - هر دولت متعاقدی که اجرای هر استاندارد را از جهت انطباق کامل با تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات خود غیر عملی می‌بیند، یا به دلایل خاصی تصویب تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات متفاوت با آن استاندارد را ضروری تشخیص می‌دهد، می‌بایستی مراتب را به دیرکل اعلام نموده و وی را نسبت به تفاوت‌های موجود بین نحوه عمل خود و آن استاندارد مطلع سازد.

در مورد چنین اطلاعیه‌ای باید در اولین فرصت ممکن پس از لازم‌الاجراء شدن این کنوانسیون برای دولت ذریبط یا پس از تصویب آن تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات متفاوت اقدام گردد.

۲ - اطلاعیه‌یک دولت متعاقد در مورد چنین تفاوتی در صورت اصلاح یک استاندارد یا یک استاندارد جدیدالتصویب باید به محض لازم‌الاجراء شدن چنین استاندارد جدیدالتصویب یا اصلاح شده، یا بعد از تصویب چنین تشریفات، الزامات اسنادی یا مقررات متفاوت به دیرکل داده شود و این اطلاعیه می‌تواند شامل اشاراتی در مورد اقدامات

پیشنهادی جهت انطباق کامل این تشریفات، الزامات اسنادی یا مقررات با استاندارد جدید التصویب یا اصلاح شده باشد.

۳- از دولتهای متعاهد خواسته می‌شود که تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات خود را تا حد امکان با رویه‌های توصیه شده منطبق سازند. همچنین اینکه دولت متعاهدی تشریفات، الزامات اسنادی و مقررات خود را با رویه توصیه شده‌ای منطبق سازد، دبیرکل را از آن مطلع خواهد نمود.

۴- دبیرکل از هر اطلاعیه‌ای که براساس بندهای پیشین این ماده به او داده می‌شود دولتهای متعاهد را آگاه خواهد نمود.

ماده ۹- دبیرکل برای تجدید نظر یا اصلاح این کنوانسیون کنفرانسی از دولتهای متعاهد به تقاضای حداقل یک سوم دولتهای متعاهد تشکیل خواهد داد. نظریه اصلاحیه‌ای با اکثریت دو سوم آراء کنفرانس تصویب و سپس توسط دبیرکل گواهی و برای پذیرش به همه دول متعاهد ابلاغ خواهد شد.

یکسال پس از پذیرش آن تجدید نظر یا اصلاحات توسط دو سوم دولتهای متعاهد، هر تجدید نظر یا اصلاحیه‌ای برای همه دولتهای متعاهد بجز آنهایی که قبل از لازم‌الاجراء شدن آن، اعلامیه‌ای مبنی بر عدم پذیرش تجدید نظر یا اصلاحیه داده باشند لازم‌الاجراء خواهد شد. کنفرانس می‌تواند موقع تصویب یک تجدید نظر یا یک اصلاحیه با اکثریت دو سوم آراء اعلام کند که این تجدید نظر یا اصلاحیه دارای چنان ماهیتی است که هر دولت متعاهدی که اعلامیه فوق را داده باشد و در مدت زمان یکسال پس از لازم‌الاجراء شدن تجدید نظر یا اصلاحیه، آن تجدید نظر یا اصلاحیه را قبول نکرده باشد بعد از سپری شدن این زمان، دیگر عضو کنوانسیون بحساب نخواهد آمد.

ماده ۱۰- ۱- این کنوانسیون بمتنظور امضاء بمدت شش ماه از تاریخ امروز و بعد از آن برای الحاق مفتوح خواهد ماند.

۲- دولتهای کشورهای عضو مثل متحد یا هر یک از نمایندگیهای تخصصی، یا نمایندگی بین‌المللی انرژی اتمی یا اعضاء اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری می‌توانند به طرق زیر عضو این کنوانسیون شوند:

الف - امضاء بدون قید و شرط بعنوان پذیرش.

ب - امضاء با قید اینکه پذیرش منوط به انجام پذیرش بعدی خواهد بود، یا

ج - الحاق.

پذیرش با الحاق با تسلیم سندی به دبیرکل انجام خواهد پذیرفت.

۳ - دولت هر کشوری که تحت بند ۲ این ماده استحقاق عضو شدن را نداشته باشد، می تواند از طریق دبیرکل اقدام به عضویت نماید و بعنوان یک عضو بر طبق بند ۲ پذیرفته خواهد شد بشرط آنکه این اقدام بوسیله دو سوم اعضاء سازمان بغیر از اعضاء وابسته تأیید شود.

ماده ۱۱ - این کنوانسیون شصت روز پس از تاریخی که حداقل دولتهای ۱۰ کشور آنرا بدون قید و شرط بعنوان پذیرش امضاء نموده یا اسناد پذیرش یا الحاق را تسلیم کرده باشند، لازم الاجراء خواهد گردید برای دولتی که بعداً آنرا قبول کند یا به آن ملحق شود شصت روز پس از تسلیم سند پذیرش یا الحاق کنوانسیون لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۱۲ - سه سال بعد از لازم الاجراء شدن این کنوانسیون برای یک دولت متعاهد، چنین دولتی می تواند انصراف خود را با دادن یک اطلاعیه کتبی به دبیرکل اعلام نماید که دبیرکل نیز همه دولتهای متعاهد را از محتوا و تاریخ دریافت چنین اطلاعیه ای مطلع خواهد ساخت. چنین انصرافی پس از یکسال یا مدت بیشتری که ممکن است در اطلاعیه ذکر شده باشد، بعد از دریافت آن توسط دبیرکل بمورد اجراء درخواهد آمد.

ماده ۱۳ - الف - سازمان ملل متحد در مواردیکه مسئول اداره یک سرزمین باشد، یا هر دولت متعاهدی که مسئول روابط بین الملل یک سرزمین باشد در اسرع وقت با چنین سرزمینی به منظور تعمیم این کنوانسیون به آن سرزمین به گفتگو خواهد پرداخت، و می تواند هر زمان با دادن اطلاعیه کتبی خطاب به دبیرکل اعلام نماید که کنوانسیون به آن سرزمین تعمیم داده می شود.

ب - این کنوانسیون از تاریخ دریافت اطلاعیه یا از هر تاریخی که در اطلاعیه قید شده باشد به سرزمینی که در آن اطلاعیه نام برده شده تعمیم داده خواهد شد.

ج - مفاد ماده ۸ این کنوانسیون به هر سرزمینی که کنوانسیون بر طبق این ماده به آن تعمیم

داده شده است اعمال می‌شود، بدین منظور اصطلاح «تشریفات، الزامات استنادی یا مقررات خودش» شامل آنها می‌شود، خواهد بود که در آن سرزمین لازم الاجراء می‌باشد.

د - قطع تعمیم این کنوانسیون به هر سرزمین یکسال بعد از دریافت اطلاعاتی بدین منظور به دیرکل، یا تاریخ دورتری که می‌تواند در آن قید شده باشد به مرحله اجرا در خواهد آمد.

۲ - دیرکل از تعمیم این کنوانسیون به هر سرزمینی براساس بند یک این ماده در هر مورد با ذکر تاریخی که از آن به بعد این کنوانسیون تعمیم می‌یابد، تمامی دولتهای متعاقد را مطلع خواهد کرد.

ماده ۱۴ - دیرکل کلیه دولتهای امضاءکننده، دولتهای متعاقد، اعضاء سازمان را از موارد ذیل مطلع خواهد کرد.

الف - امضاهای این کنوانسیون و تاریخ آنها.

ب - تسلیم اسناد پذیرش و الحاق بهمراه تاریخ تسلیم آنها.

ج - تاریخی که کنوانسیون براساس ماده ۱۱ لازم الاجراء می‌شود.

د - هر اطلاعاتی دریافتی براساس ماده ۱۲ و ۱۳ و تاریخ آن.

ه - تشکیل هر نوع کنفرانسی بر طبق مواد ۷ یا ۹.

ماده ۱۵ - این کنوانسیون و ضمیمه آن به دیرکل تسلیم خواهد شد که وی نسخ مصدق آن را به دولتهای امضاءکننده و ملحق شونده ارسال خواهد کرد.

به محض اینکه این کنوانسیون لازم الاجراء شد، توسط دیرکل بر طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ثبت خواهد گردید.

ماده ۱۶ - کنوانسیون حاضر و ضمیمه آن به زبان انگلیسی و فرانسه تهیه شده که هر دو متن بطوریکسان معتبر می‌باشد ترجمه‌های رسمی آن به زبانهای روسی و اسپانیولی تهیه شده و با متون اصلی امضاء شده ضبط خواهند شد.

در احراز مراتب فوق امضاءکنندگان زیر که از طرف دول متبوعشان بدین منظور دارای اختیار کامل می‌باشند این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند.

به تاریخ بیستم فروردین ماه ۱۳۴۴ مطابق با ۹ آوریل ۱۹۶۵ در لندن به امضاء رسیده است.

ضمیمه کنوانسیون FAI

بخش اول - تعاریف و مقررات کلی

الف - تعاریف: از نظر مفاد این ضمیمه عبارات فهرست شده دارای مفاهیم زیر خواهند بود:
محموله: هر کالا، جنس محموله، مال التجاره و اجناس دیگر از هر نوع که روی کشتی حمل می شود، به غیر از مرسولات پستی، مواد مصرفی کشتی، قطعات یدکی کشتی، تجهیزات کشتی، لوازم شخصی خدومه و اثاثیه همراه مسافران.

لوازم شخصی خدومه: لباس، وسایل مورد استفاده روزمره و سایر چیزهایی که می تواند شامل پولی باشد که متعلق به خدومه است و روی کشتی حمل می شود.

عضو خدومه: نفراتی که برای انجام وظایفی روی یک کشتی و در طول یک سفر جهت کار یا خدمت در کشتی استخدام شده اند و جزو فهرست خدومه کشتی هستند.

کشتی سیاحتی: یک کشتی در حال انجام یک سفر بین المللی که حامل مسافران اسکان داده شده و شرکت کننده در یک برنامه گروهی بوده و به منظور انجام یک دیدار سیاحتی در یک یا چند بندر بطور موقت برنامه ریزی گردیده است و در خلال این سفر معمولاً:

الف - هیچ مسافر دیگری را سوار یا پیاده نمی کند.

ب - هیچ نوع محموله ای را بارگیری یا تخلیه نمی کند.

سند: حامل داده ها با سرفصل داده ها.

حامل داده ها: وسیله ای که برای حمل سوابق سرفصل داده ها پیش بینی شده.

مرسولات پستی: مرسولات ارتباطی و سایر اشیاء که توسط ادارات پست رسیده و به آنها تحویل داده می شوند.

مسافر ترانزیتی: مسافری که از یک کشور خارجی با کشتی وارد شده و قصد ادامه مسافرت به وسیله کشتی یا سایر وسایل حمل و نقل به یک کشور خارجی دیگر را دارد. اثاثیه همراه مسافر: اموال، که در همان کشتی برای یک مسافر حمل می شود خواه نزد مسافر باشد یا خیر، که می تواند شامل پول نیز باشد، تا آنجا که آن اموال براساس یک قرارداد حمل یا قرارداد مشابه دیگری حمل نشده باشد.

مقامات دولتی: تشکیلات یا مقامات یک کشور هستند که مسئول اعمال و به اجرا گذاردن قوانین و مقررات آن کشور در رابطه با هر جنبه از استانداردها و رویه‌های توصیه‌ای مندرج در این ضمیمه می‌باشند.

مالک کشتی: کسی که یک کشتی را در تملک داشته یا از آن بهره‌برداری نماید، خواه یک شخص، یک شرکت یا شخصیت حقوقی دیگر و هر شخصی که از طرف مالک یا بهره‌بردار اقدام می‌نماید.

تجهیزات کشتی: اشیاء مورد استفاده قابل حمل روی کشتی، به غیر از قطعات یدکی کشتی که قابل جابجایی هستند اما مصرفی نبوده و شامل وسایل همراه از قبیل قایقهای نجات، ابزار نجات، مبلمان، سایر اشیاء کشتی و ارقام مشابه می‌باشند.

قطعات یدکی کشتی: لوازم تعمیر یا تعویض که برای استفاده در کشتی حمل می‌شوند. فروشگاه مواد مصرفی کشتی: کالاهای مورد استفاده در کشتی شامل کالاهای مصرف شدنی، کالاهای حمل شده برای فروش به مسافران و اعضاء خدمه، سوخت و روغن‌ها، بغیر از وسایل و قطعات یدکی کشتی.

مرخصی ساحلی: مجوزی که به اعضاء خدمه داده می‌شود تا در مدت توقف کشتی، با قید محدودیت زمانی و مکانی که در صورت لزوم از طرف مقامات دولتی تعیین خواهد شد، از کشتی پیاده شده و در ساحل باشند.

موعد ورود: زمان اولین مرحله توقف یک کشتی در یک بندر، خواه در لتگرگاه یا در اسکله.

ب- مقررات کلی: در رابطه با بند ۲ ماده ۵ این کنوانسیون، مقررات این ضمیمه برای انجام اقدامات مقتضی مقامات دولتی، از جمله کسب اطلاعات بیشتر، که می‌تواند برای موارد مشکوک به تقلب لازم باشد یا در ارتباط با مسایل خاصی که خطر عظیمی را به نظم یا بهداشت عمومی متوجه می‌کند یا بمنظور جلوگیری از ورود یا شیوع امراض یا آفات گیاهان یا حیوانات را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد، مانعی را ایجاد نخواهد کرد.

۱- ۱- استاندارد - مقامات دولتی باید در تمام موارد فقط ارائه اطلاعات اساسی را درخواست نموده و تعداد ارقام (درخواستی) را در حداقل حفظ نمایند در مواردیکه

فهرست ویژه‌ای از جزئیات در ضمیمه ارائه می‌شود، مقامات دولتی نباید ارائه آن دسته از جزئیات را که ضروری تشخیص داده نمی‌شود، درخواست نمایند.

۱-۱-۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی اثرات تسهیلاتی را که می‌تواند از بکارگیری سیستم پردازش اتوماتیک داده‌ها و تکنیک‌های ارتباطی منتج شود، در نظر خواهند داشت، و این امر را در همکاری با مالیکن کشتی و سایر طرفین ذینفع باید مورد توجه قرار دهند الزامات اطلاعاتی موجود و روشهای کنترل باید ساده شده و لزوم ایجاد سازگاری با سایر سیستمهای اطلاعاتی مربوطه مورد توجه قرار گیرد.

۱-۲- رویه توصیه‌ای - به علیرغم این واقعیت که ممکن است اسناد در این ضمیمه به جهات خاصی بصورت جداگانه تجویز و مقرر شده باشند، مقامات دولتی با در نظر گرفتن منافع آنان که باید اسناد را تکمیل کنند و همچنین هدفی را که اسناد برای آن استفاده می‌شود، می‌باید هر دو سند یا اسناد بیشتر را هر جا که میسر است و درجه مطلوبی از سهولت را نتیجه می‌دهد، درهم ادغام نمایند.

بخش دوم - ورود، توقف و عزیمت کشتی

این بخش شامل مقرراتی است درباره تشریفات مورد نیاز که توسط مقامات دولتی از مالکان کشتی‌ها در هنگام ورود، توقف و عزیمت کشتی خواسته می‌شود و نباید نافی لزوم ارائه گاهی نامه‌ها و سایر مدارکی که در کشتی حمل می‌شوند و مرتبط به ثبت، ظرفیتها، تأمین نفرات و سایر مسائل مربوط جهت اعمال بازرسی به مقامات ذیربط هستند، تلقی شوند.

الف - کلیات

۱-۲- استاندارد - مقامات دولتی، در هنگام ورود یا عزیمت کشتیهایی که کنوانسیون در مورد آنها اعمال می‌گردد، نباید هیچ سندی به غیر از آنهایی که در این فصل ذکر شده‌اند برای نگهداری خود درخواست کنند.

اسناد مذکور عبارتند از:

- اظهارنامه کلی.

- اظهارنامه کالا.

- اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی.
- اظهارنامه لوازم شخصی خدمه.
- لیست خدمه.
- لیست مسافران.
- سندی که بموجب کنوانسیون پست جهانی جهت مرسولات پستی لازم است.
- اظهارنامه بهداشت دریایی.
- ب - محتوا و هدف اسناد
- ۲-۲ - استاندارد - اظهارنامه کلی سند اصلی است که به هنگام ورود و عزیمت کشتی، اطلاعات خواسته شده توسط مقامات دولتی را درباره کشتی تأمین می‌نماید.
- ۲-۲-۱ - رویه توصیه‌ای - همان فرم اظهارنامه کلی بایستی برای هر دو مورد ورود و عزیمت کشتی مورد قبول واقع شود.
- ۲-۲-۲ - رویه توصیه‌ای - در اظهارنامه کلی، مقامات دولتی نباید اطلاعاتی بیش از موارد زیر خواستار شوند:
 - نام و مشخصات کشتی.
 - تابعیت کشتی.
 - مشخصات مربوط به ثبت.
 - مشخصات ظرفیت کشتی.
 - نام فرمانده.
 - نام و آدرس نمایندگی کشتی.
 - توصیف مختصری از کالا.
 - تعداد خدمه.
 - تعداد مسافران.
 - مشخصات مختصری از سفر.
 - تاریخ و ساعت ورود، یا تاریخ عزیمت.
 - بندر ورود یا عزیمت.

- محل کشتی در بندر.

۲-۳- استاندارد - مقامات دولتی یک اظهارنامه کلی را که توسط فرمانده، نمایندگی کشتی یا شخص دیگری که توسط فرمانده رسماً برای این کار مجاز شده، تاریخ خورده و امضاء شده باشد، یا بنحوی که اعتبار آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، قبول خواهند کرد.

۲-۳- استاندارد - اظهارنامه کالا سند اصلی است که حاوی اطلاعات مورد نیاز مقامات دولتی در رابطه با کالا، به هنگام ورود و عزیمت کشتی، می باشد با این همه، ارائه مشخصات هر نوع کالای خطرناک نیز می تواند بطور جداگانه خواسته شود.

۲-۳-۱- رویه توصیه ای - مقامات دولتی در اظهار نامه کالا نباید اطلاعاتی بیش از موارد زیر خواستار شوند:

الف - هنگام ورود:

- نام و تابعیت کشتی.

- نام فرمانده.

- بندری که از آنجا آمده.

- بندری که در آن گزارش داده شده.

- علامات و شماره ها، شماره و تعداد و نوع بسته ها، مقدار و شرح کالاها.

- تعداد بارنامه های کالاهایی که قرار است در بندر مزبور تخلیه شوند.

- بندری که کالای باقیمانده روی کشتی در آنها تخلیه خواهد شد.

- بندر مبدا بارگیری در ارتباط با کالاهای حمل شده از طریق بارنامه ها.

ب - هنگام عزیمت:

- نام و تابعیت کشتی.

- نام فرمانده.

- بندر مقصد.

- در رابطه با کالاهایی که در بندر مزبور بارگیری شده، علایم و شماره ها، تعداد و نوع بسته ها،

مقدار و شرح کالاها.

- تعداد بارنامه‌های کالای بارگیری شده در بندر مزبور.

۲-۳-۲- استاندارد - در مورد کالاهای باقیمانده روی کشتی، مقامات دولتی باید فقط خواستار ارائه شرح مختصری از اطلاعات مربوط به حداقل اقلام اساسی شوند.

۲-۳-۳- استاندارد - مقامات دولتی یک اظهارنامه کالا که توسط فرمانده، نماینده کشتی یا شخص دیگری که توسط فرمانده رسماً برای این کار مجاز شده، تاریخ خورده و امضاء شده باشد، یا به نحوی که اعتبار آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، قبول خواهند کرد. ۲-۳-۴- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید بجای اظهارنامه کالا یک نسخه از مانیفست کشتی را بشرط اینکه شامل اطلاعات لازم منطبق با رویه توصیه‌ای ۲-۳-۱ و استاندارد ۲-۳-۲-۲ بوده و بر اساس استاندارد ۲-۳-۳-۳ امضاء شده و تاریخ خورده یا تأیید شده باشد، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۳-۴-۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی می‌توانند، بعنوان یک جایگزین برای استاندارد ۲-۳-۴-۳ کپی (سند حملی) را که بر طبق استاندارد ۲-۳-۳-۳ امضاء یا تأیید شده و یا کپی برابر اصل آنرا در صورتیکه ماهیت و کمیت محموله این را ممکن سازد و مشروط بر اینکه هرگونه اطلاعات منطبق با رویه توصیه‌ای ۲-۳-۱ و استاندارد ۲-۳-۲-۲ که در آن استاد نیامده باشند، همچنین نیز در جای دیگر ارائه و به روش مطلوب گواهی شده باشند، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۳-۵- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید اجازه دهند بسته‌هایی که در مانیفست کشتی نیامده و در اختیار فرمانده قرار دارند بشرط اینکه مشخصات این بسته‌ها به طور جداگانه ارائه شده باشند، از اظهارنامه کالا حذف شوند.

۲-۴-۱- استاندارد - اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی هنگام ورود و عزیمت کشتی، سند اصلی خواهد بود که حاوی اطلاعات خواسته شده توسط مقامات دولتی در رابطه با فروشگاه مواد مصرفی کشتی می‌باشد.

۲-۴-۱- استاندارد - مقامات دولتی باید یک اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی را، خواه توسط فرمانده یا سایر افسران کشتی که رسماً از طرف فرمانده مجاز گردیده و درباره فروشگاه کشتی اطلاعات شخصی دارند، تاریخ خورده و امضاء شده باشد، یا بتحریک اعتبار

آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۵- استاندارد - اظهارنامه لوازم شخصی خدمه سند اصلی خواهد بود که حاوی اطلاعات خواسته شده توسط مقامات دولتی در رابطه با لوازم شخصی خدمه است اظهارنامه مزبور در هنگام عزیمت نباید خواسته شود.

۲-۵-۱- استاندارد - مقامات دولتی باید اظهارنامه لوازم شخصی خدمه را خواه توسط فرمانده یا یک افسر دیگر کشتی که رسماً از طرف فرمانده دارای اختیار است، امضاء و تاریخ زده شده باشد یا اعتبار آن بنحوی باشد که مورد پذیرش مقامات دولتی قرار گیرد، قبول کنند مقامات دولتی همچنین می توانند هر یک از خدمه را ملزم نمایند تا مقابل قسمتی از اظهارنامه را که درباره لوازم شخصی وی می باشد امضاء نموده یا در صورت عدم امکان چنین عملی آنرا علامت گذارد.

۲-۵-۲- رویه توصیه ای - مقامات دولتی معمولاً باید تنها مشخصات آن نوع لوازم شخصی خدمه را بخواهند که عوارض به آنها تعلق می گیرد و یا دارای ممنوعیتها یا محدودیتهایی هستند.

۲-۶- استاندارد - فهرست خدمه سند اصلی خواهد بود که مقامات دولتی را از تعداد و ترکیب خدمه در هنگام ورود و عزیمت یک کشتی مطلع می سازد.

۲-۶-۱- استاندارد - در فهرست خدمه، مقامات دولتی نباید اطلاعاتی بیش از موارد زیر

خواستار شوند:

- نام و تابعیت کشور.

- نام فامیل.

- القاب.

- تابعیت.

- درجه یا رتبه.

- تاریخ و محل تولد.

- ماهیت و تعداد اسناد هویت.

- بندر و تاریخ ورود.

- مبدا ورود.

۲-۶-۲- استانداردارد- مقامات دولتی باید یک فهرست خدمه را، خواه توسط فرمانده یا سایر افسران کشتی که رسماً از طرف فرمانده دارای اختیار نگر دیده‌اند، تاریخ خورده و امضاء شده باشد یا بنحویکه اعتبار آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۶-۳- استانداردارد- مقامات دولتی معمولاً نباید خواستار تسلیم فهرست خدمه در هر سفر از کشتیهایی شوند که طبق برنامه منظم دوباره ظرف مدت کمتر از ۱۴ روزه همان بندر برمی‌گردد در حالیکه تغییری در خدمه نداشته‌اند، که در این صورت یک بیانیه تحت عنوان بدون تغییر باید به نحوی که مورد قبول مقامات ذیربط است، ارائه نمایند.

۲-۶-۴- رویه توصیه‌ای- تحت شرایط مندرج در استانداردارد ۲-۶-۳ هنگامی که تغییرات مختصری در خدمه انجام گرفته است، مقامات دولتی معمولاً نباید خواستار یک فهرست جدید و کامل خدمه شوند، بلکه باید فهرست موجود خدمه را با تغییرات مشخص شده در آن مورد قبول قرار دهند.

۲-۷-۱- استانداردارد- فهرست مسافران، سند اصلی خواهد بود که اطلاعاتی را درباره مسافران در هنگام ورود و عزیمت یک کشتی به مقامات دولتی ارائه می‌دهد.

۲-۷-۱- رویه توصیه‌ای- مقامات دولتی نباید خواستار فهرست مسافران در مسیرهای کوتاه دریایی یا سرویسهای ترکیبی کشتی- راه آهن بین کشورهای همسایه شوند.

۲-۷-۲- رویه توصیه‌ای- مقامات دولتی نباید علاوه بر فهرست مسافران خواستار کارت‌های سوار یا پیاده شدن مسافرینی شوند که نامشان در فهرست‌های مسافران موجود است با این همه هنگامیکه مقامات دولتی مسایل خاصی دارند که خطر جدی برای بهداشت عمومی در بردارد، در زمان ورود شخصی که یک سفر بین‌المللی را انجام می‌دهد، ممکن است از وی خواسته شود که آدرس مقصد خود را بطور کتبی ارائه نماید.

۲-۷-۳- رویه توصیه‌ای- در فهرست مسافران، مقامات دولتی نباید اطلاعاتی بیش از

موارد زیر را خواستار شوند:

- نام و تابعیت کشتی.

- نام فامیل-

- القاب-

- تابعیت-

- تاریخ تولد-

- محل تولد-

- بندر سوار شدن-

- بندر پیاده شدن-

- بندر و تاریخ ورود کشتی-

۲-۷-۴- رویه توصیه‌ای - فهرستی را که شرکت‌های کشتیرانی برای استفاده خود تهیه می‌کنند، باید بجای فهرست مسافران پذیرفته شود، به شرط اینکه حداقل شامل اطلاعات مورد نیاز مطابق با رویه توصیه‌ای ۲-۷-۳ بوده و مطابق با استاندارد ۲-۷-۵ امضا شده و تاریخ خورده یا گواهی شده باشد.

۲-۷-۵- استاندارد - مقامات دولتی باید فهرست مسافران، خواه توسط فرمانده، نمایندگی کشتی یا شخص دیگری از طرف فرمانده رسماً برای این کار دارای اختیار گردیده، تاریخ خورده و امضا شده باشد، یا بنحوی که اعتبار آن مورد پذیرش مقامات دولتی مربوطه باشد، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۷-۶- استاندارد - مقامات دولتی باید اطمینان حاصل کنند که مالکان کشتی به محض ورود، آنها را از وجود هر مسافر قاچاق که در کشتی پیدا شده مطلع می‌سازند.

۲-۸- استاندارد - مقامات دولتی هنگام ورود یا هزیمت کشتی نباید هیچگونه اظهارنامه کتبی دیگر را در رابطه با مرسولات پستی، به غیر از آنچه در کنوانسیون جهانی پست مقرر شده است درخواست نمایند.

۲-۹- استاندارد - اظهارنامه بهداشت دریایی سند اصلی خواهد بود که تأمین کننده اطلاعات مورد احتیاج مقامات بهداشت بندری در رابطه با وضع بهداشت در روی کشتی در طول سفر و هنگام ورود به بندر می‌باشد.

ج - اسناد موقع ورود-

۲-۱۰- استاندارد - در رابطه با ورود یک کشتی به بندر، مقامات دولتی نباید اسنادی بیش

از اسناد زیر را درخواست نمایند:

- ۵ نسخه از اظهارنامه کلی.
- ۴ نسخه از اظهارنامه کالا.
- ۴ نسخه از اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی.
- ۲ نسخه از اظهارنامه لوازم شخصی.
- ۴ نسخه از فهرست خدمه.
- ۴ نسخه از فهرست مسافران.
- ۱ نسخه از اظهارنامه بهداشت دریایی.
- د - اسناد موقع عزیمت.

۲- ۱۱ - استاندارد - در رابطه با عزیمت یک کشتی از بندر، مقامات دولتی نباید اسنادی بیش از اسناد زیر را درخواست نمایند:

- ۵ نسخه از اظهارنامه کلی.
- ۴ نسخه از اظهارنامه کالا.
- ۳ نسخه از اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی.
- ۲ نسخه از فهرست خدمه.
- ۲ نسخه از فهرست مسافران.

۲- ۱۱ - ۱ - استاندارد - در هنگام عزیمت از بندر در رابطه با کالایی که موضوع اظهارنامه در هنگام ورود بوده و یا مواد مصرفی که در بندر بارگیری و طی سند گمرکی دیگری در همان بندر اظهار شده‌اند، در هنگام عزیمت نباید اظهارنامه جداگانه‌ای از فروشگاه مواد مصرفی کشتی خواسته شود.

۲- ۱۱ - ۲ - استاندارد - هنگامی که مقامات دولتی خواستار اطلاعاتی درباره خدمه یک کشتی در حال عزیمت هستند، باید یک نسخه از فهرست خدمه را که هنگام ورود ارائه شده در هنگام عزیمت بپذیرند بشرط اینکه هر گونه تغییر در تعداد یا ترکیب خدمه یا عدم چنین تغییراتی با امضاء یا پشت نویسی مجدد مشخص گردد.

ه - مقرراتی جهت تسهیل ترخیص کالا، مسافران، خدمه و بار مسافران.

۲- ۱۲ - رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی با همیاری مالکان کشتی و ادارات بندری باید

اقدامات مقتضی را جهت به حداقل رساندن تشریفات بندری بعمل آورده، مقدمات یک جریان مطلوب ترافیک بندری را فراهم نموده و دائماً همه جریانات مربوط به ورود و خروج کشتیها شامل ترتیبات سوار و پیاده شدن، بارگیری و تخلیه، سرویس دهی و غیره را کنترل نمایند. آنها باید همچنین ترتیباتی اتخاذ نمایند که کشتیهای باری و بار آنها بتواند وارد و تاجایی که مقدور است در نزدیکی محل توقف کشتی ترخیص شود.

۱-۱۲-۲- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی با همیاری مالکان کشتی و ادارات بندری، باید مقررات مناسب را جهت نیل به حداکثر مطلوبیت در روند ترافیک بندری بنحوی که جریانات جابجایی و ترخیص بصورت روان و غیرپیچیده انجام پذیرد وضع نمایند این ترتیبات باید همه مراحل، از لحظه ورود کشتی به اسکله جهت تخلیه و ترخیص گمرکی و انبار کردن و در صورت لزوم حمل مجدد کالا را دربرگیرد.

بین انبار کالا و منطقه گمرکی که هر دو باید در نزدیکی اسکله واقع شوند باید ارتباط مناسب و مستقیمی وجود داشته و هر کجا که ممکن است سیستمهای مکانیکی جابجایی موجود باشند.

۲-۱۲-۲- رویه توصیه‌ای - دولتهای متعاقد باید پذیرش موقت تجهیزات مخصوص جابجایی کالا را که به همراه کشتیها وارد شده و در سواحل بنادر برای بارگیری، تخلیه و جابجایی کالا به کار گرفته می‌شوند، تسهیل نمایند.

۳-۱۲-۲- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید مالکان و یا استفاده کنندگان اسکله‌ها و انبارهای کالا را تشویق نمایند که تسهیلات انباری ویژه‌ای برای کالاهایی که احتمال دزدیده شدن آن زیاد است در نظر بگیرند و مناطقی را که چنین کالاهایی باید در آن انبار شود، چه برای کوتاه مدت و یا مدت طولانی، قبل از حمل یا تحویل محلی، جهت جلوگیری از دستیابی افراد غیرمجاز محافظت نمایند.

۴-۱۲-۲- استاندارد - مقامات دولتی، ضمن رعایت مقررات مربوطه خود، باید واردات موقت کانتینرها و پالتها را بدون پرداخت عوارض گمرکی و سایر مالیاتها و هزینه‌ها اجازه دهند استفاده از آنها را در تردد دریایی تسهیل نمایند.

۵-۱۲-۲- روش توصیه‌ای - مقامات دولتی باید در مقررات خود که در استاندارد ۱۲-۲-۴ به آن اشاره شد، پذیرش اظهارنامه ماده‌ای را پیش‌بینی کنند که براساس آن کانتینرها

وپالت‌هایی که موقتاً وارد شده‌اند، در یک مدت زمان محدود که از طرف دولت مربوطه تعیین شده دوباره خارج گردند.

۲-۱۲-۶- رویه‌ای توصیه‌ای- مقامات دولتی باید اجازه دهند کانتینرها و پالت‌هایی که به موجب استاندارد ۲-۱۲-۴ به قلمرو کشوری وارد می‌شوند، از محدوده بندر ورودی، تحت روش‌های یاد شده بازرسی و با ارائه حداقل اسناد، جهت ترخیص کالای وارده و یا بارگیری کالاهای صادراتی خارج شوند.

و- ورود متوالی به دریا چند بندر در یک کشور.

۲-۱۳- رویه توصیه‌ای- با عنایت به مقررات مربوط به ورود یک کشتی در اولین بندر در سرزمین یک کشور، تشریفات و اسناد درخواستی توسط مقامات دولتی در بنادر ورودی دیگر در همان کشور در صورتی که آن کشتی در این فاصله به بندر کشور دیگری وارد نشده باشد، باید در حداقل حفظ شود.

ز- تکمیل اسناد.

۲-۱۴- رویه توصیه‌ای- مقامات دولتی می‌باید تا حد امکان اسناد مذکور در این ضمیمه را، به جز آنچه مربوط به استاندارد ۳-۷ می‌شود بدون توجه به زبانی که اطلاعات درخواستی به آن زبان در اسناد درج شده است، مورد پذیرش قرار دهند، با این شرط که آنها بتوانند در صورت لزوم خواستار ترجمه کتبی یا شفاهی به یکی از زبانهای رسمی کشور خود یا سازمان شوند.

۲-۱۵- استاندارد- مقامات دولتی باید اطلاعاتی را که به طریق خوانا و قابل فهم ارائه شده باشد، از جمله اسناد دست‌نویس یا جوهر یا مداد پاک نشدنی و یا تهیه شده با تکنیک اتوماتیک پردازش داده‌ها، مورد پذیرش قرار دهند.

۲-۱۵-۱- استاندارد- مقامات دولتی باید یک امضاء را در صورت لزوم چه به صورت دست‌نویس، فاکسی مایل پرفریت (سوراخ شده) مهر شده، با علامت یا به هر وسیله الکترونیکی یا مکانیکی دیگر مورد پذیرش قرار دهند به شرط آنکه چنین پذیرش مغایر با قوانین ملی نباشد، تأیید اعتبار اطلاعاتی که با وسایل غیر کاغذی ارائه شده‌اند به نحوی خواهد بود که مورد قبول مقامات دولتی ذیربط باشد.

۲-۱۶- استاندارد- مقامات دولتی کشور بندر ورودی، تخلیه یا ترانزیت نباید هیچ کدام

از اسناد مذکور در این فصل راکه مربوط به کشتی، کالای آن، فروشگاه مواد مصرفی کشتی، مسافران یا خدمه است، به صورت گواهی شده، قانونی شده، تأیید شده یا با بررسی قبلی توسط نماینده خودشان در خارج آن کشور، خواستار شوند. این مسئله نافی لزوم ارائه گذرنامه یا هر سند هویت دیگر مربوط به مسافر یا خدمه جهت صدور روادید یا امور مشابه آن نخواهد بود.

ح - مقررات ویژه برای تسهیل در امر کشتیهایی که به قصد پیاده کردن خدمه، مسافران یا سایر افراد بیمار یا مجروح جهت درمان اضطراری پزشکی در بنادر پهلو می گیرند.

۲- ۱۷ - استاندارد - مقامات دولتی باید جهت حصول اطمینان از اینکه در هنگامیکه کشتیها صرفاً به منظور پیاده نمودن خدمه یا مسافری یا سایر اشخاص مریض یا مجروح جهت معالجه اضطراری پزشکی قصد ورود به بندر را دارند، فرمانده کشتی مقامات دولتی را تا حد امکان از آن نیت با جزئیات کامل ممکن از بیماری یا جراحت و هویت و وضعیت آن اشخاص مطلع خواهند کرد، همکاری مالکان کشتیها را جلب نمایند.

۲- ۱۸ - استاندارد - مقامات دولتی باید در صورت امکان با رادیو، و در هر حال با سریعترین وسیله موجود قبل از رسیدن کشتی، فرمانده را از اسناد و روش انجام عملیات پیاده کردن سریع شخص مریض یا مجروح و ترخیص بدن تأخیر کشتی مطلع نمایند.

۲- ۱۹ - استاندارد - در رابطه با کشتیهایی که به این منظور به بنادر می آیند و سریعاً قصد ترک دوباره آنها دارند، چنانچه وضع بیمار یا شرایط دریا اجازه پیاده کردن امن او را در آبراهها یا لنگرگاه ندهد، مقامات دولتی باید اولویت پهلوگیری در اسکله را به آن کشتیها بدهند.

۲- ۲۰ - استاندارد - در رابطه با کشتیهایی که به این منظور به بنادر می آیند و سریعاً قصد ترک دوباره آنها دارند، مقامات دولتی معمولاً نباید جز در مورد اظهارنامه بهداشت دریایی و در صورت اجتناب ناپذیر بودن اظهارنامه کلی خواستار اسناد مذکور در استاندارد ۱-۲ شوند.

۲- ۲۱ - استاندارد - در مواردی که مقامات دولتی خواستار اظهارنامه کلی می گردند این مستند نباید اطلاعاتی بیش از آنچه در رویه توصیه ای ۲-۲-۲ آمده، داشته باشد و در صورت امکان باید حاوی اطلاعات کمتری باشد.

۲- ۲۲- استاندارد - هنگامیکه مقامات دولتی جریان بازرسی را در رابطه با ورود یک کشتی، قبل از پیاده نمودن افراد بیمار یا مجروح اعمالی نمایند، معالجات اضطراری پزشکی و اقدامات جهت حفظ سلامتی عمومی، نسبت به این بازرسیها تقدم خواهند داشت.

۲- ۲۳- استاندارد - هنگامیکه اخذ ضمانت یا تعهد در رابطه با پوشش هزینه‌های درمان یا انتقال احتمالی یا برگشت به میهن افراد ذریبط مورد لزوم است، معالجات اضطراری پزشکی در حین اخذ این ضمانتها و تعهدات نباید به تأخیر افتد یا متوقف گردد.

۲- ۲۴- استاندارد - معالجات اضطراری پزشکی و اقدامات مربوط به حفظ سلامتی عمومی باید نسبت به امور بازرسی که ممکن است مقامات دولتی در مورد افراد بیمار یا مجروح در حال پیاده شدن در ساحل اعمال کنند تقدم داشته باشند.

بخش سوم - ورود و عزیمت اشخاص

این بخش شامل مقررات مربوط به تشریفات مورد درخواست مقامات دولتی موقع ورود یا خروج یک کشتی از خدمه و مسافرین می‌باشد.

الف - آئین الزامات ورود و خروج.

۳- ۱- استاندارد - یک گذرنامه معتبر سند اصلی خواهد بود که اطلاعات مربوط به شخص مسافر را در هنگام ورود یا عزیمت یک کشتی برای مقامات دولتی تأمین می‌کند.

۳- ۱- ۱- رویه توصیه‌ای - دولتهای متعاقد باید تا آنجا که ممکن است با توافقهایی در جانبه یا چند جانبه، درباره پذیرفتن اوراق رسمی شناسایی بجای گذرنامه توافق نمایند.

۳- ۲- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید ترتیبی اتخاذ نمایند در نتیجه آن، گذرنامه‌های مسافران کشتی، یا اسناد رسمی شناسایی پذیرفته شده بجای آنها، فقط یکبار در هنگام ورود و یکبار در هنگام عزیمت نیاز به بازرسی توسط مقامهای اداره مهاجرت داشته باشند. علاوه بر این، این گذرنامه‌ها یا اوراق رسمی شناسایی می‌تواند به منظور تأیید یا تشخیص هویت در ارتباط با امور گمرکی و سایر تشریفات هنگام ورود و عزیمت خواسته شود.

۳- ۳- رویه توصیه‌ای - پس از ارائه شدن گذرنامه‌ها یا اوراق رسمی شناسایی پذیرفته

شده بجای آنها مقامات دولتی باید بجای آنکه آنها را به منظور دستیابی به کنترل اضافی پیش خود نگهدارند، پس از بررسی فوراً مسترد نمایند مگر اینکه مانعی برای پذیرش یک مسافر به آن سرزمین وجود داشته باشد.

۳-۴- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی نباید از مسافرینی که به کشتی وارد و یا از آن خارج می‌شوند، یا از مالکان کشتی بجای آنان، هیچگونه اطلاعات کتبی تکمیلی، تکراری که قبلاً در گذرنامه یا اوراق رسمی شناسایی ارائه شده بجز آنچه که برای تکمیل اسنادی که در این ضمیمه مقرر شده است لازم است، درخواست نمایند.

۳-۵- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی که از مسافرینی که به کشتی وارد و یا از آن خارج می‌شوند خواستار اطلاعات تکمیلی بجز آنچه برای تکمیل اسناد مذکور در این ضمیمه لازم است می‌گردند باید موارد لازم جهت تطبیق هویت بعدی مسافران را به اقلامی که در رویه توصیه‌ای ۳-۶ (کارت سوار شدن پیاده شدن) آمده است، محدود نمایند مقامات دولتی باید کارت سوار یا پیاده شدن را پس از تکمیل آن توسط مسافر بپذیرند و نباید خواستار کنترل یا تکمیل آن توسط مالک کشتی گردند جز در مواردیکه در فرم استفاده از حروف چاپی خواسته شده باشد، کارتی که با خط خوانا نوشته شده باشد باید مورد پذیرش قرار گیرد. از هر مسافر فقط یک نسخه از کارت سوار یا پیاده شدن، که ممکن است در عین حال دارای یک یا چند نسخه کپی کاربن باشد، خواسته شود.

۳-۶- رویه توصیه‌ای - در کارت سوار یا پیاده شدن، مقامات دولتی نباید چیزی بیش از اطلاعات زیر خواستار شوند:

- نام خانوادگی.

- لقب.

- تابعیت.

- شماره گذرنامه یا سایر اوراق رسمی هویت.

- تاریخ تولد.

- محل تولد.

- شغل.

- بندر سوار یا پیاده شدن.

- جنسیت.

- آدرس مقصد.

- امضاء.

۳-۷- استاندارد- در مواردی که مدارکی دال بر مصونیت در مقابل وباء، تب زرد یا آبله از اشخاص روی کشتی لازم است، مقامات دولتی باید گواهی بین‌المللی واکسیناسیون یا واکسیناسیون مجدد را در فرمهایی که مقررات بین‌المللی بهداشت معین کرده است مورد قبول قرار دهند.

۳-۸- رویه توصیه‌ای- آزمایش پزشکی از افراد روی کشتی یا از افرادی که از کشتی پیاده می‌شوند، معمولاً باید محدود به اشخاصی شود که از مناطق آلوده به یکی از امراض قرنطینه‌ای در دوره نهفتگی بیماری مربوطه می‌آیند (همانطور که در مقررات بین‌المللی آمده است) بهر حال آزمایشات پزشکی اضافی را می‌توان بر حسب مقررات بین‌المللی بهداشت خواستار شد.

۳-۹- رویه توصیه‌ای- مقامات دولتی معمولاً باید از اثاثیه همراه مسافران ورودی به روش نمونه‌گیری یا انتخابی، بازرسی گمرکی بعمل آورند از دریافت اظهارنامه کتبی در مورد اثاثیه همراه مسافران حتی المقدور می‌باید صرف‌نظر شود.

۳-۹-۱- رویه توصیه‌ای- مقامات دولتی باید، هر جا که ممکن است از بازرسی اثاثیه همراه مسافران خروجی چشم‌پوشی کنند.

۳-۹-۲- رویه توصیه‌ای- هنگامی که امکان صرف‌نظر کامل از بازرسی اثاثیه همراه مسافران خروجی وجود ندارد، آن بازرسی باید معمولاً بر اساس روش نمونه‌گیری یا انتخابی انجام شود.

۳-۱۰- استاندارد- اوراق معتبر هویت یا گذرنامه یک دریانورد سند اصلی خواهد بود که اطلاعات مربوط به هر یک از خدمه را در هنگام ورود یا عزیمت یک کشتی برای مقامات دولتی تأمین می‌کند.

۳-۱۰-۱- استاندارد- در اوراق هویت دریانورد، مقامات دولتی نباید چیزی بیش از

اطلاعات ذیل را خواستار شوند:

- نام خانوادگی.

- القاب.

- تاریخ و محل تولد.

- تابعیت.

- مشخصات فیزیکی.

- عکس (گواهی شده).

- امضاء.

- تاریخ انقضاء (اگر داشته باشد).

- مقام دولتی صادر کننده.

۳-۱۰-۲- استاندارد - هنگامی که دریانورد مجبور است بعنوان یک مسافر با استفاده از

هر وسیله حمل و نقل به کشوری وارد شود یا آن را ترک کند به قصد:

الف - پیوستن به کشتی خودش یا انتقال به کشتی دیگر.

ب - عبور ترانزیت برای پیوستن به کشتی خودش در کشور دیگر، یا برای برگشت به

میهن، یا به هر قصد دیگری که مورد تأیید مقامات کشور مربوطه است، مقامات دولتی در

صورتیکه این سند اجازه مجدد ورود دارنده آنرا به کشور صادر کننده سند تضمین نماید،

باید سند هویت معتبر دریانورد را به جای گذرنامه از آن دریانورد قبول کنند.

۳-۱۰-۳- روش توصیه‌ای - مقامات دولتی معمولاً نباید بیش از آنچه در فهرست خدمه

آمده است خواستار ارائه تک تک اسناد هویت یا ارائه اطلاعات تکمیل سند هویت دریانورد

در رابطه با خدمه کشتی شوند.

ب - مقررات تسهیل ترخیص بار، مسافران، خدمه و اثاثیه.

۳-۱۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی با همکاری مالکان کشتی و ادارات بندری باید

اقدامات مقتضی را جهت فراهم آوردن وضع رضایت‌بخش تر جریان ترافیک بندری به

منظور تسریع در کار ترخیص مسافران، خدمه و بار توشه صورت داده و پرسنل مورد نیاز را

جهت این امر به کار گرفته و اطمینان حاصل نمایند که تأسیسات و تجهیزات کافی تهیه

گردیده و دقت لازم جهت بارگیری، تخلیه ااثیه و همچنین وسایل جابجایی (که شامل استفاده از سیستمهای مکانیزه نیز می‌باشد) در قسمتهایی که بیشترین تأخیرهای مسافری مشاهده گردیده و اتفاق می‌افتد، مبذول نمایند باید ترتیباتی اتخاذ شود تا سرپناه لازم در محل بین‌کشتی و نقطه‌ای که مسافرین و خدمه مورد بازرسی قرار می‌گیرند؛ ایجاد گردد.

۳- ۱۱- ۱- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید:

الف- ضمن هماهنگی یا مالکان کشتی و ادارات بندری ترتیبات مناسبی را عرضه کنند، از قبیل:

- ۱- روش انفرادی و پیوسته‌ای برای جریان کار مسافران و ااثیه.
- ۲- سیستمی که به مسافران امکان بدهد به سهولت ااثیه بازرسی شده خود را به محض قرار گرفتن در محلی که امکان مطالبه آن می‌باشد، شناخته و به دست آورند.
- ب- مطمئن شوند که ادارات بندری بگونه‌ای کلیه اقدامات لازم را بعمل می‌آورند بنحویکه:

۱- دسترسی آسان و سریع برای مسافرین و ااثیه آنها به حمل و نقل محلی و بالعکس فراهم گردد.

۲- اگر از خدمه خواسته شده است که در محلهایی جهت مقاصد دولتی گزارش دهند، ورود به آن مناطق باید آسان بوده و تا حد امکان آن مناطق باید به یکدیگر نزدیک باشند.

۳- ۱۲- استاندارد- مقامات دولتی باید از مالکان کشتی خواستار شوند که اطمینان یابند کارکنان روی کشتی کلیه اقدامات مناسبی را که به تسریع روند ورود مسافران و خدمه کمک می‌کند بعمل می‌آورند، این اقدامات می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

الف- ارائه پیام قبلی به مقامات دولت ذیربط برای اعلام مناسبترین پیش‌بینی زمان ورود، و بدنبال آن اطلاع از هر تغییر در زمان، و همچنین اعلام مسیر سفر در جائیکه ممکن است بر الزامات بازرسی تأثیر گذارد.

ب- آماده داشتن اسناد کشتی برای مرور سریع.

ج- تهیه نردبان یا سایر وسایل آمدن روی کشتی جهت نصب در طول مدتی که کشتی بطرف اسکله یا لنگرگاه در حرکت است.

د- جمع نمودن و معرفی سریع و منظم اشخاص روی کشتی یا مدارک لازم برای بازرسی با توجه به ترتیبات لازم برای تعویض خدمه کشتی جهت انجام وظایف ضروری در موتورخانه‌ها و سایر جاها.

۳-۱۳- رویه توصیه‌ای - نحوه وارد کردن اسامی بر روی اسناد مسافران و خدمه به این صورت است که باید نام یا نامهای خانوادگی اول نوشته شوند. هنگامیکه از نام خانوادگی پدری و مادری هر دو استفاده می‌شود، نام خانوادگی پدری باید در اول قرار داده شود. در مواردیکه برای زن شوهر دار نام خانوادگی پدر شوهر یا نام خانوادگی پدری زن هر دو بکار می‌رود، نام خانوادگی پدری شوهر باید در ابتدا قرار داده شود.

۳-۱۴- استاندارد - مقامات دولت باید، بدون تأخیر ناموجه، مسافران و خدمه را جهت آزمایش برای پذیرش ورودشان به کشور وقتی که چنان آزمایشی ضروری است، بپذیرند. ۳-۱۵- اگر برای مقامات دولتی معلوم شود که سند متعلق به یک مسافر ناقص می‌باشد، یا اگر به همین دلیل مسافری غیر قابل پذیرش در کشور تشخیص داده شود، مقامات دولتی نباید مجازاتی را علیه مالکان کشتی اعمال کنند.

۳-۱۵-۱ - استاندارد - مقامات دولتی مالکان کشتی را باید دعوت کنند که تمامی احتیاطات منطقی را بعمل آورند، تا مسافرین هر نوع مدارک خواسته شده توسط دولت‌های متعاقد را به همراه داشته باشند.

۳-۱۵-۲- رویه توصیه‌ای - جهت تسهیل و تسریع ترافیک بین‌المللی دریایی مقامات دولتی باید علایم و نشانه‌های استاندارد شده بین‌المللی گسترش یافته یا قبول شده از طرف سازمان با همکاری سایر سازمانهای ذیصلاح تا حد امکان متداول در تمامی روش‌های حمل و نقل را برای استفاده در ترمینالهای دریایی و روی کشتیها به اجرا بگذارند یا در موردی که موضوع در صلاحیت قضایی آنها نباشد به طرفین مسؤول سفارش کنند که در کشورشان به اجرا بگذارند.

ج- تسهیلات برای کشتیهایی که در سفرهای سیاحتی اشتغال دارند و مسافرین کشتیهای سیاحتی.

۳-۱۶-۱- مقامات دولتی هنگامیکه قبل از ورود یک کشتی سیاحتی اطلاع حاصل نمایند

که مسئول بهداری برای ورود کشتی به بندر مورد نظر بر این عقیده هستند که ورود آن کشتی باعث بروز و اشاعه بیماری از نوع قرنطینه‌ای نخواهد شد، مجوز ورود را برای آن کشتی تفریحی بوسیله رادیو اعطاء خواهند نمود.

۳-۱۶-۲- استاندارد - از کشتیهای سیاحتی (بشرط اینکه هیچ تغییری در شرایط سفر بوجود نیامده باشد)، اظهارنامه کلی، فهرست مسافران و فهرست خدمه باید صرفاً در اولین بندر ورودی و آخرین بندر خروجی در یک کشور خواسته شود.

۳-۱۶-۳- استاندارد - از کشتیهای سیاحتی، اظهارنامه فروشگاه مواد مصرفی کشتی و اظهارنامه لوازم شخصی خدمه باید صرفاً در اولین بندر ورودی خواسته شود.

۳-۱۶-۴- استاندارد - گذرنامه‌ها یا سایر مدارک رسمی شناسایی باید همواره در اختیار مسافران کشتی سیاحتی باقی بمانند.

۳-۱۶-۵- رویه توصیه‌ای - اگر یک کشتی سیاحتی برای مدتی کمتر از ۷۲ ساعت در بندری متوقف شود، داشتن روادید برای مسافران کشتی سیاحتی نباید الزامی باشد، مگر در شرایط ویژه‌ای که توسط مقامات دولتی ذیربط معین شده باشد.

توجه: منظور این رویه توصیه‌ای این است که هر کشور متعاقد می‌تواند به محض ورود یک نوع فرم، حاکی از اجازه ورود به آن سرزمین، برای چنین مسافرانی صادر کرده یا قبول نماید.

۳-۱۶-۶- استاندارد - مسافران کشتی سیاحتی نباید بخاطر مقررات بازرسی کل توسط مقامات دولتی اجرا می‌شود بی‌جهت معطل شوند.

۳-۱۶-۷- استاندارد - بطور کلی جزیه منظور پاره‌ای مقاصد امنیتی و تشخیص هویت، مسافران کشتی سیاحتی نباید بوسیله مقامات اداره مهاجرت مورد بازرسی فردی قرار گیرند.

۳-۱۶-۸- استاندارد - اگر یک کشتی سیاحتی بطور متوالی در بیش از یک بندر در یک کشور واحد پهلو بگیرد مسافران باید بطور کلی فقط در اولین بندر ورودی و آخرین بندر خروجی توسط مقامات دولتی مورد بازرسی قرار گیرند.

۳-۱۶-۹- رویه توصیه‌ای - جهت تسهیل در پیاده کردن بموقع، کنترل ورودی مسافرین یک کشتی سیاحتی، در صورت امکان باید قبل از ورود به محل پیاده شدن در داخل کشتی

انجام شود.

۳-۱۶-۱۰- رویه توصیه‌ای - مسافران کشتی سیاحتی که در یک بندر پیاده شده و در بندر دیگر در همان کشور دوباره به همان کشتی ملحق می‌شوند، باید از همان تسهیلاتی بهره‌مند شوند که مسافران پیاده شده از یک کشتی سیاحتی که در همان بندر به آن کشتی برمی‌گردند بهره‌مند می‌شوند.

۳-۱۶-۱۱- رویه توصیه‌ای - گواهینامه بهداشت دریایی باید تنها سند کنترل بهداشتی لازم برای مسافران کشتی سیاحتی باشد.

۳-۱۶-۱۲- استاندارد - استفاده مسافری کشتی سیاحتی از فروشگاههای با معافیت گمرکی در کشتی هنگام توقیف کشتی در بندر مجاز می‌باشد.

۳-۱۶-۱۳- استاندارد - مسافران کشتی سیاحتی نباید ملزم به ارائه اظهارنامه کتبی گمرکی شوند.

۳-۱۶-۱۴- رویه توصیه‌ای - مسافران کشتی سیاحتی نباید مورد هیچگونه کنترل ارزی قرار گیرند.

۳-۱۶-۱۵- استاندارد - کارتهای سوار یا پیاده شدن نباید برای مسافران کشتی سیاحتی الزامی باشند.

۳-۱۶-۱۶- رویه توصیه‌ای - بجز در جائیکه بازرسی مسافر منحصرأ بر پایه فهرست مسافران است، مقامات دولتی نباید اصرار به تکمیل جزئیات زیر در فهرست مسافران داشته باشند:

- تابعیت (ستون ششم).

- تاریخ و محل تولد (ستون هفتم).

- بندر سوار شدن (ستون هشتم).

- بندر پیاده شدن (ستون نهم).

د - مقررات ویژه جهت تسهیل امور مسافران در حال ترانزیت.

۳-۱۷-۱- استاندارد - مسافر ترانزیتی که بر روی کشتی، که با آن وارد و خارج می‌گردد،

باقی می‌ماند معمولاً نباید توسط مقامات دولتی مورد بازرسیهای متداول قرار گیرد.

۲- ۱۷-۳- رویه توصیه‌ای - به مسافر ترانزیت باید اجازه داده شود تا گذرنامه یا سایر اسناد هویت خود را نزد خویش نگهدارد.

۳- ۱۷-۳- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیت را نباید ملزم به تکمیل کارت سوار یا پیاده شدن نمود.

۴- ۱۷-۳- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیت که مسافرت خود را در همان بندر و با همان کشتی ادامه می‌دهد، در طول مدت توقف کشتی در بندر در صورت تمایل معمولاً باید اجازه موقت رفتن به ساحل را داشته باشد.

۵- ۱۷-۳- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیتی که سفرش را از همان بندر و با همان کشتی ادامه می‌دهد نباید بجز در شرایط ویژه‌ای که توسط مقامات دولتی ذیربط معین شده، ملزم به داشتن روادید شود.

۶- ۱۷-۳- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیتی که سفرش را از همان بندر و با همان کشتی ادامه می‌دهد معمولاً نباید ملزم به ارائه اظهارنامه کتبی گمرکی شود.

۷- ۱۷-۳- رویه توصیه‌ای - مسافر ترانزیتی که از کشتی در یک بندر پیاده شده و در بندر دیگری در همان کشور به همان کشتی سوار می‌شود باید از همان تسهیلاتی بهره‌مند شود که مسافری که در یک کشتی وارد و در همان بندر با همان کشتی خارج می‌شود بهره‌مند می‌گردد.

ه- مقررات تسهیل برای کشتیهایی که به خدمات علمی اشتغال دارند.

۱۸-۳- رویه توصیه‌ای - یک کشتی که به خدمات علمی اشتغال دارد، اشخاصی را حمل می‌کند که الزاماً به چنین اهداف علمی مربوط به آن سفر مشغول هستند. در صورت احراز چنین هویتی، چنین اشخاصی باید حداقل، از همان تسهیلاتی که به اعضاء خدمه آن کشتی اعطا شده است، برخوردار باشند.

و- مقررات بیشتر در مورد تسهیلات مربوط به خارجیان عضو خدمه کشتیهایی که به سفرهای بین‌المللی اشتغال دارند - مرخصی ساحلی.

۱۹-۳- استاندارد - به اعضاء خدمه خارجی در طول مدت توقف کشتی‌ای که با آن به بندر آمده‌اند، باید توسط مقامات دولتی اجازه به ساحل آمدن داده شود، به شرط اینکه تشریفات

در موقع ورود کشتی انجام شده باشد و مقامات دولتی دلیلی برای خودداری از صدور اجازه به ساحل آمدن به دلایل بهداشتی، امنیتی یا نظام عمومی نداشته باشند.

۳-۱۹-۱- استانداردها - اعضاء خدمه جهت گرفتن مرخصی ساحلی باید ملزم به رعایت داشتن روادید باشند.

۳-۱۹-۲- رویه توصیه‌ای - اعضاء خدمه قبل از رفتن به مرخصی ساحلی یا هنگام برگشتن از آن معمولاً نباید مورد بازرسی شخصی قرار گیرند.

۳-۱۹-۳- استانداردها - خدمه، جهت مرخصی ساحلی، نباید ملزم به داشتن اجازه مخصوص مثلاً برگه مرخصی ساحلی شوند.

۳-۱۹-۴- رویه توصیه‌ای - در صورتیکه خدمه هنگام استفاده از مرخصی ساحلی ملزم به همراه داشتن اسناد هویت خود باشند این اسناد باید محدود به آنهایی شوند که در استانداردها ۳-۱۰ ذکر شده است.

بخش چهارم - بهداشت عمومی و قرنطینه شامل مقررات بهداشت برای حیوانات و گیاهان

۴-۱- استانداردها - مقامات دولتی یک کشور غیر عضو به مقررات بین‌المللی بهداشت، باید سعی کنند که پیش‌بینی مربوط به اینگونه مقررات را در کشتیرانی بین‌المللی بعمل آورند.

۴-۲- رویه توصیه‌ای - دولتهای متعاقد با داشتن پاره‌ای منافع مشترک در رابطه با شرایط بهداشتی، جغرافیایی، اجتماعی یا اقتصادی‌شان باید براساس ماده ۹۸ مقررات بین‌المللی بهداشت، ترتیبات خاصی را هنگامی که اینچنین ترتیبات اجرای آن مقررات را تسهیل می‌نماید، بین خود منظور نمایند.

۴-۳- رویه توصیه‌ای - در مواردیکه ارائه گواهینامه‌های بهداشتی یا اسناد مشابه در رابطه با حمل حیوانات، گیاهان یا تولیدات وابسته الزامی می‌باشد، چنین مدارک و اسنادی

باید بطور ساده و گسترده انتشار یافته باشد و دولتهای متعهد به منظور استاندارد نمودن چنین الزاماتی باید با یکدیگر همکاری نمایند.

۴-۴- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید هر جا که مقدور است هنگامیکه قبل از ورود یک کشتی اطلاع حاصل می‌نمایند که مسؤول بهداری برای ورود کشتی به بندر مورد نظر بر این عقیده هستند که ورود آن کشتی باعث بروز و شیوع یک بیماری از نوع قرنطینه‌ای نخواهد شد، مجوز ورود را برای آن کشتی بوسیله رادیر اعطا نمایند.

مقامات بهداری باید حتی المقدور قبل از ورود به کشتی به بندر امکان ورود به کشتی را داشته باشند.

۴-۴-۱- استاندارد - مقامات دولتی باید همکاری مالکان کشتی را جذب کنند تا اطمینان حاصل کنند که در صورت بروز یک بیماری در روی کشتی (امر گزارش به مقامات بهداری بندر مقصد کشتی جهت تهیه مقدمات) و تهیه مقدمات حضور پرستل و بژه پزشکی و هر گونه تجهیزات لازم جهت اقدامات بهداشتی هنگام ورود رعایت خواهد شد.

۴-۵- استاندارد - مقامات دولتی باید ترتیباتی اتخاذ نمایند تا کلیه آژانسهای مسافری و سایر مراجع ذیربط بتوانند برای مسافران به تعداد کافی، قبل از شروع مسافرت لیستهای واکسیناسیون مورد نیاز مقامات دولتی کشورهای ذیربط همچنین فرمهای گواهی واکسیناسیون را مطابق با مقررات بین‌المللی بهداشت، تهیه نمایند.

مقامات دولتی باید کلیه اقدامات ممکن را به منظور که مایه کوبها از گواهینامه‌های بین‌المللی واکسیناسیون یا واکسیناسیون مجدد استفاده نمایند بعمل آورند، تا پذیرش همگانی آنها تضمین شود.

۴-۶- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی در هر تعداد بندری که میسر است باید علاوه بر ایجاد تسهیلات واکسیناسیون، تسهیلاتی نیز برای تکمیل گواهینامه‌های بین‌المللی واکسیناسیون یا واکسیناسیون مجدد فراهم کنند.

۴-۷- استاندارد - مقامات دولتی باید مطمئن شوند که اقدامات و تشریفات بهداشتی فوراً در محل برقرار شده و بدون تأخیر پایان یافته و بدون تبعیض انجام می‌شود.

۴-۸- رویه توصیه‌ای - مقامات دولتی باید در هر تعداد بندری که میسر است تسهیلات

کافی را جهت اداره بهداشت عمومی و اقدامات قرنطینه‌ای حیوانی و کشاورزی برپا دارند.
۴-۹- استاندار دارد - در هر تعداد بندری که در یک کشور میسر است، تسهیلات پزشکی در مواردی که ایجاد تسهیلات پزشکی برای درمان اضطراری خدومه و مسافران منطقی و عملی بنظر می‌رسد باید اینگونه تسهیلات آماده و در دسترس باشد.

۴-۱۰- استاندار دارد - بجز در مواردی اضطراری که متضمن خطر بزرگی برای بهداشت عمومی است، کشتی‌ای که آلوده یا مظنون به آلودگی به یک بیماری قرنطینه نمی‌باشد، نباید بخاطر بیماری مسری دیگری از ورود به یک بندر جهت تخلیه یا بارگیری کالا، آذوقه یا گرفتن سوخت یا آب توسط مقامات دولتی، منع گردد.

۴-۱۱- رویه توصیه‌ای - حمل حیوانات، مواد خام حیوانی، محصولات خام حیوانی، مواد غذایی حیوانات و محصولات گیاهی قرنطینه‌ای، وقتی که به همراه یک گواهی قرنطینه‌ای در فرمی مورد قبول دولت‌های متعاقد ذریبط باشد در شرایط ویژه‌ای باید مجاز باشد.

بخش پنجم - مقررات متفرقه

الف - ضمانت‌نامه‌ها و سایر اشکال تضمین.

۵-۱- رویه توصیه‌ای - در مواردی که مقامات دولتی از مالکان کشتی برای پوشش مسؤولیتهای مالی در رابطه با گمرک، مهاجرت، بهداشت عمومی، قرنطینه کشاورزی یا قوانین و مقررات مشابه یک کشور خواستار ارائه ضمانتنامه یا سایر اشکال تضمین هستند، در هر کجا ممکن باشد باید استفاده از یک ضمانتنامه جامع یا شکل دیگر تضمین را مجاز گردانند.

ب - اشتباهات در اسناد و مجازاتهای مربوطه.

۵-۲- استاندار دارد - مقامات دولتی باید بدون معطل کردن کشتی، تصحیح اشتباهات را در سندی که در این ضمیمه پیش‌بینی شده است در صورتیکه قانع شده باشند که این اشتباهات سهوی بوده، ماهیت جدی نداشته، ناشی از بی‌دقتی مکرر نبوده و به قصد نقض قوانین و مقررات انجام نشده‌اند، بشرط اینکه این اشتباهات قبل از بررسی کامل سند کشف شده باشند

و تصحیحات را بتوان بدون معطلی انجام داد، اجازه دهند.

۳-۵- استاندارد - اگر اشتباهاتی که در اسناد مذکور در این ضمیمه توسط مالک کشتی یا مانده یا از طرف آنان امضاء شده یا به نحو دیگری گواهی شده‌اند، پیدا شوند، قبل از دادن فرصتی جهت قانع کردن مقامات دولتی نسبت به اینکه اشتباهات سهوی بوده، ماهیت جدی نداشته، ناشی از بی‌دقتی مکرر نبوده و به قصد نقض قوانین و مقررات انجام نشده‌اند، نباید هیچگونه مجازاتی اعمال گردد.

ج - خدمات در بنادر.

۴-۵ - رویه توصیه‌ای - خدمات معمولی مقامات دولتی در طول ساعت متداول کار باید بدون هزینه ارائه شود.

مقامات دولتی باید سعی کنند ساعات متداول کار خدمات خود را در بنادر طوری تنظیم نمایند که با مدتی که حجم کار زیاد است هماهنگ باشد.

۴-۵ - ۱ - استانداردها - دولتهای متعاقد برای سازماندهی به خدمات معمولی مقامات دولتی در بنادر بمنظور خودداری از معطل کردن بی‌مورد کشتیها بعد از ورود آنها یا زمانی که آماده عزیمت هستند باید تمامی مقررات قابل اجرا را تصویب نموده و زمان تکمیل تشریفات را مشروط بر اینکه اطلاع کافی از زمان تقریبی ورود یا عزیمت به مقامات دولتی داده شده باشد، به حداقل برسانند.

۴-۵ - ۲ - استاندارد - برای آزمایش طبیبی یا هر آزمایش تکمیلی خواه با کتربولولوژیک یا بصورت دیگر در هر موقع از شب یا روز که بعمل آمده باشد، اگر این آزمایش بمنظور اطمینان از سلامتی شخص بوده و نه بمنظور دیگر کشتی برای بازرسی جهت اهداف قرنطینه‌ای بجز بازرسی یک کشتی برای صدور یک گواهینامه موش‌زدائی یا معافیت از موش‌زدائی و نه برای واکسیناسیون یک شخص که به کشتی وارد می‌شود و صدور گواهینامه آن، هیچ هزینه‌ای توسط مقامات بهداشت نباید خواسته شود. با این همه هنگامیکه مقرراتی بجز اینها در مورد یک کشتی یا مسافرین آنها یا خدمه ضروری است و هزینه‌هایی برای آنها توسط مقامات بهداشتی خواسته شده، چنین هزینه‌هایی بر اساس یک تعرفه واحد که در تمام سرزمین مربوطه یکسان خواهد بود خواهد شد و آن هزینه‌ها بدون تبعیض نسبت به تابعیت، سکونت یا اقامت هر شخص مربوطه و یا نسبت به تابعیت، پرچم، ثبت یا

مالکیت کشتی اخذ خواهد شد.

۳-۴-۵- رویه توصیه ای - هنگامیکه خدمات مقامات دولتی خارج از ساعات متداول کار اشاره شده در رویه توصیه ای ۵-۴ ارائه می گردد، آن خدمات باید بطریقی ارائه شود که نرخ آنها در حد اعتدال نگهداشته شده و بیشتر از نرخ واقعی نباشد.

۵-۵- استاندارد - در مواردی که حجم ترافیک بندری اجازه می دهد، مقامات دولتی باید اطمینان حاصل نمایند که خدمات در جهت اجرای تشریفات در مورد کالا و اثاثیه، بدون توجه به ارزش و نوع آنها ارائه می شوند.

۵-۶- رویه توصیه ای - دولتهای متعاقد سعی خواهند کرد، ترتیباتی را اتخاذ نمایند که بر اساس آن یک دولت، تسهیلاتی را به دولت دیگر اعطا نماید که قبل از ورود یا حین مسافرت، این دولت نسبت به بازرسی کشتیها، مسافرین، خدمه، اثاثیه، کالا و مدارک مربوط به گمرک، مهاجرت، بهداشت عمومی، امور قرنطینه ای گیاهان و حیوانات، هنگامیکه چنین عملی ترخیص را در موقع ورود به آن کشور آسان می نماید، اقدام نماید.

د - کالاهایی که در بندر مقصد تعیین شده تخلیه نمی شوند.

۵-۷- استاندارد - چنانچه کالای فهرست شده ای در اظهارنامه کالا در بندر مقصد تعیین شده تخلیه نشود، مقامات دولتی باید اجازه دهند اظهارنامه کالا اصلاح شود و اگر قانع شدند که کالا در واقع روی کشتی بارگیری نشده، یا اگر شده، در بندر دیگری تخلیه شده است، نباید مجازاتی اعمال کنند.

۵-۸- استاندارد - هنگامی که به اشتباه یا به یک دلیل معتبر دیگر هر کالایی در بندری غیر از بندر مقصد تعیین شده تخلیه شود، مقامات دولتی باید حمل مجدد آن را به مقصد تعیین شده اش تسهیل نمایند. این پیش بینی در مورد کالاهای خطرناک، کالاهای ممنوعه یا دارای محدودیت اعمال نمی گردد.

ه - محدودیت مسؤلیتهای مالکان کشتی.

۵-۹ - استاندارد - مقامات دولتی نباید از یک مالک کشتی بخواهند که اطلاعات بخصوصی را که مورد استفاده آن مقامات است در بارنامه یا نسخ آن اضافه نماید، مگر اینکه مالک کشتی صادرکننده یا واردکننده، یا نماینده آنان باشد.

۵-۱۰ - استاندارد - مقامات دولتی نباید مسؤلیت ارائه اسناد یا صحت آنها را که در رابطه

یا ترخیص کالا، از واردکننده یا صادرکننده خواسته می‌شود متوجه مالک کشتی بدانند، مگر اینکه مالک کشتی صادرکننده یا واردکننده یا نماینده آنان باشد.
و - کمک در مواقع اضطراری.

۱۱-۵ - استاندارد - مقامات دولتی ورود و عزیمت کشتیهایی را که به کار نجات در مواقع اضطراری، مبارزه و جلوگیری از آلودگی دریا یا دیگر عملیات ضروری جهت اطمینان از ایمنی دریایی، ایمنی جان مردم و حمایت از محیط زیست دریایی اشتغال دارند، باید تسهیل کنند.

۱۲-۵ - استاندارد - مقامات دولتی باید حتی المقدور امکان ورود و ترخیص اشخاص، کالا، مواد و تجهیزات مورد نیاز را برای مقابله با موقیعت‌های موصوف در استاندارد ۵-۱۱ فراهم آورند.

قانون الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تجسس و

نجات دریایی مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۱

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون تجسس و نجات دریایی مصوب ۱۳۵۸ شمسی مطابق با ۱۹۷۹ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی، مشتمل بر یک مقدمه، هشت ماده و یک ضمیمه به شرح پیوست ملحق و اسناد آن را مبادله نماید.

کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات در دریا

متعهدین به این کنوانسیون:

با توجه به اهمیت فراوانی که در بسیاری از کنوانسیون‌ها نسبت به امر کمک‌رسانی به

افراد در حال اضطرار در دریا و ایجاد امکانات کافی و مؤثر از طرف کشور ساحلی جهت نگرهبانی در ساحل به منظور خدمات جستجو و نجات، قائل شده است.

با بررسی توصیه نامه چهلیم که در کنفرانس بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا، ۱۹۶۰ (۱۳۳۹) به تصویب رسیده با تأکید بر سودمند بودن فعالیت‌های هماهنگ فی مابین تعدادی از سازمانهای بین‌الدولی در رابطه با ایمنی در دریا،

با تمایل به توسعه و بسط این فعالیتها از طریق یک برنامه بین‌المللی جستجو و نجات دریایی که مسئول نیازهای ترافیک دریایی جهت نجات جان افراد در حال اضطرار در دریا، باشد.

با آرزوی بسط همکاریهای فی مابین سازمانهای جستجو و نجات در جهان و آنهایی که در عملیات جستجو و نجات در دریا، شرکت می نمایند، به شرح ذیل توافق نموده اند:

ماده ۱- وظایف کلی براساس کنوانسیون: اعضاء تعهد می نمایند تا موارد قانونی یا سایر اقدامات مقتضی که برای اجرای کامل کنوانسیون و ضمیمه آن، که جزء لاینفک کنوانسیون است را به کار ببندند، مگر در صورتی که به صراحت به شکل دیگری عنوان شده باشد مراجعه به کنوانسیون به منزله همان مراجعه به ضمیمه تلقی خواهد شد.

ماده ۲- سایر مقاوله‌نامه‌ها و تفسیر: ۱- هیچ چیز در این کنوانسیون نمی‌تواند قانون‌مندی و توسعه حقوق دریاها مصوب در کنفرانس حقوق دریاهای سازمان ملل متحد را که متعاقب قطعنامه (۲۵۷) ۲۷۵۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد تشکیل گردیده یا ادعای نظریات حقوقی حال یا آینده هیچ کشوری را در مورد حقوق دریاهای و ماهیت و حدود صلاحیت قضایی کشور ساحلی و صاحب پرچم راه خدشه‌دار نماید.

۲- هیچ مقرراتی از این کنوانسیون نایستی به صورتی تعبیر شود که تعهدات یا حقوق کشتیها را که در سایر اسناد بین‌المللی درج گردیده، خدشه‌دار نماید.

ماده ۳- اصلاحات: ۱- کنوانسیون را از این به بعد می‌توان با هر یک از مراحل مندرج در بندهای ۲ و ۳ ذیل اصلاح نمود:

۲- اصلاح پس از بررسی در سازمان مشورتی دریایی بین‌الدولی (که از این پس سازمان نامیده می‌شود).

الف - هر اصلاحیه‌ای که از طرف یک عضو پیشنهاد شده و به دبیرکل سازمان (از این به بعد دبیرکل نامیده می‌شود) ابلاغ شده باشد، یا هر اصلاحیه‌ای که دبیرکل در نتیجه اصلاحیه‌ای که به ماده مشابه ضمیمه ۱۲ کنوانسیون بین‌المللی هوایمایی کشوری وارد شده، لازم تشخیص دهد، بین تمامی اعضاء سازمان و تمامی متعاهدین حداقل ۶ ماه قبل از بررسی آن توسط کمیته ایمنی دریاوردی سازمان، توزیع خواهد گردید.

ب - متعاهدین، چه عضو سازمان بوده یا نباشند حق شرکت در جلسه کمیته ایمنی دریاوردی جهت بررسی و اتخاذ اصلاحات را، خواهند داشت.

ج - اصلاحات توسط دو سوم اکثریت اعضاء حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریاوردی تصویب خواهد گردید به شرط اینکه حداقل یک سوم اعضاء در موقع تصویب اصلاحیه، حضور داشته باشند.

د - اصلاحات تصویب شده براساس شق (ج) توسط دبیرکل جهت پذیرش به اطلاع کلیه اعضاء خواهد رسید.

ه - اصلاحیه در مورد یک ماه یا در مورد بندهای ۴-۱-۲، ۵-۱-۷، ۲-۱-۱۰، ۲-۱-۱۰، ۲-۱-۲، ۲-۱-۳، ۳-۱-۳ ضمیمه در پایان یک سال از تاریخی که دبیرکل یک سند پذیرش از دو سوم اعضاء دریافت داشته باشد، به عنوان پذیرفته شده تلقی خواهد گردید.

و - یک اصلاحیه در مورد ضمیمه به غیر از بندهای ۴-۱-۷، ۲-۱-۱۰، ۲-۱-۱۰، ۲-۱-۲، ۳-۱-۳ یا ۳-۱-۳ در پایان یک سال از تاریخی که برای اعضاء جهت پذیرش ابلاغ شده باشد به عنوان پذیرش ابلاغ شده باد به عنوان پذیرفته شده تلقی خواهد گردید. البته چنانچه در ظرف این مدت بیش از یک سوم اعضاء به دبیرکل اطلاع دهد که نسبت به اصلاحات اعتراض دارند، اصلاحیه پذیرفته شده تلقی نخواهد گردید.

ز - اصلاحیه‌ای در مورد یک ماده یا بندهای ۴-۱-۲، ۵-۱-۷، ۲-۱-۱۰، ۲-۱-۱۰، ۲-۱-۲، ۳-۱-۳ یا ۳-۱-۳ ضمیمه، به شکل ذیل لازم الاجرا می‌گردد:

I - در مورد اعضائی که آنرا پذیرفته‌اند، ۶ ماه پس از تاریخی که معلوم می‌گردد اصلاحیه مورد پذیرش قرار گرفته است.

II - در مورد اعضائی که بعد از برآورده شدن شرط مندرج در شق (ه) و بعد از تاریخ

لازم الاجرا شدن اصلاحیه آن پذیرفته تا هنگام پذیرفته شدن اصلاحیه.

III- در مورد اعضائی که آن را بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن اصلاحیه می پذیرند، ۳۰ روز بعد از تسلیم یک سند مبنی بر پذیرش.

ح- یک اصلاحیه در مورد ضمیمه به غیر از بندهای ۴-۱-۲، ۵-۱-۲، ۷-۱-۲، ۱۰-۱-۲، ۲-۱-۲ یا ۳-۱-۳ در مورد کلیه اعضا به غیر از آنهایی که مطابق بند و به اصلاحیه اعتراض نموده باشند و اینکه از چنین اعتراضیهایی ۶ ماه بعد از تاریخی که مورد پذیرش قرار می گیرند انصراف حاصل نموده باشند، به مرحله اجرا درخواهد آمد. البته قبل از لازم الاجرا شدن هر عضو می تواند به دبیرکل اعلام نماید که خطوط را از اجراء اصلاحیه برای مدتی که بیش از یک سال از تاریخ لازم الاجرا شدن تجاوز نکند یا برای مدت طولانی تری که توسط دوسوم اکثریت حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی در زمان تصویب اصلاحیه، تعیین شده باشد، معاف می گرداند.

۳- اصلاحیه از طریق یک کنفرانس: الف- براساس درخواست یک عضو که مورد موافقت حداقل یک سوم اعضا قرار گیرد، سازمان اقدام به تشکیل کنفرانسی با حضور اعضا خواهد نمود تا اصلاحات وارده بر کنوانسیون را مورد بررسی قرار دهد. اصلاحات پیشنهادی توسط دبیرکل حداقل ۶ ماه قبل از بررسی آن توسط کنفرانس بین اعضا توزیع خواهد یافت.

ب- اصلاحات به وسیله دوسوم اکثریت حاضر و رأی دهنده در چنین کنفرانسی به تصویب خواهد رسید. مشروط بر اینکه حداقل یک سوم اعضا در موقع تصویب اصلاحیه حاضر باشند، اصلاحاتی را که بدین شکل به تصویب می رسد توسط دبیرکل جهت پذیرش به کلیه اعضا اطلاع داده خواهد شد.

ج- مگر در صورتی که کنفرانس به شکل دیگری تصمیم گرفته باشد، اصلاحیه پذیرفته شده تلقی خواهد گردید و به ترتیب مراحل مندرج در شقوق (ه) (۲)، (و) (۲)، (ز) (۲) و (ح) (۲) لازم الاجرا می گردد، به شرایط اینکه مراجعه مندرج در شق (ح) (۲) در مورد کمیته ایمنی دریانوردی که مطابق با شق (ب) (۲) بسط یافته، به منزله مراجعه به کنفرانس تلقی شده باشد.

- ۴- هر اعلامیه پذیرش، یا اعتراضی به یک اصلاحیه‌ای یا هر اخطار که مطابق با شق (ح) (۲) داده شده باشد به صورت مکتوب به دبیرکل تسلیم که وی تسلیم آن را با ذکر تاریخ دریافت به کلیه اعضا اطلاع خواهد داد.
- ۵- دبیرکل به کلیه اعضا هر اصلاحیه‌ای را که لازم الاجرا می‌گردد، همراه با تاریخ لازم الاجرائی چنین اصلاحیه‌ای، اطلاع خواهد داد.
- ماده ۴- امضاء- تصدیق، پذیرش، تصویب و الحاق: ۱- کنوانسیون از تاریخ دهم آبان ۱۳۵۸ مطابق با اول نوامبر ۱۹۷۹ تا تاریخ نهم آبان ۱۳۵۸ مطابق با ۳۱ اکتبر ۱۹۸۰ در مقر سازمان جهت امضاء مفتوح می‌باشد و از آن تاریخ به بعد برای الحاق مفتوح خواهد ماند. کشورها می‌توانند به طرق ذیل به عضویت این کنوانسیون درآیند:
 - الف- امضاء بدون شرط تصدیق، پذیرش یا تصویب، یا
 - ب- امضاء به شرط تصدیق، پذیرش یا تصویب پس از تصدیق، پذیرش یا تصویب، یا
 - ج- الحاق.
- ۲- تصدیق، پذیرش، تصویب یا الحاق با تسلیم یک سند به این معنی به دبیرکل، لازم الاجرا می‌گردد.
- ۳- دبیرکل به کلیه اعضا هر گونه امضاء یا تسلیم هر سند تصدیق، پذیرش، تصویب یا الحاق و تاریخ تسلیم آن را اطلاع خواهد داد.
- ماده ۵- لازم الاجرا شدن: ۱- کنوانسیون ۱۲ ماه بعد از تاریخی که ۱۵ کشور مطابق با ماده ۴ به آن متعهد شده باشند، لازم الاجرا خواهد گردید.
- ۲- لازم الاجرا شدن برای کشورهایی که کنوانسیون را مطابق ماده ۴ در پی برآورده شدن شرایط مندرج در بند ۱ قبل از اینکه کنوانسیون لازم الاجرا گردد، تأیید، پذیرفته، تصویب یا به آن ملحق شده باشند. تاریخی خواهد بود که کنوانسیون به اجرا در می‌آید.
- ۳- لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای کشورهایی که پس از به اجرا درآمدن کنوانسیون آن را تأیید، پذیرفته، تصویب یا به آن ملحق می‌گردند، ۳۰ روز پس از تاریخ تسلیم سندی مطابق با ماده ۴، خواهد بود.

- ۴- هر سند تأیید، پذیرش، تصویب یا الحاق تسلیم شده بعد از به اجرا درآمدن اصلاحیه به کنوانسیون براساس ماده ۳، به عنوان اصلاح کنوانسیون تلقی، و کنوانسیون اصلاح شده، ۳۰ روز بعد از تسلیم چنین سندی برای کشورها، لازم الاجرا خواهد گردید.
- ۵- دبیرکل به کشورها تاریخ اجراء کنوانسیون را اطلاع خواهد داد.
- ماده ۶- انصراف: ۱- هر یک از اعضاء در هر زمان پس از طی مدت ۵ سال از تاریخ لازم الاجراء شدن کنوانسیون برای آن کشور، می تواند از کنوانسیون انصراف حاصل نماید.
- ۲- انصراف با تسلیم یک سند انصراف به دبیرکل که کشورها را در مورد دریافت سند انصراف، تاریخ دریافت آن و همچنین تاریخی را که این سند لازم الاجرا می شود مطلع خواهد نمود، تأثیر پیدا می کند.
- ۳- انصراف ظرف یک سال، یا مدت بیشتری که در سند انصراف ممکن است تصریح داده شده باشد، پس از دریافت آن توسط دبیرکل تأثیر پیدا خواهد نمود.
- ماده ۷- تسلیم و ثبت: ۱- کنوانسیون به دبیرکل تسلیم که وی نسخ حقیقی تأیید شده آن را در اختیار کشورها قرار خواهد داد.
- ۲- به محض به اجرا درآمدن کنوانسیون، دبیرکل متن آن را جهت ثبت و انتشار مطابق با ماده ۱۰۲ منظور سازمان ملل متحد، در اختیار دبیرکل سازمان ملل متحد قرار خواهد داد.
- ماده ۸- زبانها: کنوانسیون در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیائی ایجاد گردیده، هر متن بطور یکسان معتبر خواهد بود.
- ترجمه رسمی به زبان عربی، آلمانی و ایتالیائی و همراه با متن اصلی امضاء شده، نگهداری خواهد گردید.
- در تاریخ ۱۳۵۸/۲/۲۷ مطابق با بیست و هفتم آوریل یکهزار و نهصد و هفتاد و نه میلادی در هامبورگ تهیه شده.
- در احراز مراتب فوق، امضاءکننده ذیل که توسط دولت متبوعه خود به همین منظور اختیار یافته است، این کنوانسیون را امضاء نموده.

ضمیمه

فصل ۱ - شرایط و تعاریف

- ۱-۱- کلمه «باید» در این ضمیمه استفاده شده تا قرینه‌ای باشد بر لزوم استفاده یکتواخت آن توسط کلیه اعضاء به منظور تأمین ایمنی جان در دریا.
- ۱-۲- کلمه «بایستی» در این ضمیمه استفاده شده تا قرینه‌ای باشد بر توصیه برای استفاده یکتواخت آن توسط کلیه اعضاء به منظور تأمین ایمنی در دریا.
- ۱-۳- عبارات مندرج در ضمیمه با معنی ذیل مورد استفاده قرار گرفته‌اند:
 - ۱- «منطقه جستجو و نجات» محلی است با ابعاد تعریف شده که در آن محدوده خدمات جستجو و نجات فراهم آمده است.
 - ۲- «مرکز هماهنگی نجات» واحدی است مسؤول جهت بسط مؤثر سازماندهی خدمات جستجو و نجات و هماهنگی نمودن انجام عملیات جستجو و نجات در منطقه مربوط به جستجو و نجات.
 - ۳- «مرکز فرعی نجات» یک واحد تحت نظارت مرکز هماهنگی نجات خواهد بود که در جهت تکمیل مرکز اصلی نجات در داخل یک محل تعیین شده در یک منطقه جستجو و نجات، ایجاد شده باشد.
 - ۴- «واحد نگهداری ساحلی» یک واحد مستقر در خشکی چه به صورت ثابت یا سیار خواهد بود، که به منظور انجام نگهداری در امر ایمنی کشتیها در مناطق ساحلی، اختصاص یافته باشد.
 - ۵- «واحد نجات» واحدی است متشکل از افراد آموزش دیده و مجهز به وسایل مناسب جهت انجام سریع عملیات جستجو و نجات.
 - ۶- «فرمانده منطقه» فرمانده یک واحد نجات است که برای هماهنگی عملیات جستجو و نجات در داخل محدوده تعیین شده برای نجات، گمارده شده باشد.
 - ۷- «هماهنگ کننده جستجوی سطح» کشتی خواهد بود علاوه بر واحد جستجو که برای

هماهنگی جستجو سطح و عملیات نجات در محدوده تعیین شده برای جستجو، تعیین شده باشد.

۸- «مرحله اضطرار» یک عبارت عام می باشد که برحسب موضوع، می تواند مرحله نامعلومی، مرحله آماده باش یا مرحله اضطرار باشد.

۹- «مرحله نامعلومی» وضعیتی است که در آن تا حدی که به ایمنی یک کشتی و افراد روی آن مربوط می گردد، تردید وجود داشته باشد.

۱۰- «مرحله آماده باش» وضعیتی است که در آن ترس در مورد ایمنی کشتی و جان افراد روی آن وجود داشته باشد.

۱۱- «مرحله اضطرار» وضعیتی خواهد بود که در آن یک کشتی یا فردی به وسیله خطر جدید و قریب الوقوع تهدید و کمک فوری نیاز داشته باشد.

۱۲- «فروود آمدن» در صورتی است که یک هواپیما در روی آب فرود اجباری داشته باشد.

فصل ۲ - سازماندهی

۱-۲- ترتیبات مربوط به تأمین و هماهنگی خدمات جستجو و نجات:

۱-۱-۲- اعضاء می بایستی اطمینان حاصل نمایند که ترتیبات لازم برای تأمین خدمات جستجو و نجات کافی برای افراد در حالت اضطرار در دریای اطراف ساحل خود، بعمل آورده اند.

۲-۱-۲- اعضاء اطلاعات مربوط به سازمان جستجو و نجات خود و پس از آن تغییرات مهم و موارد ذیل را به دبیرکل منعکس خواهند نمود:

۱- خدمات ملی جستجو و نجات در دریا.

۲- موقعیت جغرافیایی مرکز هماهنگی نجات، شماره های تلفن و تلکس و حدود مسئولیت های خود، و

۳- واحدهای اصلی جستجو که در اختیار آنان قرار دارد.

۳-۱-۲- دبیرکل به نحو مقتضی اطلاعات مندرج در بند ۲-۱-۲ را به اعضاء منعکس

خواهد نمود.

- ۲-۱-۴- هر حوزه جستجو و نجات بایستی بنا به توافق حاصله توسط متعاهدین ذیربط، تعیین شود، دبیرکل بایستی در جریان این توافقنامه قرار گیرد.
- ۲-۱-۵- در صورتی که توافق بر سر ابعاد دقیق حوزه جستجو و نجات توسط متعاهدین ذیربط حاصل نگردیده باشد، این متعاهدین نهایت سعی خود را بکار خواهند بست تا بر سر ترتیبات لازم که بر اساس آن هماهنگی همه جانبه مطابق با خدمات جستجو و نجات حوزه ایجاد گردد، به توافق برسند. چنین ترتیباتی بایستی به دبیرکل منعکس گردد.
- ۲-۱-۶- دبیرکل به تمامی متعاهدین این توافقات و ترتیبات مشروح در بندهای ۲-۱-۴ و ۲-۱-۵ را اطلاع خواهد داد.
- ۲-۱-۷- تعیین حدود حوزه جستجو و نجات با تعیین حدود مرزهای بین کشورها مرتبط نبوده و نمی‌تواند آن را خدشه‌دار کند.
- ۲-۱-۸- متعاهدین بایستی در اینکه خدمات جستجو و نجات آنها قادر به واکنش سریع به تقاضای اضطرار باشد، اقدام به عمل آورند.
- ۲-۱-۹- با دریافت خبر مبنی بر اینکه فردی در محدوده دریا در حالت اضطرار قرار گرفته و در آنجا یکی از متعاهدین عملیات هماهنگی کلی جستجو و نجات را فراهم آورده است، مقامات مسؤول کشور مذکور اقدام فوری نسبت به ارائه امداد به بهترین وجه موجود، بعمل خواهد آورد.
- ۲-۱-۱۰- کشورهای متعاهد اطمینان حاصل خواهند نمود تا امداد برای هر فرد در اضطرار در دریا، فراهم آمده باشد. آنان چنین اقدامی را بدون توجه به ملیت یا وضعیت چنین فرد یا اوضاع و احوالی که چنین فردی در آن پیدا شده است، بعمل خواهند آورد.
- ۲-۲- هماهنگی تسهیلات جستجو و نجات.
- ۲-۲-۱- کشورهای متعاهد مقرراتی را برای هماهنگی تسهیلات لازم جهت ایجاد خدمات جستجو و نجات در اطراف سواحل خود، فراهم خواهند آورد.
- ۲-۲-۲- کشورهای متعاهد یک مکانیزم ملی را جهت هماهنگی کلی خدمات جستجو و نجات برقرار خواهند ساخت.
- ۲-۳- ایجاد مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات.

۲-۳-۱- جهت تأمین الزامات بندهای ۱-۲-۲ و ۲-۲-۲ کشورهای متعاقد نسبت به ایجاد مراکز هماهنگی نجات جهت خدمات جستجو و نجات خود و چنان مراکز فرعی نجات که تشخیص می دهند، اقدام بعمل خواهند آورد.

۲-۳-۲- مقامات ذیصلاح هر کشور عضو حوزه‌ای که مرکز فرعی نجات در آنجا مسؤولیت دارد را، تعیین خواهند نمود.

۲-۳-۳- هر مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات که مطابق بند ۱-۳-۲ ایجاد شده باشد، بایستی وسایل کافی جهت دریافت ارتباطات اضطرار از طریق ایستگاه رادیویی یا شکل دیگر، در اختیار داشته باشد.

چنین مرکز و مرکز فرعی بایستی همچنین وسایل کافی برای ارتباط با واحدهای نجات خود و مراکز هماهنگی نجات یا مراکز فرعی نجات به طور لازم در نواحی مجاور، در اختیار داشته باشد.

۲-۴- تعیین واحدهای نجات.

۲-۴-۱- کشورهای متعاقد اقدام به تعیین واحدهایی به شکل ذیل خواهند نمود:

۱- واحدهای نجات، دولت یا سایر سرویسهای دولتی یا شخصی ذیصلاح که در جای مناسب استقرار یافته و تجهیز شده باشند، یا قسمتهایی از آنها، یا

۲- به عنوان عوامل سازمان جستجو و نجات، دولت یا سرویسهای دولتی یا شخصی ذیصلاح یا قسمتهایی از آنها، که به عنوان تعیین واحدهای جستجو مناسب نبوده، لیکن قادر به شرکت در جستجو و نجات باشند، و وظایف این عوامل را مشخص خواهند نمود.

۲-۵- تسهیلات و تجهیزات واحدهای نجات.

۲-۵-۱- هر واحد نجات بایستی با تجهیزات و تسهیلات مقتضی برای امور محوله مجهز شده باشد.

۲-۵-۲- هر واحد نجات بایستی وسایل سریع و مطمئن ارتباطی با سایر واحدها و عوامل درگیر در چنین عملیاتی را، در اختیار داشته باشد.

۲-۵-۳- جعبه‌ها یا بسته‌های حاوی تجهیزات بقاء که برای پرتاب به طرف بازماندگان مورد استفاده قرار می‌گیرد بایستی ماهیت کلی محتویات خود را که با یک کد رنگ مطابق با

بند ۴-۵-۲ و شاخص چاپی و نشانهای گویا، تا حدی که این نشان‌ها وجود دارند، داشته باشند.

۴-۵-۲- مشخصه رنگ محتویات جعبه‌های قابل پرتاب و بسته‌های حاوی تجهیزات نجات بایستی شکل نواری داشته و مطابق با کدهای ذیل رنگ آمیزی گردند:

۱- قرمز: وسایل پزشکی و کمک‌های اولیه،

۲- آبی: آب و غذا،

۳- زرد: پتو و لباسهای حفظ‌کننده، و

۴- سیاه: تجهیزات متفرقه مثل اجاق، تبر، قطب‌نما و وسایل پخت و پز.

۵-۵-۲- هرگاه وسایل یا ماهیت مختلط در یک جعبه یا بسته پرتاب شده باشد، کد رنگ بایستی بطور مختلط مورد استفاده قرار گیرد.

۶-۵-۲- دستورالعملهای مربوط به استفاده از تجهیزات نجات بایستی در هر جعبه یا بسته قابل پرتاب قرار گرفته باشد، این دستورالعملها بایستی به زبان انگلیسی و حداقل دوزبان دیگر، چاپ شده باشد.

فصل سوم - همکاری

۱-۳- همکاری بین کشورهای عضو:

۱-۱-۳- کشورهای متعاقد سازمانهای جستجو و نجات خود را هماهنگ نموده و بایستی هرگاه که لازم باشد، سازمانهای جستجو و نجات خود را با آنچه متعلق به کشورهای همسایه است، هماهنگ نمایند.

۲-۱-۳- مگر در صورتی که به شکل دیگری بین کشورهای مربوطه توافق شده باشد یک کشور عضو بایستی با رعایت قوانین، مقررات و اصول اساسی قابل اعمال، فوراً اجازه دهد تا ورود به سرزمین یا عبور از آبهای سرزمینی آن کشور توسط واحدهای نجات کشورهای متعاقد دیگر فقط به منظور جستجو برای وضعیت تصادمات دریایی و نجات زنده ماندگان این قبیل تصادمات، صورت پذیرد. در چنین صورتی عملیات جستجو و نجات تا آنجایی که

مقدور باشد توسط مرکز هماهنگی و جستجو و نجات زیربط کشوری که اجازه ورود داده یا مرجع دیگری که توسط کشور مذکور تعیین شده باشد، هماهنگ خواهد گردید.

۳-۱-۳- مگر در صورتی که به شکل دیگری بین کشورهای زیربط توافق شده باشد مقامات کشور متعاهدی که تمایل به اجازه به واحدهای نجات خود جهت ورود به سرزمین یا عبور از آبهای سرزمینی کشور دیگری را فقط به منظور جستجو و نجات در وضعیت تصادمات دریایی و نجات زنده ماندگان چنین تصادماتی دارند، یک درخواست آرسالی که در آن جزئیات کامل مأموریت پیش‌بینی شده و نیاز به آن را، به مرکز هماهنگی نجات آن کشور متعاهد دیگر، یا مرجعی که توسط آن کشور تعیین شده باشد، شرح خواهد داد.

۳-۱-۴- مقامات ذیصلاح کشورها بایستی:

۱- فوراً در یافت چنین درخواستی را تأیید نموده و.

۲- در اولین فرصت در صورت امکان، شرایطی را که بر اساس آن مأموریت پیش‌بینی شده به عهده گرفته خواهد شد را، مشخص نمایند.

۳-۱-۵- کشورهای متعاهد بایستی توافقنامه‌هایی را با کشورهای همسایه منعقد نموده شرایط مربوط به ورود واحدهای جستجوی یکدیگر به سرزمین یا عبور از آبهای سرزمینی خود را تعیین نمایند. این توافقنامه‌ها بایستی همچنین ورود فوری چنین واحدهایی را با حداقل تشریفات ممکنه، پیش‌بینی نماید.

۳-۱-۶- هر کشور متعاهدی بایستی مراکز هماهنگی نجات خود را مجاز نماید تا، ۱- از سایر مراکز هماهنگی و نجات یک چنین کمکی به انضمام درخواست برای کشتیها، هواپیماها، پرسنل یا تجهیزاتی، که ممکن است لازم باشد را، بنماید.

۲- هر مجوز لازم جهت ورود چنین کشتیها، هواپیما، پرسنل یا تجهیزات را به سرزمین یا دریای سرزمینی خود، صادر نموده یا

۳- ترتیبات لازم را با گمرکات مربوطه، اداره مهاجرت یا سایر مقامات به منظور تسریع چنین ورودی، بعمل آورد.

۳-۱-۷- هر کشور متعاهدی بایستی مراکز هماهنگی نجات خود را مجاز نماید تا در صورت تقاضا، امداد در اختیار سایر مراکز هماهنگی نجات شامل امداد به شکل کشتیها،

هوایمان، افراد یا تجهیزات، قرار دهد.

۸- ۱- ۳- کشورهای متعاقد می‌بایستی نسبت به انعقاد قرارداد جستجو و نجات با کشورهای متعاقد همسایه در مورد ایجاد مراکز تسهیلات، تنظیم رویه کار متحدالشکل، اجرای برنامه‌های مشترک آموزشی و مانور، بازرسیهای معمول کاتالهای ارتباط بین کشوری، بازدیدهای پرستل رابط مرکز هماهنگی و تبادل جستجو و نجات، اقدام نمایند.

۲- ۳- هماهنگی با سرویسهای هوانوردی.

۱- ۲- ۳- کشورهای متعاقد بایستی اطمینان حاصل نمایند تا نزدیکترین همکاری‌های عملی فی‌مابین سرویسهای هوانوردی و دریایی از نظر مؤثرترین و کاراترین خدمات جستجو و نجات در داخل و در نواحی جستجو و نجات خود، ایجاد گردد.

۲- ۲- ۳- هرچاکه عملی باشد، هر کشور متعاقدی بایستی مراکز هماهنگی جستجو و نجات یا مراکز فرعی نجات ایجاد تا هم جهت مقاصد دریانوردی و هم هوانوردی سرویس عرضه نمایند.

۳- ۲- ۳- هرگاه مراکز هماهنگی جستجو و نجات یا مراکز فرعی نجات بطور متفک از هم ایجاد شده باشند تا به همان محل سرویس عرضه نمایند، کشورهای متعاقد مربوطه بایستی اطمینان حاصل نمایند تا نزدیکترین همکاریهای محلی بین این مراکز یا مراکز فرعی، فراهم آمده باشد.

۴- ۲- ۳- کشورهای متعاقد بایستی اطمینان حاصل نمایند تا حتی المقدور یک رویه مشترک بین واحدهای نجات ایجاد شده برای مقاصد دریانوردی و آنهایی که به منظور تأمین مقاصد هوانوردی ایجاد شده‌اند، فراهم شده باشد.

فصل چهارم - اقدامات آمادگی

۱- ۴- الزامات اطلاعات.

۱- ۱- ۴- هر مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات بایستی اطلاعات دست اول موجود در رابطه با عملیات جستجو و نجات در منطقه خود به انضمام اطلاعات موارد ذیل را

در اختیار داشته باشد:

- ۱- واحدهای جستجو و واحدهای نگهداری ساحلی.
 - ۲- سایر منابع عمومی - خصوصی به انضمام تسهیلات حمل و نقل و تأمین سوخت که احتمالاً در عملیات جستجو و نجات می تواند کارساز باشد.
 - ۳- وسایل ارتباطی که در عملیات جستجو و نجات ممکن است به کار گرفته شود.
 - ۴- اسامی، آدرسهای تلکس و تلگراف، شماره های تلفن و تلکس نمایندگان کشتیرانی، مقامات کنسولی، سازمانهای بین المللی و سایر ارگانها که می توانند در جهت اخذ اطلاعات حیاتی در مورد کشتی ها، کمک نماید.
 - ۵- موقعیت های محلی علائم تماس یا هویت خدمات دریایی سیار، ساعات نگهداری و فرکانسهای تمامی ایستگاههای دریایی که احتمالاً برای عملیات جستجو و نجات بکار گرفته می شوند.
 - ۶- موقعیت ها، علائم تماس یا هویت خدمات سیار دریایی، ساعات نگهداری و فرکانسهای تمامی ایستگاههای رادیویی ساحلی که پیش بینی های هواشناسی و اخطارهای رادیویی منطقه جستجو و نجات پخش می کنند.
 - ۷- موقعیت های محلی و ساعات سرویسهای نگهداری، گوش دادن رادیویی و فرکانسهای حفظ شده.
 - ۸- اشیائی که ممکن است به جای کشتی شکسته های تعیین محل نشده و گزارش شده، اشتباه شوند و
 - ۹- موقعیت های محل هایی که در آنجا تجهیزات قابل پرتاب اورژانس نجات، انبار می گردد.
- ۲-۱-۴- هر یک از مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات باید نسبت به اطلاعات مربوط به موقعیت، مسیر، سرعت، علامت تماس یا هویت ایستگاه کشتیها در منطقه خود که ممکن است به کشتیها یا افرادی که در دریا دچار اضطرار شده اند کمک نمایند، دسترسی فعال داشته باشند. این اطلاعات یا باید در مرکز هماهنگی نجات نگاهداری گردند و یا به هنگام لزوم توسط این مراکز قابل اکتساب باشند.

۳-۱-۴- در هر مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات یک نقشه در مقیاس وسیع به منظور نمایش و درج اطلاعات مربوط به عملیات جستجو در حوزه مربوطه به خود، بایستی تهیه شود.

۲-۴- نقشه‌های عملیات یا دستورالعمل‌ها.

۱-۲-۴- هر مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات بایستی نسبت به تهیه نقشه‌های جامع یا دستورالعمل‌های مربوطه به اجرای عملیات جستجو و نجات در منطقه خود، اقدام یا آنها را موجود داشته باشد.

۲-۲-۴- نقشه‌جات یا دستورالعمل‌ها، تا آنجایی که امکان‌پذیر باشد می‌بایستی ترتیبات مربوط به سرویس دهی و سوختگیری مجدد کشتیها، هواپیما و وسائط نقلیه به کار گرفته شده برای عملیات جستجو و نجات، به انضمام آنهایی که توسط سایر کشورهای متعاقد آماده شده را، مشخص نماید.

۳-۲-۴- نقشه‌جات و دستورالعمل‌ها بایستی حاوی اطلاعات جامع در مورد اقداماتی باشد که می‌بایستی بوسیله کسانی که درگیر عملیات جستجو و نجات در منطقه هستند انجام گیرد، به انضمام:

۱- روشی را که بر اساس آن عملیات جستجو و نجات بایستی اجرا شود.

۲- استفاده از سیستمها و تأسیسات ارتباطی موجود.

۳- اقدامی که مشترکاً با سایر مراکز هماهنگی نجات یا مراکز فرعی نجات به عنوان اقدام لازم، بایستی صورت پذیرد.

۴- روشهای هشداردهنده به کشتیها در دریا و هواپیماهای عبوری.

۵- وظایف و اختیار پرسنل تعیین شده برای عملیات جستجو و نجات.

۶- امکان تأمین مجدد تجهیزات که وضعیت هواشناسی یا امثالهم ایجاب می‌کند.

۷- روشهای جمع‌آوری اطلاعات اساسی مربوط به عملیات جستجو و نجات، نظیر

اعلامیه‌های لازم، برای دریانوردان و گزارشات پیش‌بینی‌های هوا و وضعیت سطح آب.

۸- روشهای دریافت کمک لازم از سایر مراکز هماهنگی نجات یا مراکز فرعی نجات که

ممکن است ضروری باشد نظیر کشتیها، هواپیما، پرسنل و تجهیزات.

۹- روشهای کمک‌رسانی کشتیهای نجات یا سایر کشتیها برای قرار ملاقات با کشتیهای در اضطرار، و

۱۰- روشهای کمک‌رسانی به هواپیمای در حال اضطراری که ناگزیر به فرود جهت رسیدن به شناور سطح آب باشد.

۳-۴- آمادگی واحدهای نجات.

۱-۳-۴- هر واحد نجات تعیین شده بایستی یک حالت آمادگی را که با وظیفه محوله مطابقت نماید، حفظ نموده و واحد هماهنگی نجات یا واحد فرعی نجات مربوطه را از حالت آمادگی خود بایستی مطلع نماید.

فصل پنجم - روشهای عملیاتی

۱-۵- اطلاعات در رابطه با فوریتها.

۱-۱-۵- کشورهای متعاقد بایستی اطمینان حاصل نمایند آن قبیل نگهبانیهای رادیویی مستمر که لازم و عملی می‌باشند بر روی فرکانسهای بین‌المللی اضطراری حفظ می‌گردد.

یک ایستگاه رادیویی در ساحل که هر تقاضای اضطرار یا پیامی را دریافت می‌کند بایستی: ۱- فوراً مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات را مطلع نماید.

۲- جهت اطلاع به کشتیها از یک فرکانس بین‌المللی اضطرار یا بیشتر یا هر فرکانس لازم دیگر بخش مجدد نماید.

۳- هلاkim اخطاری لازم را به صورت اتوماتیک قبل از چنین بخش‌های مجدد، ارسال نماید مگر در صورتی که این کار قبلاً انجام شده باشد، و

۴- آن دسته از اقدامات بعدی را که مقامات ذیصلاح تصمیم گرفته‌اند معمول نماید.

۲-۱-۵- هر مرجع یا عامل سازمان جستجو و نجات دلیلی مبنی بر این که یک کشتی در حالتی اضطرار است را داشته باشد بایستی در اسرع وقت ممکنه تمامی اطلاعات موجود را در اختیار مراکز هماهنگی نجات یا مراکز فرعی نجات، قرار دهد.

۳-۱-۵- مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات بایستی فوراً به محض دریافت

اطلاعات مربوط به یک کشتی در حالت فوریت، چنین اطلاعاتی را ارزیابی نموده، و حالت فوریت را مطابق با بند ۲-۵ و مقدار عملیات مورد نیاز، تعیین کند.

۲-۵- حالت‌های فوری.

۱-۲-۵- برای منظورهای عملیاتی، حالات فوریتی ذیل بایستی مورد شناسایی قرار

گیرند:

۱- حالت نامعلومی.

۱-۱- به هنگامی که گزارش شده یک کشتی برای رسیدن به مقصد دیر کرده است، یا

۱-۲- به هنگامی که یک کشتی نتوانسته موقعیت مورد انتظار یا ایمنی کشتی را گزارش

کرده باشد.

۲- حالت آماده‌باش.

۱-۲- به هنگامی که بعد از فاز تردید، اقدامات جهت ایجاد تماس با کشتی ناکام مانده

باشد و سئوالات فرستاده شده به سایر منابع مربوطه ناموفق مانده باشد، یا

۲-۲- هنگامی که اطلاعات واصله حاکی از آن باشد که کارایی عملیاتی یک کشتی تحلیل

رفته ولی شدت آن به حدی نیست که احتمال یک وضع اضطرار ایجاد شده باشد.

۳- حالت اضطرار.

۱-۳- وقتی که اطلاعات مستدل مبنی بر اینکه یک کشتی یا فردی در یک خطر جدی و

قریب‌الوقوع قرار گرفته و نیازمند کمک فوری است دریافت شده باشد، یا

۲-۳- وقتی که پیرویک حالت آماده‌باش، اقدامات ناموفق بیشتری برای برقراری ارتباط

با کشتی و سئوالات ناموفق بیشتری حاکی از اینکه کشتی در اضطرار است، بوجود آمده

باشد.

۳-۳- وقتی که اطلاعات بدست آمده حاکی از این باشد که کارایی عملیاتی یک کشتی

تحلیل یافته و این تحلیل به حدی است که وضعیت اضطرار احتمال دارد.

۳-۵- مراحل کاری برای مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات در طی حالت

فوری.

۱-۳-۵- با اعلام حالت نامعلومی، مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات در

صورت مقتضی جهت تعیین ایمنی کشتی بایستی مسؤالات را آغاز نموده یا حالت آماده باش اعلام نمایند.

۲-۳-۵- به محض اعلام حالت آماده باش، مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات در صورت مقتضی، مسؤالات در مورد کشتی گم شده را گسترش داده خدمات جستجو و نجات مربوطه را آماده باش داده و همان اقدامی را که شرح آن رفته است تا در پی شرایط حالت فوق العاده لازم است معمول شود، انجام خواهد داد.

۳-۳-۵- به محض اعلام حالت اضطرار مرکز هماهنگی نجات، مرکز فرعی نجات بطور معمول بایستی،

۱- مطابق با ترتیبات مندرج در ۲-۴ اقدام نماید.

۲- در جایی که لازم باشد حد نامعلومی وضع کشتی را تخمین زده و محدوده محلی را که باید جستجو گردد، تعیین کند.

۳- صاحب کشتی یا نماینده آن را در صورت امکان مطلع نماید، و از اتفاقاتی که در جریان است وی را آگاه سازد.

۴- مراکز هماهنگی نجات و مراکز فرعی نجات، کمکی که لازم به نظر می رسد یا مرتبط با عملیات باشد، اطلاع دهد.

۵- در مرحله اول تقاضای کمک را از هواپیما، کشتی یا خدمات موجود غیر از سازمان جستجو و نجات بنماید چه بسا به خاطر این که در اغلب حالات اضطرار در مناطق اقیانوسی، سایر کشتیهایی که در مجاورت قرار دارند، عوامل بسیار مهم در عملیات جستجو و نجات خواهد بود.

۶- یک نقشه در مقیاس وسیع را برای اجرای عملیات از اطلاعات موجود ترسیم نموده و این نقشه را جهت رهنمودهای مطابق بندهای ۷-۵ و ۸-۵ به اطلاع آنان برساند.

۷- در صورت لزوم در پی شرایط موجود راهنمایی مندرج در بند ۶-۳-۳ را اصلاح نماید.

۸- مقامات کنسولی و دیپلماتیک ذیربط یا در صورتی که حادثه یک پناهنده و رانده شده‌ای را در بر گرفته باشد دفتر سازمان بین‌المللی ذیصلاح را، مطلع گرداند.

۹- به نحو مقتضی مقامات تحقیق حادثه را مطلع نموده، و

۱۰- هر هواپیما، کشتی یا سایر خدمات مشروطه در بند ۵-۳-۵ در مشورت با مقامات تعیین شده مطابق با بند ۷-۵ و ۸-۵ را به نحو مقتضی در جریان این امر که کمک آنان دیگر مورد نیاز نمی‌باشد مطلع نماید.

۴-۳-۵- آغاز عملیات جستجو و نجات در مورد یک کشتی که موقعیت آن نامعلوم است.
۱- ۴-۳-۵- در صورتی که یک حالت اضطراری در مورد یک کشتی که موقعیت نامعلومی دارد اعلام شده باشد، موارد ذیل باید صورت پذیرد:

۱- به هنگامی که یک مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات از وجود یک حالت اضطرار مطلع شده و از اقدام لازمی که توسط سایر مراکز صورت می‌گیرد اطلاعی ندارد، بایستی مسئولیت انجام اقدام مقتضی را بعهده گرفته و با سایر مراکز در همسایگی در راستای تعیین یک مرکز برای بعهده‌گیری فوری مسئولیت، مشورت نماید.

۲- مگر در صورتی که به شکل دیگری بین مراکز مربوطه بر اساس توافقنامه تصمیم گرفته شده باشد. مرکز تعیین شده بایستی مرکز مسئولی باشد که در آن محل کشتی برابر آخرین گزارش موقعیت خود را اعلام نموده است.

۳- بعد از اعلام حالت اضطرار، مرکز هماهنگی عملیات جستجو و نجات بایستی، بطور مقتضی، سایر مراکز ذیربط را از کلیه موقعیتهای حالت اضطراری و تمامی اتفاقات متعاقب آن، مطلع نماید.

۵-۳-۵- انتقال اطلاعات به کشتی‌هایی که در مورد آنها حالت اضطرار اعلام شده است.
۱- ۵-۳-۵- هرگاه که عملی باشد، مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات مسئول عملیات جستجو و نجات مسئول خواهد بود تا کشتی‌ای که در مورد وی حالت اضطرار اعلام گردیده در جریان اطلاعات عملیات جستجو و نجات که وی آغاز نموده، قرار دهد.
۴- ۵- هماهنگی در صورتی که دو کشور، درگیر آن باشند.

۱- ۴-۵- به هنگامی که اجرای عملیات تمامی منطقه جستجو و نجات مسئولیت بیشتر از یک کشور باشد، هر متعاهدی در صورت تقاضای یک مرکز هماهنگی نجات در منطقه، بایستی، مطابق با برنامه‌های عملیاتی یا دستورالعمل‌های مندرج در بند ۲-۴، اقدام بعمل آورد.
۵- ۵- خاتمه یا تمویق عملیات جستجو و نجات.

۱- ۵- ۵- حالت نامعلومی و حالت آماده‌باش.

۱-۱-۵-۵- وقتی که در طی یک حالت نامعلومی یا یک حالت آماده‌باش یک مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات عیناً مطلع گردید که حالت اضطرار دیگر وجود ندارد، بایستی به همین طریق هر مرجع یا واحد یا سرویسی را که وی فعال نموده یا اطلاع داده است، در جریان امر قرار دهد.

۲-۲-۵-۵- هرگاه در طی یک حالت اضطرار، تصمیم بر این گردید تا جستجو می‌بایست متوقف گردد، مرکز هماهنگی نجات یا فرعی نجات به نحو مقتضی بایستی عملیات جستجو و نجات را معوق گذاشته و به همین ترتیب هر مرجع، واحد یا سرویسی را که فعال نموده یا مطلع ساخته بوده است، در جریان امر قرار دهد. اطلاعات دریافت شده بعدی بایستی ارزیابی شده و عملیات جستجو و نجات در صورت ایجاب، از سر گرفته شود.

۳-۲-۵-۵- اگر در طی حالت اضطرار معلوم شده باشد که جستجو ارزشی ندارد، مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات به نحو مقتضی، عملیات جستجو و نجات را خاتمه و بدین نحو هر مرجع، واحد یا سرویسی را که فعال نموده یا اطلاع داده است در جریان امر قرار خواهد داد.

۵-۶- هماهنگی فعالیت‌های جستجو و نجات در صحنه.

۱-۵-۶- فعالیت‌های واحدهای درگیر در عملیات جستجو و نجات، چه واحدهای نجات بوده یا واحدهای کمک‌کننده را تشکیل داده باشد بایستی برای تأمین حداکثر نتایج مؤثر، هماهنگ گردند.

۵-۷- تعیین فرمانده در صحنه و مسؤولیت‌های وی.

۱-۵-۷- به هنگامی که واحدهای نجات آماده بعهده‌گیری عملیات جستجو و نجات می‌باشند، یکی از آنها بایستی در اسرع وقت ممکنه ترجیحاً قبل از ورود به منطقه مورد نظر برای جستجو، به عنوان فرمانده در صحنه، تعیین گردد.

۲-۵-۷- مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات ذریبط بایستی یک فرمانده در صحنه، تعیین نماید، در صورتی که این عمل میسر نگردد، واحدهای درگیر بر اساس توافق مشترک بایستی یک فرمانده در صحنه تعیین نمایند.

۳-۵-۷- تا زمانی که یک فرمانده در صحنه تعیین نشده، اولین واحد رسیده در صحنه عمل بطور اتوماتیک بایستی وظایف و مسؤولیت‌های فرمانده در صحنه را، به عهده بگیرد.

۴-۷-۵. هرگاه که مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات مسئولیت محوله را به نحو مقتضی اجرا نکرده باشد، یک فرمانده در صحنه بایستی وظایف ذیل را بعهده بگیرد:

۱- موقعیت احتمالی کشتی مورد جستجو، در صد احتمالی اشتباه در این تعیین موقعیت، و محل جستجو را تعیین کند.

۲- برای مقاصد ایمنی واحدهای درگیر در عملیات جستجو، ترتیبات لازم برای تفکیک آنها از یکدیگر را ایجاد نماید.

۳- الگوهای جستجوی لازم را برای واحدهای شرکت‌کننده در جستجو تأمین نموده و محل‌های جستجو را برای واحدها یا یک گروه از این واحدها، معین نماید.

۴- واحد مرتبطی را تعیین تا وقتی که موقعیت کشتی تحت جستجو معین شده، امور نجات را تأثیر ببخشد.

۵- ارتباطات جستجو و نجات در صحنه را هماهنگ نماید.

۵-۷-۵- یک فرمانده در صحنه نیز در موارد ذیل مسئول خواهد بود:

۱- گزارشات مرتب را به مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات که خدمات جستجو و نجات را هماهنگی می‌کند، ارسال نماید، و

۲- تعداد و اسامی نجات‌یافتگان را به مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات که عملیات جستجو و نجات را هماهنگی می‌کند گزارش کرده و اسامی و مقصد واحدها را با نجات‌یافتگان در آنها، در اختیار قرار داده گزارش دهد که کدامین نجات یافته در کدام واحد بوده و در جایی که لازم باشد کمک اضافی از مرکز درخواست نماید. مثلاً کمک جهت تخلیه پزشکی نجات‌یافتگان که شدیداً مجروح شده‌اند.

۸-۵- تعیین هماهنگ‌کننده جستجوی سطح و مسئولیتهای مربوطه وی.

۱-۸-۵- اگر واحد نجات (به غیر از کشتی‌های جنگی) جهت بعهده گرفتن وظایف یک فرمانده در صحنه موجود نباشد، لیکن یک تعداد از کشتیهای تجارتمی یا سایر کشتیها در عملیات جستجو و نجات شرکت می‌نمایند، یکی از آنان طبق توافق مشترک بایستی به عنوان هماهنگ‌کننده جستجو سطح، تعیین گردد.

۲-۸-۵- هماهنگ‌کننده جستجوی سطح در اسرع وقت ممکنه بایستی انتخاب و

ترجیحاً قبل از ورود به محل تعیین شده برای جستجو، باشد.

۳-۸-۵- هماهنگ‌کننده جستجوی سطح مسزول تمامی وظایف مندرج در بندهای ۴-۷ و ۵-۵ و ۷-۵ تا آن حد که کشتی قادر به اجرای آنهاست خواهد بود.
۹-۵- اقدام اولیه.

۱-۹-۵- هر واحد با دریافت اطلاعات در مورد یک حادثه اضطرار بایستی بی‌درنگ هرگونه اقدامی را که در توان خود دارد جهت کمک به کار بسته یا واحدهای دیگر را که می‌توانند کمک کنند آماده‌باش داده و مرکز هماهنگی نجات یا واحد فرعی نجاتی را که در محدوده آن، حادثه اتفاق افتاده است مطلع نماید.
۱۰-۵- محدوده‌های جستجو.

۱-۱۰-۵- محدوده‌های جستجو که مطابق بند ۲-۳-۳-۵ و ۱-۴-۷-۵ یا ۳-۸-۵ تعیین گردیده می‌تواند در صورت لزوم توسط فرمانده در صحنه یا هماهنگ‌کننده جستجو سطح، تغییر یابد، که در این صورت بایستی مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات را در جریان اقدام خود و دلیلی را که برای چنین کاری دارد، قرار دهد.
۱۱-۵- الگوهای جستجو.

۱-۱۱-۵- الگوهای جستجو که بر اساس بند ۶-۳-۳-۵، ۳-۴-۷-۵، ۳-۸-۵ تعیین شده می‌تواند در صورت ضروری تشخیص دادن، توسط فرمانده در صحنه یا هماهنگ‌کننده جستجوی سطح به الگوهای دیگر تغییر پیدا کند، که در این صورت بایستی مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات را در جریان اقدام خود و دلیلی که برای چنین کاری دارد، قرار دهد.

۱۲-۵- جستجوی موفقیت آمیز.

۱-۱۲-۵- وقتی که جستجو موفقیت آمیز شده باشد، فرمانده در صحنه یا هماهنگ‌کننده جستجو سطح بایستی واحدهایی را که به نحو احسن تجهیز شده‌اند هدایت کند تا عملیات نجات را انجام داده یا سایر کمکهای لازم را تأمین نماید.

۲-۱۲-۵- در صورت اقتضای واحدهای اجراکننده نجات بایستی فرمانده در صحنه یا هماهنگ‌کننده جستجو سطح را از تعداد و اسامی زنده ماندگان روی عرشه چه تمامی پرسنل نجات یافته باشند و یا اینکه کمک اضافی لازم باشد، مثل تخلیه‌های پزشکی و مقصد واحدها را، مطلع نماید.

۳-۱۲-۵- فرمانده در صحنه یا هماهنگ کننده جستجو سطح وقتی که جستجو موفقیت آمیز باشد، بایستی فوراً مرکز هماهنگی نجات یا مرکز فرعی نجات را مطلع نماید.

۱۳-۵- جستجو ناموفق.

۱-۱۳-۵- جستجو فقط زمانی بایستی خاتمه یابد که دیگر هیچ امیدی در نجات زنده ماندگان نباشد.

۲-۱۳-۵- مرکز هماهنگی نجات و مرکز فرعی نجات که عملیات جستجو و نجات را هماهنگی می کنند، معمولاً مسئول ختم جستجو خواهند بود.

۳-۱۳-۵- در مناطق دور دست اقیانوسی که تحت مسئولیت مرکز هماهنگی نجات نبوده یا در جایی که مرکز مسئول در وضعیتی نباشد که عملیات جستجو و نجات را هماهنگی نماید، فرمانده در صحنه یا هماهنگ کننده جستجو سطح می تواند مسئولیت ختم جستجو را بعهده بگیرد.

فصل ششم - سیستم های گزارش کشتی

۱-۶- کلیات

۱-۶-۱-۱- اعضاء متعاقد بایستی یک سیستم گزارش کشتی را هرگاه که لازم بنظر رسيد که این گزارش عملیات جستجو و نجات را آسان می سازد و آن را عملی تشخیص دهد، جهت استفاده در هر منطقه جستجو و نجات تحت مسئولیت خود، فراهم آورد.

۲-۶-۱-۲- متعاهدی که قصد تأسیس سیستم گزارش کشتی را دارند بایستی توصیه های سازمان را مدنظر قرار دهند.

۳-۶-۱-۳- سیستم گزارش کشتی بایستی اطلاعات جدید را در مورد جابجایی کشتیها در صورت یک حادثه اضطرار، فراهم آورد تا:

۱- فاصله زمان از بین رفتن تماس با یک کشتی و آغاز عملیات جستجو و نجات در صورتی که هیچ علامت اضطرار دریافت نشده باشد، کاهش دهد.

۲- تعیین سریع کشتیهای را که ممکن است با خبر نموده تا ارائه کمک نمایند، میسر گرداند.

- ۳- کارترسیم یک منطقه جستجو با ابعاد محدود را در صورتی که موقعیت یک کشتی در اضطرار معلوم نبوده یا محقق نباشد میسر گرداند، و
 - ۴- کار کمک‌رسانی فوری پزشکی یا راهنمایی کشتیها را که فاقد یک پزشک در روش آنهاست، تسهیل بخشد.
- ۲- ۶- الزامات عملیاتی.
 - ۱- ۲- ۶- به منظور دستیابی به اهداف مشروحه در بند ۳- ۱- ۶- سیستم گزارش کشتی بایستی الزامات عملیاتی ذیل را تأمین نماید.
 - ۱- تدارک اطلاعات، متضمن نقشه‌های دریانوردی و گزارشهای موقعیتی که پیش‌بینی موقعیت‌های آتی کشتیهای شرکت‌کننده را اسکان‌پذیر می‌نماید.
 - ۲- نگهداری نقشه و موقعیت‌کشتیرانی.
 - ۳- دریافت گزارشات در فاصله زمانی لازم از کشتیهای شرکت‌کننده.
 - ۴- ساده‌سازی سیستم طراحی و عملیات، و
 - ۵- استفاده از فورمات استاندارد گزارش کشتی که بطور بین‌المللی توافق شده باشد و مراحل کار استاندارد را که بطور بین‌المللی مورد توافق قرار گرفته باشد، تأمین نماید.
 - ۳- ۶- انواع گزارشات.
 - ۱- ۳- ۶- یک سیستم گزارش کشتی بایستی گزارشات ذیل را در خود جای داده باشد:
 - ۱- نقشه دریانوردی، با ذکر اسامی، علامت تماس یا هویت ایستگاه کشتی، تاریخ و زمان ترک (به وقت گرینویچ) جزئیات نقطه ترک کشتی، بندر بعدی ورود کشتی، مسیر مورد نظر، سرعت و تاریخ و زمان ورود مورد نظر (به وقت گرینویچ) تغییرات مهم بایستی در اسرع وقت گزارش شود.
 - ۲- گزارش موقعیت با ذکر نام علامت تماس یا هویت ایستگاه کشتی، تاریخ و زمان ورود به مقصد یا ترک محل تحت پوشش (به وقت گرینویچ).
 - ۴- ۶- استفاده از سیستمها.
 - ۱- ۴- ۶- اعضاء بایستی تمامی کشتیها را تشویق نمایند تا موقعیت‌های خود را به هنگام سفر در مناطقی که ترتیبات لازمه انجام شده تا اطلاعات در مورد موقعیت‌ها به منظور جستجو و نجات جمع‌آوری گردد، گزارش نمایند.

۲-۴-۶- اعضای که اطلاعات را در مورد موقعیت کشتیها ثبت می‌کنند بایستی تا آنجایی که عملی باشد چنین اطلاعاتی را در صورت درخواست آن به منظور جستجو و نجات، به سایر کشورها ارائه دهند.

«قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریای مصوب ۱۳۵۳ هجری شمسی مطابق با ۱۹۷۴ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی» مصوب ۱۳۷۳/۲/۲۷

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به «مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریای مصوب ۱۳۵۳ هجری شمسی مطابق با ۱۹۷۴ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی» مشتمل بر ۱۳ ماده و یک ضمیمه بشرح پیوست ملحق شود و اسناد مربوط را مبادله نماید.

الحاقیه ۱- کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴

کشورهای متعاقد:

با تمایل به ترویج ایمنی جان اشخاص در دریا به وسیله برقراری اصول و مقررات یکنواخت مورد توافق همگانی مربوط به آن،

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۳۷۸ مورخ ۱۳۷۳/۴/۲۸ - صفحه ۲۹۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۳. لازم به ذکر است که کنوانسیون فوق دارای ضمایم بسیار مفصلی است که دولت جمهوری اسلامی ایران بالتبع ملزم به رعایت مفاد ضمایم مذکور نیز می‌باشد. اما از آنجا که ضمایم مزبور - ظاهراً به علت حجم زیاد - در روزنامه رسمی و مجموعه قوانین سالانه چاپ نشده، در مجموعه حاضر نیز درج نگردیده است.

با عنایت به امکان دستیابی بهتر به این هدف به وسیله ایجاد کنوانسیون به جای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان‌اشخاص در دریا ۱۹۶۰، با در نظر گرفتن پیشرفت‌های حاصله از زمان برقراری آن کنوانسیون.

به قرار زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - تعهدات کلی ناشی از کنوانسیون: الف - کشورهای متعاهد به عهده می‌گیرند که مفاد کنوانسیون حاضر و ضمیمه آن را، که جزء لاینفک کنوانسیون حاضر می‌باشد به موقع اجرا بگذارند. هرگونه استناد به کنوانسیون حاضر در عین حال استناد به ضمیمه نیز خواهد بود.

ب - کشورهای متعاهد به عهده می‌گیرند که نسبت به وضع کلیه قوانین، مصوبات، دستورالعملها و مقررات و انجام سایر اقداماتی که به منظور اجرای تمام و کمال کنوانسیون حاضر می‌تواند ضرورت داشته باشد، اقدام نموده، بطوری که اطمینان حاصل نمایند که از نقطه نظر ایمنی جان‌اشخاص، یک کشتی برای خدمات در نظر گرفته شده مناسب باشد. ماده ۲ - کاربرد: کنوانسیون حاضر در مورد کشتیهایی که حق برافراشتن پرچم دولتهایی را دارند کشور آنها جزو کشورهای متعاهد هستند اعمال خواهد گردید.

ماده ۳ - قوانین، مقررات: کشورهای متعاهد به عهده می‌گیرند که اسناد ذیل را به دبیرکل سازمان مشورتی بین‌الدول دریانوردی* (که منبعا «سازمان» نامیده می‌شود) ارسال و تسلیم نمایند:

الف - لیستی از نمایندگیهای غیردولتی که به نیابت از طرف آنها مجاز به فعالیت در زمینه اداره امور ایمنی جان‌اشخاص در دریا می‌باشند جهت ارسال به کشورهای متعاهد به منظور اطلاع مأمورین آنها،

ب - متن قوانین، مصوبات، دستورالعملها و مقرراتی که راجع به موضوعات مختلف در محدوده کنوانسیون حاضر می‌بایستی وضع شده باشند.

ج - تعداد کافی از نمونه‌های گواهینامه‌هایی که بموجب مقررات این عهدنامه صادر

* - نام سازمان به موجب اصلاحیه‌هایی به کنوانسیون سازمان که در تاریخ ۲۲ می ۱۹۸۲ لازم‌الاجرا شده‌اند به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر یافته است.

می‌گردند جهت ارسال به کشورهای متعاقد به منظور اطلاع مأمورین آنها.
ماده ۴ - موارد قوه قهریه: الف - یک کشتی، که به هنگام شروع سفر خود مشمول مفاد کنوانسیون حاضر نباشد، به خاطر هرگونه انحراف از سفر در نظر گرفته شده به جهت اجبارجویی یا هر مورد دیگر قوه قهریه مشمول مفاد کنوانسیون حاضر نخواهد شد.

ب - اشخاصی که بعلمت قوه قهریه یا در نتیجه مسؤولیتی که در مورد نجات خدمه کشتی مغروق یا سایر اشخاص به ناخدا واگذار گردیده در روی کشتی می‌باشند به لحاظ تحقق هیچ یک از مفاد کنوانسیون حاضر در مورد آن کشتی نباید مدنظر قرار گیرند.

ماده ۵ - حمل اشخاص در وضعیت اضطراری: الف - بمنظور تخلیه اشخاص جهت احتراز از تهدید ایمنی جان آنها کشور متعاقد می‌تواند حمل تعداد اشخاص بیش از حد مقرر در کنوانسیون حاضر را در روی کشتیهای خود مجاز بداند.

ب - چنین مجوزی هیچگونه حق کنترل سایر کشورهای متعاقد را در محدوده بنادر خود تحت کنوانسیون حاضر در مورد اینگونه کشتیها سلب نخواهد نمود.

ج - اطلاعیه در مورد هرگونه مجوزی از این قبیل، به‌مراه گزارش از اوضاع، بایستی توسط کشور متعاهدی که چنین مجوزی را اعطاء نموده به دبیرکل سازمان ارسال گردد.
ماده ۶ - پیمانها و کنوانسیونهای قبلی: الف - فی مابین کشورهای متعاقد، کنوانسیون حاضر جایگزین و ملغی‌کننده کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا که در ۱۷ ژوئن ۱۹۶۰ در لندن باامضاء رسیده می‌باشد.

ب - کلیه پیمانها، کنوانسیونها و ترتیبات دیگر مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا، یا موضوعات در رابطه با آن، که در حال حاضر مابین کشورهای عضو کنوانسیون حاضر لازم‌الاجرا می‌باشند کماکان در موارد زیر بطور تمام و کمال در مهلت زمانی خود لازم‌الاجرا خواهند بود.

۱ - کشتیهایی که کنوانسیون حاضر در مورد آنها کاربرد ندارند.

۲ - کشتیهایی که کنوانسیون حاضر در مورد آنها کاربرد دارد، در ارتباط با موضوعاتی که به صراحت قید نشده‌اند.

ج - با اینهمه، تا آنجایی که، اینگونه پیمانها، کنوانسیونها یا ترتیبات با مفاد کنوانسیون

حاضر مغایرت داشته باشند، مفاد کنوانسیون حاضر لازم‌الاتباع خواهد بود.

د - کلیه موضوعاتی که در کنوانسیون حاضر بصراحت قید نگردیده باشند تابع قانون‌گذاری کشورهای متعاقد باقی خواهند بود.

ماده ۷ - مقررات خاص قراردادی: وقتی که بر اساس کنوانسیون حاضر مقررات خاصی بطور قراردادی بین تمام یا برخی از کشورهای متعاقد تهیه گردیده باشند، اینگونه مقررات جهت ارسال به کشورهای متعاقد بایستی به اطلاع دبیرکل سازمان برسند.

ماده ۸ - اصلاحیه‌ها: الف - کنوانسیون حاضر می‌تواند بوسیله هر یک از روشهای مندرج در بندهای زیر اصلاح گردد.

ب - اصلاحیه‌ها پس از بررسی در سازمان:

۱ - هر اصلاحیه پیشنهادی توسط یک کشور متعاقد بایستی به دبیرکل سازمان تسلیم گردد، که ایشان پس از دریافت، آنرا برای تمام اعضاء سازمان و حداقل شش ماه قبل از بررسی آن، برای تمامی دول متعاقد ارسال خواهند نمود.

۲ - هر اصلاحیه پیشنهادی بطریقه فوق جهت بررسی به کمیته ایمنی دریانوردی سازمان ارجاع خواهد شد.

۳ - کشورهای متعاقد اعم از اینکه دولت آنها عضو سازمان باشد یا نباشد، محق خواهند بود که به منظور بررسی و تصویب اصلاحیه‌ها در جلسات کمیته ایمنی دریانوردی شرکت نمایند.

۴ - اصلاحیه‌ها با اکثریت دو سوم آرای کشورهای متعاقد حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی توسعه که طبق شق ۳ این بند (که منبعا «کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته» نامیده می‌شود) به تصویب خواهند رسید مشروط بر آنکه حداقل یک سوم کشورهای متعاقد در زمان رأی‌گیری حضور داشته باشند.

۵ - اصلاحیه‌های مصوب مطابق با شق ۴ این بند توسط دبیرکل سازمان جهت پذیرش به کلیه کشورهای متعاقد ارسال خواهند شد.

۶:۱ - اصلاحیه‌ای به یکی از مواد کنوانسیون یا به فصل اول ضمیمه در تاریخ پذیرش آن

توسط دو سوم کشورهای متعاهاذ پذیرفته شده تلقی خواهد گردید.

۲- اصلاحیه‌ای به سایر قسمتهای ضمیمه به غیر از فصل اول به ترتیب زیر پذیرفته شده تلقی خواهد گردید:

(الف الف) در خاتمه دو سال از تاریخ ارسال آن به کشورهای متعاهاذ جهت پذیرش، یا (ب ب) در خاتمه مهلت دیگری، که از یک سال کمتر نباشد، بقرار تعیین شده در زمان تصویب آن توسط اکثریت دو سوم کشورهای متعاهاذ حاضر و رأی دهنده، در کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته.

با اینهمه اگر در مهلت مقرریش از یک سوم کشورهای متعاهاذ، یا کشورهای متعاهاذی که مجموع ناوگانهای تجاری آنها از پنجاه درصد ظرفیت ناخالص ناوگان تجاری جهانی کمتر نباشد، مراتب عدم موافقت خود را نسبت به اصلاحیه به اطلاع دبیرکل سازمان برسانند، آن اصلاحیه پذیرفته نشده تلقی خواهد گردید.

۱:۷- اصلاحیه‌ای که به یکی از مواد کنوانسیون یا به فصل اول ضمیمه، نسبت به آن دسته از کشورهای متعاهاذی که آنرا پذیرفته‌اند، شش ماه پس از تاریخی که پذیرفته شده تلقی می‌گردد، و نسبت به هر کشور متعاهاذی که پس از آن تاریخ آنرا می‌پذیرد، شش ماه پس از تاریخ پذیرش آن کشور متعاهاذ لازم‌الاجرا خواهد شد.

۲- اصلاحیه‌ای به سایر قسمتهای ضمیمه بغیر از فصل اول نسبت به کلیه کشورهای متعاهاذ، باستثناء آن دسته که عدم موافقت خود را تحت شق ۶ و ۲ این بند اعلام نموده و این اعتراض را پس نگرفته‌اند شش ماه پس از تاریخی که آن اصلاحیه پذیرفته شده تلقی می‌گردد لازم‌الاجرا خواهد شد. با اینهمه قبل از تاریخ مقرر برای لازم‌الاجرا شدن هر کشور متعاهاذ می‌تواند به دبیرکل سازمان اعلام نماید که خود را از اجرای اصلاحیه برای مدتی که از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن متجاوز از یک سال نخواهد بود، یا برای مدت طولانی‌تری که توسط اکثریت دو سوم کشورهای متعاهاذ حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته در زمان تصویب اصلاحیه تعیین شده باشد معاف می‌نماید.

ج - اصلاحیه توسط کنفرانس: ۱ - بنا به درخواست یکی از کشورهای متعاقد و تأیید حداقل یک سوم کشورهای متعاقد، سازمان بایستی کنفرانسی از کشورهای متعاقد بمنظور بررسی اصلاحیه‌هایی به کنوانسیون حاضر تشکیل دهد.

۲ - هر اصلاحیه تصویب شده توسط اکثریت دو سوم کشورهای متعاقد حاضر و رأی‌دهنده در چنین کنفرانسی توسط دبیرکل سازمان به کلیه کشورهای متعاقد جهت پذیرش ارسال خواهد شد.

۳ - مگر در مواردی که کنفرانسی بطریق دیگری تصمیم بگیرد اصلاحیه پذیرفته شده تلقی خواهد گردید و بترتیب مطابق روشهای مندرج در شق‌های ب ۶ و ب ۷ این ماده لازم‌الاجرا خواهد شد، مشروط به اینکه هرگونه اشاره در این بندها به کمیته ایمنی دریانوردی توسعه یافته بمفهوم اشاره به کنفرانس خواهد بود.

د - ۱ - کشور متعاهدی که اصلاحیه‌ای به ضمیمه را که لازم‌الاجرا شده پذیرفته باشد مجبور نخواهد بود در ارتباط با گواهینامه‌های صادره برای یک کشتی که حق برافراشتن پرچم کشوری را دارد که، مطابق با مفاد شق ب - ۶ - ۲ این ماده، عدم موافقت خود را نسبت به اصلاحیه اعلام نموده و چنین اعتراضی را پس نگرفته است امتیاز حاصل از کنوانسیون حاضر را تسری دهد، البته فقط تا حدی که چنین گواهینامه‌هایی به موضوعات مشمول اصلاحیه مورد بحث مربوط می‌باشد.

۲ - کشور متعاهدی که اصلاحیه‌ای به ضمیمه را که لازم‌الاجرا شده پذیرفته باشد بایستی در ارتباط با گواهینامه‌های صادره برای یک کشتی که حق برافراشتن پرچم کشوری را دارد که، مطابق با مفاد شق ب - ۷ - ۲ این ماده، دبیرکل سازمان را مطلع نموده که خود را از اجرای اصلاحیه معاف می‌نماید امتیاز حاصله از کنوانسیون حاضر را تسری دهد.

ه - مگر در مواردیکه به صراحت بطور دیگری پیش‌بینی شده باشد هرگونه اصلاحیه به کنوانسیون حاضر تحت این ماده، که در ارتباط با ساختمان کشتی باشد فقط در مورد کشتیهایی اعمال خواهد گردید که در تاریخ لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه یا بعد از آن تیر حمل آنها کار گذاشته شده یا در مرحله ساختمانی مشابه باشند.

و - هرگونه اصلاحیه پذیرش، یا اعتراض به، یک اصلاحیه یا هرگونه اطلاعیه‌ای تحت ش ب - ۷ - ۲ این ماده بایستی بصورت کتبی به دبیرکل سازمان تسلیم گردد، که ایشان کلیه کشورهای متعاقد را از این موضوع و تاریخ دریافت آن مطلع خواهد نمود.
ز - دبیرکل سازمان بایستی کلیه کشورهای متعاقد را از لازم‌الاجرا شدن هرگونه اصلاحیه تحت این ماده، به‌مراه تاریخ لازم‌الاجرا شدن هر یک از این اصلاحیه‌ها آگاه نماید.

ماده ۹ - امضاء - تصویب - پذیرش - تأیید و الحاق: الف - کنوانسیون حاضر در مقر سازمان از تاریخ اول نوامبر ۱۹۷۴ تا اول ژوئیه ۱۹۷۵ جهت امضاء و پس از آن برای الحاق مفتوح خواهد بود. کشورها می‌توانند بطرق زیر به عضویت کنوانسیون حاضر درآیند:

- ۱ - امضاء بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید، یا.
- ۲ - امضاء منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید، و متعاقب آن تصویب، پذیرش یا تأیید، یا.
- ۳ - الحاق.

ب - تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تسلیم سند مربوط به دبیرکل سازمان صورت خواهد پذیرفت.

ج - دبیرکل سازمان کلیه دول کشورهایایی که کنوانسیون حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند از هرگونه امضاء یا تسلیم اسناد تصویب یا پذیرش یا تأیید یا الحاق با ذکر تاریخ تودیع آن مطلع خواهد نمود.

ماده ۱۰ - لازم‌الاجرا شدن: الف - کنوانسیون حاضر دوازده ماه پس از تاریخی لازم‌الاجرا خواهد شد که حداقل بیست و پنج کشور، که مجموع ناوگانهای تجاری آنها حداقل پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی را تشکیل دهد، مطابق ماده ۹ به عضویت آن درآمده باشند.

ب - هرگونه سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حاضر تسلیم شد باشد سه ماه پس از تاریخ تسلیم بمورد اجراء درخواهد آمد.
ج - پس از تاریخی که اصلاحیه‌ای به کنوانسیون حاضر تحت ماده ۸ پذیرفته شده

تلقی گردد، هرگونه سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق شامل کنوانسیون اصلاح شده خواهد بود.

ماده ۱۱ - فسخ: الف - کنوانسیون حاضر می‌تواند توسط هر کشور متعاهدی در هر زمان پس از سپری شدن پنج سال از تاریخی که کنوانسیون در مورد آن کشور لازم‌الاجرا می‌شود فسخ گردد.

ب - فسخ با تسلیم سند فسخ به دبیرکل سازمان بمرور اجرا گذاشته خواهد شد که ایشان تمام کشورهای متعاهد دیگر را از هرگونه سند فسخ دریافت شده و تاریخ دریافت آن همچنین تاریخی که این فسخ بمرور اجرا در می‌آید مطلع خواهد نمود.

ج - فسخ بمدت یکسال یا زمان طولانی‌تری که ممکن است در سند فسخ قید شده باشد، پس از دریافت آن توسط دبیرکل سازمان بمرور اجرا درخواهد آمد.

ماده ۱۲ - تسلیم و ثبت: الف - کنوانسیون حاضر تسلیم دبیرکل سازمان خواهد شد که ایشان فسخ گواهی شده برابر اصل آن را به کلیه دول کشورهای که کنوانسیون حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده باشند ارسال خواهد داشت.

ب - بمحض لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حاضر، متن آن توسط دبیرکل سازمان جهت ثبت و انتشار، مطابق با ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد، به دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال خواهد گردید.

ماده ۱۳ - زبان: کنوانسیون حاضر در یک نسخه واحد بزبانهای چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی تهیه گردید؛ که کلیه متون دارای اعتبار یکسان می‌باشد. ترجمه‌های رسمی بزبانهای عربی، آلمانی، و ایتالیایی تهیه و بهمراه نسخه اصل امضاء شده تودیع خواهند شد.

در احراز مراتب، امضاء کنندگان زیر که بدین منظور از طرف دولت‌های متبوعه مجاز شناخته شده‌اند کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

لندن - اول نوامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و چهار مطابق با ۱۰ آبان ۱۳۵۳ هجری شمسی.

قانون موافقتنامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی (ا.ک.و) مصوب ۱۳۷۵/۲/۴

ماده واحده - موافقتنامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی (ا.ک.و) مشتمل بر یک مقدمه و (۱۵) ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

سازمان همکاری اقتصادی (ا.ک.و) موافقتنامه ترانزیت تجاری

با تمایل به تسهیل تجارت میان کشورهای عضو،
با ملاحظه اینکه بهبود در امر ترانزیت تجاری بین کشورهای عضو ضروری است، با
موافقت بر این امر که تشریفات اداری یکسان، ساده و هماهنگ، از جمله روشهای گمرکی در
زمینه تجارت منطقه‌ای، به ویژه در نقاط عبوری مرزی، بنادر و فرودگاهها جهت تحقق
اهداف «عهدنامه ازبیر» ضرورت خواهد داشت.
کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (ا.ک.و) این موافقتنامه را منعقد نمودند.

فصل اول - کلیات

عنوان:

ماده ۱ - این موافقتنامه به عنوان «موافقتنامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی
(ا.ک.و)» نامیده می‌شود.

تعاریف:

ماده ۲ - الف - «کشور عضو» یعنی کشوری که عضو سازمان همکاری اقتصادی است.

ب - «دبیرخانه» یعنی دبیرخانه سازمان همکاری اقتصادی.

پ - «کشور عضو امضاء کننده» یعنی کشور عضوی که این موافقتنامه را امضاء کرده و به آن پیوسته است.

ت - «محفظه» یعنی وسیله‌ای دارای تجهیزات حمل و نقل (واگنت بالابر، مخزن قابل انتقال، یا هر ساختار مشابه دیگر) با خصوصیت دائمی که برای نگهداری کالا در نظر گرفته شده و برای مصرف مکرر مناسب باشد.

ث - «کالا» یعنی فقط محموله‌های حاوی کالاهای بازرگانی و شامل لوازم شخصی مسافری نمی‌شود.

ج - «مؤسسه ضامن» یعنی مؤسسه‌ای که به وسیله مقامات گمرکی کشورهای عضو امضاء کننده به عنوان ضامن اشخاصی که از روشهای این موافقتنامه بهره می‌گیرند، تأیید شده است.

چ - «عوارض و مالیاتهای صادرات یا واردات» یعنی حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر عوارض، مالیاتها، دستمزدها و سایر هزینه‌های اعم از ملی یا هر نوع دیگر که بر اساس یا در ارتباط با صادرات، واردات یا حمل و نقل کالا وصول می‌شود، اما شامل دستمزد و هزینه‌های وصول شده برای خدمات انجام شده، نمی‌شود.

ح - «واگنهای راه آهن» یعنی هرگونه واگن راه آهن که برای حمل کالا طراحی شده است.

خ - «وسیله نقله جاده‌ای» یعنی هرگونه وسیله نقلیه جاده‌ای با نیروی محرکه از جمله هر نوع یدک یا نیمه یدک که جهت اتصال به آنها برای حمل کالا طراحی شده است.
هدف:

ماده ۳ - هدف از این موافقتنامه، ایجاد تسهیلات تجاری بین دو کشور عضو در زمانی است که کالاهای حمل شده باید در مسیر خود از کشور یا کشورهای دیگر عبور کنند.
دامنه شمول:

ماده ۴ - این موافقتنامه نسبت به حمل و نقل کالا با یا بدون بارگیری مجدد به صورت واسطه‌ای از روی یکی یا چند مرز، بین اداره گمرک مبدا یک کشور عضو و اداره مقصد

کشور عضو دیگر در موارد عبور از قلمرو گمرکی کشور یا کشورهای دیگر عضو قابل اجرا خواهد بود.

ماده ۵ - مقررات این موافقتنامه در مورد کالاهایی که با وسایل نقلیه جاده‌ای، واگنهای راه آهن، کشتی، هواپیما یا هرگونه ترکیبی از اینها حمل می‌شود قابل اجرا خواهد بود.

فصل دوم

ماده ۶ - کالاهایی که براساس این موافقتنامه در حال ترانزیت از میان قلمرو هر کشور عضو حمل شود مشمول پرداخت یا سپردن عوارض و مالیاتهای صادرات یا واردات، نخواهند بود. مؤسسه ضامن متعهد می‌شود هرگونه عوارض، مالیاتهای واردات یا صادرات و جریمه تأخیر را برابر قوانین و مقررات گمرکی کشوری که در آن کشور موارد تخلف موضوع این ماده مشاهده شده است پرداخت نماید.

ماده ۷ - الف - به عنوان یک قاعده کلی، کالاهایی که به موجب این موافقتنامه حمل می‌شوند، مشمول بازرسی در سرتاسر قلمرو گمرکی طول مسیر نخواهند بود. با این حال در موارد استثنایی، به منظور جلوگیری از سوء استفاده، مقامات گمرکی می‌توانند فقط در مواقعی که به بروز تخلف مظنون هستند، کالا را بازرسی نمایند.

ب - به منظور استفاده از تسهیلات مقرر شده در این موافقتنامه کالاها باید یا به وسیله کشتی یا هواپیما یا در وسایل نقلیه جاده‌ای، محفظه‌ها، واگنهای راه آهن لاک و مهر شده یا ترکیبی از آنها حمل گردند. لاک و مهر باید براساس مقررات تعیین شده به وسیله مؤسسه ضامن انجام شود.

ماده ۸ - مقررات مندرج در ماده (۷)، در مورد کالاهای سنگین یا فله که نتوان به وسیله محفظه‌ها یا واگنهای لاک و مهر شده حمل نمود، قابل اجرا نمی‌باشد، مشروط بر اینکه مؤسسه ضامن، در این مورد گواهی صادر نماید.

ماده ۹ - الف - مقررات مندرج در این موافقتنامه مانع اجرای محدودیتها و کنترلهای وضع

شده به موجب مقررات ملی مبتنی بر مذهب، اخلاق عمومی، امنیت عمومی، بهداشت یا سلامت عمومی یا به دلایل زیست محیطی، دامی یا امراض گیاهی نخواهد شد.

ب - این موافقتنامه مانع از اجرای تسهیلات بیشتری که کشورهای عضو امضاء کننده اعطا می کنند و یا به موجب مقررات یک جانبه یا به موجب موافقتنامه های دو جانبه یا چند جانبه مایلند اعطا کنند، نمی شود، مشروط بر اینکه این قبیل تسهیلات مانع از اجرای مفاد این موافقتنامه نشود.

فصل سوم - عملیات

ماده ۱۰ - الف - به منظور استفاده از تسهیلات مقرر در این موافقتنامه، اداره گمرک یا ادارات مربوط دیگر کشور مبدا، گواهی ای را صادر خواهند نمود که نوع و مقدار کالا و نیز وسیله حملی که مورد استفاده قرار خواهد گرفت و مسیرهای احتمالی را که باید طی شود، مشخص می سازد.

ب - ادارات گمرک یا ادارات مربوط دیگر کشورهای عضو در طول مسیر، اعتبار چنین گواهی را خواهند پذیرفت.

ماده ۱۱ - مقامات مربوط کشور یا کشورهای عضو در طول مسیر برابر قوانین و مقررات خود، کلیه تسهیلات را برای حمل و نقل کالاهایی که در چهارچوب این موافقتنامه از قلمرو آنان حمل می گردند، فراهم خواهند کرد و در صورت لزوم، هر نوع انتقال بار از یک وسیله به وسیله دیگر را تسریع می نمایند.

فصل چهارم - نظارت

ماده ۱۲ - الف - به منظور نظارت بر پیشرفت ترانزیت تجاری در چارچوب این موافقتنامه، کمیته ای تحت عنوان «کمیته ترانزیت تجاری اکو» با حضور یک نماینده از

هریک از کشورهای عضو امضاء کننده، تشکیل می‌شود.

ب - کمیته یاد شده در بند (الف)، غیر از نظارت بر عملیات این موافقتنامه، روشهایی را در چهارچوب موافقتنامه بمنظور اجرای آن تدوین می‌کند. این کمیته همچنین هر نوع اختلاف ناشی از اجرای این موافقتنامه را حل و فصل می‌کند.

پ - کمیته یاد شده، حداقل سالی یکبار تشکیل جلسه خواهد داد، اما در مواقعی که ضروری تشخیص داده شود، ممکن است به دفعات بیشتری جلسه تشکیل شود.

فصل پنجم - اصلاحیه‌ها

ماده ۱۳ - هر نوع اصلاح در این موافقتنامه به پیشنهاد کمیته موضوع بند (الف) ماده (۱۲) و یا توسط هر کشور عضو میسر است، مشروط بر اینکه به تصویب شورای وزیران رسیده باشد.

فصل ششم - تصویب و اجرا

ماده ۱۴ - الف - هر کشور عضو امضاء کننده، باید این موافقتنامه را بر اساس قواعد و رویه‌های قانون اساسی خود تصویب نموده و مراتب را به دبیرخانه اطلاع دهد.

ب - این موافقتنامه شصت روز پس از تاریخی که پیش از سه کشور عضو آن را امضاء و تصویب نمودند و سند تصویب را به دبیرخانه اکو (ECO) سپردند، به مرحله اجرا درخواهد آمد.

پ - در مورد هر کشور عضو که پس از به مرحله اجرا درآمدن این موافقتنامه به آن می‌پیوندد، این موافقتنامه نسبت به آن کشور، بلافاصله بعد از سپردن سند الحاق یا تصویب به دبیرخانه اکو (ECO) لازم‌الاجرا خواهد بود.

ماده ۱۵ - در تأیید مراتب فوق، نمایندگان تام‌الاختیار امضاء کننده زیر، این موافقتنامه را امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تاریخ بیست و پنجم اسفندماه سال یکهزار و سیصد و هفتاد و سه شمسی برابر با نوزدهم مارس سال یکهزار و نهصد و نود و پنج میلادی در اسلام آباد و در دو نسخه اصلی به زبان انگلیسی امضاء شد که نزد دبیرخانه اگو نگهداری می شود و نسخه گواهی شده آن برای هر کشور عضو ارسال خواهد شد.

از طرف جمهوری آذربایجان	از طرف جمهوری اسلامی ایران
از طرف جمهوری قزاقستان	از طرف جمهوری قرقیزستان
از طرف جمهوری اسلامی پاکستان	از طرف جمهوری تاجیکستان
از طرف جمهوری ترکیه	از طرف ترکمنستان

«قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی سازمان بین المللی دریانوردی و ضمیمه آن»^۱
مصوب ۱۳۷۵/۵/۷

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود به کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی مشتمل بر یک مقدمه، (۱۷) ماده و ضمیمه آن در (۶) فصل به شرح پیوست ملحق شده و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۹۸۵ مورخ ۱۳۷۵/۵/۲۵ - صفحه ۴۰۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۵.

کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی

کشورهای عضو این کنوانسیون، با میل به افزایش ایمنی جان و مال اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی با ایجاد استانداردهای بین‌المللی آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان از طریق توافق مشترک، با در نظر گرفتن اینکه بهترین وسیله برای دستیابی به این هدف ایجاد یک کنوانسیون بین‌المللی در خصوص آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان می‌باشد، به قرار ذیل موافقت نموده‌اند:

ماده ۱ - تعهدات کلی به موجب کنوانسیون: ۱ - اعضاء اجرای مفاد کنوانسیون و ضمیمه مربوط به آن را که جزو لاینفک کنوانسیون محسوب می‌گردد، تعهد می‌نمایند. هر استنادی به کنوانسیون در عین حال استناد به ضمیمه نیز تلقی می‌گردد.

۲ - اعضاء تعهد می‌نمایند کلیه قوانین، مصوبات، احکام و مقررات را رسماً اعلام نموده و کلیه اقدامات دیگری را که به منظور اجرای کامل و جامع کنوانسیون ضروری به نظر می‌رسد، معمول دارند، تا اطمینان حاصل شود که از نظر ایمنی جان و مال اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی، دریانوردان در کشتی برای انجام وظایف محوله واجد شرایط و مناسب می‌باشند.

ماده ۲ - تعاریف: از نظر کنوانسیون، جز در مواردی که صراحتاً طور دیگری مقرر گردیده: الف - «عضو» به معنی کشوری است که کنوانسیون برای آن لازم‌الاجرا شده باشد. ب - «دستگاه اجرایی» به معنی دولت عضوی است که کشتی مجاز به برافراشتن پرچم آن می‌باشد.

ج - «گواهینامه» به معنی سند معتبری است به هر نامی که ممکن است شناخته شود که به وسیله یا با اجازه دستگاه اجرایی صادر شده یا توسط دستگاه اجرایی به رسمیت شناخته شده و دارنده آن را مجاز می‌دارد همانگونه که در این سند قید شده یا مقررات داخلی مجاز دانسته، خدمت نماید.

د - «گواهینامه دار» به معنی فردی است که صحیحاً دارای گواهینامه می‌باشد.

هـ - «سازمان» به معنی سازمان بین‌الدولی مشورتی دریانوردی (ایمکو) می‌باشد و - «دبیرکل» به معنی دبیرکل سازمان می‌باشد.

ز - «کشتی دریایما» به معنی کشتی است غیر از آنهایی که منحصرأ در آبهای درون سرزمینی یا در آبهای در محدوده یا کاملاً مجاور آبهای پناهگاهی یا مناطقی که مقررات بندری در آنها اعمال می‌گردد، دریانوردی می‌کنند.

ح - «شناور صیادی» به معنی شناوری است که جهت صید ماهی، نهنگ، فک، شیرماهی یا سایر منابع زنده دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ط - «مقررات رادیویی» به معنی مقررات رادیویی است که به آخرین کنوانسیون بین‌المللی مخابرات که می‌تواند در هر زمان لازم‌الاجرا باشد، ضمیمه شده یا ضمیمه شده تلقی می‌گردد.

ماده ۳ - دامنه شمول: کنوانسیون در مورد دریانوردانی اعمال می‌شود که در کشتیهای دریایمایی خدمت می‌کنند که مجاز به برافراشتن پرچم یک کشور عضو می‌باشند، به استثنای دریانوردانی که خدمت آنها در شناورهای ذیل است:

الف - کشتیهای جنگی، ناوهای پشتیبانی یا سایر کشتیهایی که در تملک یا بهره‌برداری یک کشور قرار دارند و صرفاً به خدمات دولتی غیرتجاری می‌پردازند. باوجود این، هر عضوی باید با اتخاذ تدابیر مقتضی بدون ورود لطمه به عملیات یا توان عملیاتی اینگونه کشتیهای در تملک یا بهره‌برداری خود، اطمینان حاصل کند که افراد شاغل در اینگونه کشتیها الزامات کنوانسیون را تا حد معقول و عملی برآورده نمایند.

ب - شناورهای صیادی.

ج - قایق‌های تفریحی که به امور تجاری می‌پردازند، یا

د - کشتیهای چوبی با ساختار ابتدایی.

ماده ۴ - تبادل اطلاعات: ۱ - اعضا باید در کوتاهترین زمان ممکن موارد ذیل را برای دبیرکل ارسال نمایند:

الف - متن قوانین، مصوبات، احکام، مقررات و اسناد منتشر شده در خصوص موضوعات مختلف در چهارچوب کنوانسیون.

ب - در موارد مقتضی، جزییات کاملی از محتوا و مدت دوره‌های تحصیلی، به همراه

آزمون ملی آنها و سایر شرایط لازم برای هر گواهینامه که مطابق با کنوانسیون صادر می‌گردد.
ج - تعداد کافی از نمونه گواهینامه‌هایی که مطابق کنوانسیون صادر می‌شود.

۲- دبیرکل باید کلیه اعضا را از دریافت هرگونه اطلاعات به موجب قسمت (الف) بند (۱) مطلع سازد و از جمله در جهت اجرای مواد (۹) و (۱۰) کلیه اطلاعات دریافتی به موجب قسمت‌های (ب) و (ج) بند (۱) را بنا به درخواست، در اختیار آنها قرار دهد.
ماده ۵- سایر معاهدات و تفسیر: ۱- کلیه معاهدات، کنوانسیونها و تمهیدات قبلی مربوط به استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان که بین اعضا معتبر می‌باشند، کماکان بطور کامل و جامع در مدت اعتبارشان نسبت به موارد ذیل به قوت خود باقی خواهند ماند:

الف - در مورد دریانوردانی که این کنوانسیون شامل آنان نمی‌شود.

ب - در مورد دریانوردانی که این کنوانسیون شامل آنان می‌شود، در خصوص مواردی که صریحاً در آن مطرح نشده است.

۲ - با این وجود، تا حدی که چنین معاهدات، کنوانسیونها یا تمهیداتی با مفاد این کنوانسیون در تعارض است، اعضا باید در تعهدات خود به موجب چنین معاهدات، کنوانسیونها و تمهیداتی به منظور حصول اطمینان از عدم تعارض بین این تعهدات و الزامات خود به موجب این کنوانسیون، تجدیدنظر نمایند.

۳- کلیه مواردی که در این کنوانسیون صریحاً پیش‌بینی نشده است، تابع قوانین داخلی کشورهای عضو باقی خواهد ماند.

۴ - هیچ چیز در این کنوانسیون خدشه‌ای به تدوین و توسعه حقوق دریاها توسط کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها که متعاقب قطعنامه (۲۵) C ۲۷۵۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد تشکیل گردید، وارد نخواهد آورد و نیز خدشه‌ای به نظرات حقوقی و دعاوی حال و آتی هیچ کشوری در رابطه با حقوق دریاها و ماهیت و وسعت صلاحیت قضایی کشور ساحلی و صاحب پرچم وارد نخواهد ساخت.

ماده ۶- گواهینامه‌ها: ۱- گواهینامه‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران باید برای آن دسته از متقاضیانی صادر گردد که به نحو مطلوب دستگاه اجرایی الزامات خدمات دریایی، سن، صحت مزاج، آموزش، صلاحیت و امتحانات را مطابق مفاد مربوطه ضمیمه کنوانسیون

احراز کنند.

۲- گواهینامه‌های فرماندهان و افسران که مطابق با این ماده صادر می‌شود، باید به نحوی که در قسمت (۲) فصل (۱) ضمیمه پیش‌بینی شده توسط دستگاه اجرایی صادرکننده تأیید گردد. چنانچه زبان مورد استفاده انگلیسی نباشد، تأییدیه باید حاوی ترجمه‌ای به این زبان باشد.

ماده ۷- مقررات انتقالی: ۱- گواهینامه شایستگی یا گواهینامه خدمات دریایی در سمتی که کنوانسیون برای آن، گواهینامه لازم می‌داند و قبل از لازم‌الاجرا گردیدن کنوانسیون برای یک عضو برابر قوانین آن عضو یا مقررات رادیویی صادر می‌گردد، باید پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو، با همان اعتبار جهت خدمت شناخته شود.

۲- پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک عضو، دستگاه اجرایی آن می‌تواند مطابق روشهای قبلی خود برای مدتی که از پنج سال تجاوز نخواهد کرد به صدور گواهینامه‌های شایستگی ادامه دهد. از نظر کنوانسیون چنین گواهینامه‌هایی معتبر شناخته خواهد شد. در این دوران انتقالی چنین گواهینامه‌هایی فقط برای دربانوردانی صادر می‌گردد که خدمت دریایی خود را در بخش خاصی از کشتی که این گواهینامه‌ها مربوط به آن است، قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو آغاز نموده باشند. دستگاه اجرایی باید اطمینان حاصل نماید که تمامی متقاضیان دیگر دریافت گواهینامه، مطابق با کنوانسیون تحت آزمایش قرار گرفته و به دریافت گواهینامه نایل گردند.

۳- یک عضو می‌تواند ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو، به صدور گواهینامه خدمات دریایی جهت دربانوردانی اقدام نمایند که دارای گواهینامه مربوطه مطابق با کنوانسیون نیستند و نیز گواهینامه شایستگی صادره به موجب قوانین آن عضو قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو را ندارند، ولی:

الف- در سمتی که برای آن درخواست گواهینامه خدمات دریایی می‌نمایند، در خلال هفت سال قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو حداقل سه سال در دریا خدمت کرده باشند.

ب- مدرکی دال بر انجام رضایت‌بخش خدمت مذکور ارائه دهند.

ج- دستگاه اجرایی را از نظر صحت مزاج از جمله بینایی و شنوایی، با در نظر گرفتن

سنشان به هنگام درخواست متقاعد کنند.

از نظر کنوانسیون، گواهینامه خدمات دریایی صادره به موجب این بند باید به عنوان معادل گواهینامه صادره به موجب کنوانسیون تلقی گردد.

ماده ۸-اجازه خاص: ۱- در شرایطی که ضرورتی استثنایی ایجاد کند، دستگاههای اجرایی در صورتی که به نظر آنها این موضوع موجب بروز خطر برای اشخاص، اموال و محیط زیست نگردد، می‌توانند مجوزی خاص برای یک دریانورد مشخص جهت خدمت در یک کشتی مشخص برای مدتی معین که از شش ماه تجاوز نکند، در سمتی که برای آن گواهینامه مربوطه را ندارد، غیر از افسر مخابرات یا اپراتور رادیو تلفنی، جز در مواردی که مقررات رادیویی مربوطه پیش‌بینی نموده، صادر کنند، به شرط اینکه شخصی که چنین مجوزی برای وی صادر می‌شود به نحو مطلوب دستگاه اجرایی واجد شرایط کافی جهت تصدی ایمن پست خالی باشد. با وجود این، مجوزهای خاص نباید به فرمانده یا افسر ارشد موتورخانه اعطا گردد، مگر در موارد حوادث غیرمترقبه و آنهم فقط برای کوتاهترین مدت ممکن.

۲- هر مجوز خاص اعطا شده برای یک پست فقط به شخصی اعطاء می‌گردد که برای تصدی یک پست پایین‌تر دارای گواهینامه لازم باشد. در مواردی که کنوانسیون دارا بودن گواهینامه پست پایین‌تر را لازم نداند، مجوز خاص را می‌توان برای شخصی صادر نمود که صلاحیت و تجربه وی از نظر دستگاه اجرایی انطباق کامل با شرایط پستی که اشغال می‌شود داشته باشد، مشروط بر اینکه اگر چنین شخصی دارای گواهینامه لازم نبود، ملزم باشد یک آزمایش مورد قبول دستگاه اجرایی را با موفقیت بگذراند که نشان‌دهنده این باشد که مجوز خاص را می‌توان به طور ایمن صادر کرد. به علاوه، دستگاههای اجرایی باید اطمینان حاصل نمایند که پست مورد بحث در اسرعت و وقت توسط دارنده گواهینامه مربوطه اشغال می‌گردد.

۳- اعضاء باید در اسرع وقت پس از اول ژانویه، یازدهم دی ماه هر سال، گزارشی حاوی اطلاعات مربوط به مجموع تعداد مجوزهای خاص صادره در ارتباط با هر سمتی که برای آن گواهینامه ضروری است و در طی سال برای کشتیهای دریایما صادر شده است را به همراه اطلاعات مربوط به تعداد این کشتیها که دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده بیشتر یا کمتر از ۱۶۰۰ تن هستند به طور جداگانه برای دبیرکل ارسال دارند.

ماده ۹- معادل‌ها: ۱- کنوانسیون دستگاه اجرایی را از حفظ یا اتخاذ سایر تمهیدات آموزشی و تعلیماتی از جمله آنهایی که مربوط به خدمات دریایی و سازماندهی در کشتی هستند و مختص توسعه‌های فنی و انواع خاصی از کشتیها و سفرهای تجاری تنظیم یافته‌اند، باز نخواهد داشت به شرط اینکه سطح خدمات دریایی، آگاهی و کارایی مربوط به امور دریانوردی و فنی کشتی و کالا درجه‌ای از ایمنی در دریا را تأمین نماید و تأثیر پیشگیرانه‌ای از نظر آلودگی، حداقل معادل الزامات کنوانسیون داشته باشد.

۲- جزئیات چنین تمهیداتی باید در اسرع وقت به دبیرکل گزارش گردد و ایشان کلیه اعضاء را از چنین جزئیاتی مطلع خواهد نمود.

ماده ۱۰- کنترل: ۱- کشتیها، بجز آنهایی که طبق ماده (۳) مستثنی شده‌اند. هنگام توقف در بنادر یکی از اعضاء به منظور حصول اطمینان از اینکه کلیه دریانوردانی که در این کشتی‌ها خدمت می‌کنند و طبق کنوانسیون ملزم به داشتن گواهینامه هستند دارای چنین گواهینامه‌ای یا مجوز خاص مربوطه می‌باشند، توسط مأمورانی که صحیحاً از طرف آن عضو اختیار یافته‌اند کنترل می‌شود. چنین گواهینامه‌هایی باید مورد پذیرش قرار گیرد مگر اینکه دلایل بارزی بر این اعتقاد موجود باشد که گواهینامه‌ای بطور متقلبانه اخذ شده یا دارنده گواهینامه فردی نیست که آن گواهینامه در اصل برای وی صادر شده است.

۲- در صورتی که هرگونه نواقص مورد اشاره در بند (۱) یا مورد اشاره در تشریفات مصرحه در ماده (۱/۴)، «تشریفات کنترل»، مشاهده گردد، مأمور اجرای کنترل باید فوراً به صورت کتبی فرمانده کشتی و کنسول یا در غیاب وی، نزدیکترین نمایندگی سیاسی یا مرجع دریایی کشوری را که کشتی مجاز به برافراشتن پرچم آن است، در جریان امر قرار دهد تا اقدام مقتضی معمول گردد. در چنین اخطارهایی باید جزئیات نواقص مشاهده شده و دلایلی که کشور عضو مبنی بر آنها تشخیص می‌دهد که این نواقص خطری متوجه اشخاص، اموال یا محیط‌زیست می‌سازند مشخص شده باشد.

۳- در اجرای کنترل به موجب بند (۱) با در نظر گرفتن اندازه و نوع کشتی و طول و ماهیت سفر، در صورتی که نواقص مورد اشاره در بند (۳) ماده (۱/۴) بر طرف نگردد و تشخیص داده شود که این امر خطری متوجه اشخاص، اموال یا محیط‌زیست می‌سازد، کشور عضو مجری کنترل باید اقداماتی به عمل آورد تا اطمینان حاصل شود که کشتی به

دریا هزینهت نخواهد کرد مگر اینکه و تا زمانی که این الزامات تاحدی که خطر مرتفع گردد تأمین شده باشد. جزییات مربوط به اقدام انجام شده باید فوراً به دبیرکل گزارش گردد.

۴- هنگام اجرای کنترل به موجب این ماده، باید تمام تلاش ممکن به منظور اجتناب از توقیف یا تأخیر بی‌مورد کشتی به عمل آید. چنانچه کشتی بدین شکل توقیف گردیده یا در حرکت آن تأخیر ایجاد شود، محق دریافت غرامت هرگونه زیان یا خسارت ناشی از آن خواهد بود.

۵- این ماده در صورت لزوم بدین منظور اعمال خواهد شد تا اطمینان حاصل شود که در رفتار با کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم یک کشور غیر عضو از آنچه در خصوص کشتیهای مجاز به برافراشتن پرچم یک کشور عضو اعمال می‌گردد، ارفاق بیشتری نمی‌شود. ماده ۱۱- افزایش همکاریهای فنی: ۱- اعضای کنوانسیون باید با مشورت و کمک سازمان، پشتیبانی از آن دسته از اعضایی را که برای موارد زیر درخواست کمک‌های فنی می‌نمایند افزایش دهند:

الف- آموزش پرسنل اداری و فنی.

ب- ایجاد مؤسساتی جهت آموزش دریانوردان.

ج- تدارک تجهیزات و تسهیلات برای مؤسسات آموزشی.

د- توسعه برنامه‌های آموزشی مناسب، شامل آموزشهای عملی در کشتیهای دریایمانا، و
ه- تسهیل سایر اقدامات و تمهیدات جهت ارتقای صلاحیتهای دریانوردان.

ترجیحاً در سطح ملی، زیر منطقه‌ای یا منطقه‌ای، به منظور پیشبرد اهداف و مقاصد کنوانسیون، با در نظر گرفتن نیازهای ویژه کشورهای در حال توسعه در این رابطه.

۲- سازمان به سهم خود به نحو مقتضی، فعالیتهای فوق‌الذکر را با مشاوره یا همکاری با سایر سازمانهای بین‌المللی، به ویژه سازمان بین‌المللی کار پیگیری خواهد نمود.

ماده ۱۲- اصلاحات: ۱- کنوانسیون را می‌توان به هر یک از دو روش زیر اصلاح نمود:
الف- اصلاحات پس از بررسی در درون سازمان:

۱- هر اصلاح پیشنهادی توسط یک عضو باید به دبیرکل تسلیم شود و سپس ایشان حداقل شش ماه قبل از بررسی آن، مراتب را به تمامی اعضای سازمان، تمامی اعضاء و

مدیرکل دفتر بین‌المللی کار اعلام نماید.

۲- هر اصلاحی که بدین شکل پیشنهاد و اعلام شده باشد، باید جهت بررسی به کمیته ایمنی دریانوردی سازمان ارجاع گردد.

۳- اعضاء چه عضو سازمان باشند چه نباشند، حق خواهند داشت تا در جلسات کار کمیته ایمنی دریانوردی به منظور بررسی و تصویب اصلاحات شرکت نمایند.

۴- اصلاحات با اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی که به گونه مندرج در جزو (۳) قسمت (الف) گسترش یافته (و از این پس «کمیته ایمنی دریانوردی گسترده» بدان اطلاق می‌شود) تصویب می‌گردد، به شرطی که حداقل یک سوم اعضاء در زمان رأی‌گیری حضور داشته باشند.

۵- اصلاحات مصوب به طریق فوق، توسط دبیرکل جهت پذیرش به کلیه اعضاء اعلام خواهد گردید.

۶- اصلاحیه یک ماده در تاریخ پذیرش آن توسط دو سوم اعضاء، پذیرفته شده تلقی می‌گردد.

۷- اصلاحیه ضمیمه به شرح ذیل پذیرفته شده تلقی می‌گردد:

۱- در پایان دو سال از تاریخی که جهت پذیرش به اعضاء اعلام گردیده، یا

۲- در پایان مدت زمان متفاوتی که کمتر از یک سال نخواهد بود، در صورتی که در زمان تصویب آن توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی گسترده، چنین تصمیمی اتخاذ شده باشد.

با این وجود، چنانچه در مدت زمان تعیین شده بیش از یک سوم اعضاء یا اعضایی که مجموع ناوگانهای تجاری آنها کمتر از پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری جهان با کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۰۰ تن یا بیشتر نیست، اعتراض خود را نسبت به اصلاحیه به دبیرکل اعلام نمایند، اصلاحات پذیرفته نشده تلقی خواهد گردید.

۸- اصلاحیه یک ماده، برای اعضایی که آن را پذیرفته‌اند شش ماه پس از تاریخی که اصلاحیه پذیرفته شده تلقی می‌گردد و برای هر عضوی که پس از این تاریخ آن را بپذیرد، شش ماه پس از تاریخ پذیرش آن عضو لازم الاجرا خواهد شد.

۹- اصلاحیه ضمیمه برای کلیه اعضاء، بجز آنهایی که نسبت به آن اصلاحیه به موجب

جزو (۷) قسمت (الف) اعتراض نموده و چنین اعتراضاتی را پس نگرفته‌اند، شش ماه پس از تاریخی که پذیرفته شده تلقی می‌گردد، لازم‌الاجرا خواهد شد. قبل از تاریخ تعیین شده برای لازم‌الاجرا شدن، هر عضو می‌تواند به دبیرکل اطلاعیه‌ای دهد مبنی بر اینکه خود را از شمول آن اصلاحیه برای مدت حداکثر یک سال پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن، یا برای مدت بیشتری که می‌تواند توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده در کمیته ایمنی در یانوردی گسترده در زمان تصویب آن اصلاحیه تعیین گردد، معاف می‌نماید، یا

ب - اصلاح توسط کنفرانس:

۱ - بنا به درخواست یک عضو که به توافق حداقل یک سوم اعضاء برسد، سازمان باید با مشارکت یا مشورت مدیرکل دفتر بین‌المللی کار، کنفرانسی از اعضاء برای بررسی اصلاحات کنوانسیون تشکیل دهد.

۲ - هر اصلاحیه که در چنین کنفرانسی توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده تصویب شود، توسط دبیرکل جهت پذیرش به اطلاع کلیه اعضاء رسانده خواهد شد.

۳ - جز در مواردی که کنفرانس تصمیم دیگری اتخاذ نماید، اصلاحیه مطابق با رویه‌های مصرح در جزوهای (۶) و (۸) قسمت (الف) یا جزوهای (۷) و (۹) قسمت (الف) به ترتیب پذیرفته شده تلقی خواهد گردید و لازم‌الاجراء خواهد شد، مشروط بر اینکه در این قسمتها استناد به کمیته ایمنی در یانوردی گسترده، استناد به کنفرانس تلقی گردد.

۲ - هر اعلامیه پذیرش یا اعتراض به یک اصلاحیه، یا هر اطلاعیه ارائه شده به موجب جزو (۹) قسمت (الف) بند (۱) باید به طور کتبی به دبیرکل تسلیم شود و ایشان باید کلیه اعضاء را از چنین اظهاریه‌ای یا ذکر تاریخ دریافت آن مطلع نماید.

۳ - دبیرکل هر اصلاحیه‌ای را که لازم‌الاجراء می‌شود همراه با تاریخی که آن اصلاحیه لازم‌الاجراء می‌گردد به اطلاع کلیه اعضاء خواهد رساند.

ماده ۱۳ - اعضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق: ۱ - کنوانسیون از ۱۰ آذر ۱۳۵۷ تا ۹ آذر ۱۳۵۸ جهت اعضاء در مقرر سازمان مفتوح خواهد بود و پس از آن جهت الحاق مفتوح خواهد ماند. هر کشوری می‌تواند به طرق ذیل عضو کنوانسیون گردد:

- الف - امضاء بدون قید و شرط تصویب، پذیرش یا تأیید، یا
- ب - امضاء به شرط تصویب، پذیرش یا تأیید که متعاقب آن تصویب، پذیرش یا تأیید صورت گیرد، یا
- ج - الحاق.
- ۲ - تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با سپردن سندی به همین مضمون نزد دبیرکل نافذ خواهد گردید.
- ۳ - دبیرکل تمامی کشورهای که کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند و مدیرکل دفتر بین‌المللی کار را از هر امضاء یا سپردن هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق و تاریخ سپردن آن مطلع خواهد نمود.
- ماده ۱۴ - لازم الاجرا شدن: ۱ - کنوانسیون دوازده ماه پس از تاریخی که حداقل بیست و پنج کشور که مجموع ناوگان‌های تجاری آنها کمتر از پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری دنیا متشکل از کشتیهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۰۰ تن یا بیشتر نیست، مطابق با ماده (۱۳) آن را بدون قید و شرط تصویب، پذیرش یا تأیید امضاء نموده یا اسناد لازم تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را سپرده باشند، لازم الاجرا خواهد گردید.
- ۲ - دبیرکل تاریخی را که کنوانسیون لازم الاجرا می‌شود به اطلاع تمام کشورهایایی که کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند خواهد رساند.
- ۳ - هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که در طول دوازده ماه مورد اشاره در بند (۱) سپرده شود، هنگام لازم الاجرا شدن کنوانسیون یا سه ماه پس از سپردن چنین سندی، هر کدام که تاریخ دیرتری باشد نافذ خواهد گردید.
- ۴ - هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که پس از تاریخی که کنوانسیون لازم الاجرا می‌گردد سپرده شود، سه ماه پس از تاریخ سپردن نافذ خواهد گردید.
- ۵ - بعد از تاریخی که یک اصلاحیه به موجب ماده ۱۲ پذیرفته شده تلقی می‌گردد، هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که سپرده شود نسبت به کنوانسیون اصلاح شده به مورد اجراء گذارده خواهد شد.
- ماده ۱۵ - انصراف:

۱ - کنوانسیون می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمانی پس از پنج سال از تاریخی که

کنوانسیون برای آن عضو لازم‌الاجراء شده است، مورد انصراف قرار گیرد.

۲- انصراف با اطلاع کتبی به دبیرکل نافذ خواهد گردید. دبیرکل تمامی اعضای دیگر و مدیرکل دفتر بین‌المللی کار را از هر اطلاعیه‌ای که در این خصوص دریافت می‌شود و تاریخ دریافت آن و نیز تاریخی که این انصراف نافذ می‌گردد مطلع خواهد نمود.

۳- انصراف دوازده ماه پس از دریافت اطلاعیه انصراف توسط دبیرکل یا پس از هر مدت طولانی‌تری که می‌تواند در اطلاعیه قید شود، نافذ خواهد گردید.

ماده ۱۶- سپردن و ثبت: ۱- کنوانسیون نزد دبیرکل سپرده خواهد شد و ایشان نسخ تأیید شده برابر اصل آن را به تمامی کشورهای که کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند، ارسال خواهد داشت.

۲- به محض اینکه کنوانسیون لازم‌الاجراء گردید، دبیرکل به استناد ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد باید متن آن را جهت ثبت و انتشار برای دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال دارد.

ماده ۱۷- زبانها: کنوانسیون در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی تنظیم گردیده که همه متون از اعتبار یکسان برخوردارند. ترجمه‌های رسمی به زبانهای عربی و آلمانی تهیه و با نسخه اصلی امضاء شده، سپرده خواهد شد.

بنا به مراتب فوق امضاء کنندگان ذیل که صحیحاً از طرف دول مربوطه مجاز بوده به تاریخ ۱۷ جولای ۱۹۷۸ (برابر ۲۶ تیرماه ۱۳۵۷) در لندن کنوانسیون را امضاء نمودند.

ضمیمه

فصل ۱- مقررات کلی

ماده ۱/۱- تعاریف: جز در مواردی که صریحاً طور دیگری مقرر گردیده است، از نظر این کنوانسیون:

الف- «مواد» به معنای موادی است که در ضمیمه این کنوانسیون گنجانده شده است.

ب- «تأیید شده» به معنای تأیید شده توسط دستگاه اجرایی می‌باشد.

ج - «فرمانده» به معنای شخصی است که فرماندهی کشتی را به عهده دارد.
 د - «افسر» به معنای عضوی از خدمه کشتی غیر از فرمانده می باشد که توسط قانون یا مقررات ملی منصوب شده و یا در صورت عدم چنین انتصابی، توسط قرارداد جمعی یا عرف انتصاب یافته باشد.

ه - «افسر عرشه» به معنای یک افسر واجد شرایط در قسمت عرشه می باشد.
 و - «افسر ناوبر ارشد» به معنای افسر عرشه‌ای می باشد که از نظر درجه بعد از فرمانده کشتی قرار دارد و در صورت عدم توانایی فرمانده، فرماندهی کشتی بر عهده وی قرار خواهد گرفت.

ز - «افسر مهندس» به معنای یک افسر واجد شرایط در قسمت موتورخانه می باشد.
 ح - «افسر سرمهندس» به معنای افسر سرمهندسی می باشد که مسئول رانش مکانیکی کشتی است.

ط - «افسر مهندس دوم» به معنای افسر مهندسی می باشد که از نظر درجه بعد از افسر مهندس ارشد کشتی قرار دارد و در صورت عدم توانایی افسر مهندس ارشد مسئولیت رانش مکانیکی کشتی بر عهده وی قرار می گیرد.

ی - «افسر کمک مهندس» به معنای شخصی است که برای افسر شدن تحت آموزش می باشد و برابر قانون یا مقررات ملی رسماً منصوب شده است.

ک - «افسر رادیو» به معنای شخصی است که دارای گواهینامه درجه (۱) یا درجه (۲) اپراتوری رادیو تلگراف یا گواهینامه عمومی اپراتوری ارتباطات رادیویی برای خدمت سیار دریانوردی، صادره به موجب مفاد مقررات رادیویی، می باشد و در ایستگاه رادیو تلگراف یک کشتی که طبق کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ملزم به داشتن چنین ایستگاهی می باشد بکار گرفته می شود.

ل - «اپراتور رادیو تلفن» به معنای شخص دارای یک گواهینامه مناسب صادره بر اساس مفاد مقررات رادیویی می باشد.

م - «درجه دار» به معنای عضوی از خدمه به غیر از فرمانده یا افسر می باشد.
 ن - «سفرهای نزدیک ساحل» به معنای سفر در مجاورت یک کشور عضو می باشد به نحوی که توسط آن کشور عضو تعریف شده است.

س - «قدرت رانش» به معنای قدرت برحسب کیلوات می‌باشد که در گواهی‌نامه ثبت کشتی یا سند رسمی دیگری درج گردیده است.*

ع - «وظایف رادیویی» به نحو مقتضی شامل نگهداری و تعمیرات فنی طبق مقررات رادیویی، کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا و، بنا به صلاحدید هر دستگاه اجرایی، توصیه‌نامه‌های مربوطه ایمکو می‌باشد.

ف - «نفت کش» به معنای یک کشتی می‌باشد که جهت حمل نفت و محصولات نفتی به صورت فله ساخته شده است و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ض - «تانکر مواد شیمیایی» به معنای کشتی‌هایی می‌باشد که جهت حمل فله هرگونه مواد شیمیایی مایع عنوان شده در «کد ساختمان و تجهیزات کشتی حامل مواد شیمیایی خطرناک» به صورت فله ایمکو، ساخته شده است و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ق - «تانکر گاز مایع» به معنای یک کشتی می‌باشد که جهت حمل فله هرگونه گاز مایع عنوان شده در «کد ساختمان و تجهیزات کشتیهای حامل گازهای مایع به صورت فله» ایمکو، ساخته شده است و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ماده ۱/۲ - مندرجات گواهی‌نامه‌ها و فرم تأییدیه: ۱ - گواهی‌نامه‌ها باید به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادرکننده باشد. در صورتیکه زبان مورد استفاده انگلیسی نباشد، متن باید حاوی ترجمه‌ای به آن زبان باشد.

۲ - درخصوص افسران مخایرات و اپراتورهای رادیوتلفن، دستگاههای اجرایی می‌توانند:

الف - اطلاعات اضافی مورد لزوم مقررات مربوطه ضمیمه کنوانسیون را در آزمون صدور گواهی‌نامه با تبعیت از مقررات رادیویی بگنجانند، یا

ب - گواهی‌نامه جداگانه‌ای مبنی بر اینکه دارنده واجد اطلاعات اضافی مورد لزوم ضمیمه کنوانسیون می‌باشد صادر نمایند.

۳ - فرم تأییدیه گواهی‌نامه مورد لزوم ماده ۶ کنوانسیون به شرح ذیل خواهد بود:

* - فرض بر این است که میزان قدرتی که در گواهی‌نامه یا دفتر ثبت اسناد، با هر سند رسمی دیگری قید می‌گردد، حداکثر کل قدرت تولیدی و درجه‌بندی شده متوالی کل دستگاه اصلی رانش کشتی می‌باشد.

پرچم کشور عضوی را دارند و مشغول چنین سفرهایی می‌باشند تحمیل کند به نحوی که برای چنین دریانوردانی نسبت به دریانوردان خدمت‌کننده در کشتیهایی که اجازه برافراشتن پرچم آن کشور را دارند، منجر به الزامات شدیدتر شود. در هیچ موردی چنین کشور عضوی نباید در خصوص دریانوردان خدمت‌کننده در کشتیهایی که اجازه برافراشتن پرچم کشور عضو دیگری را دارند الزاماتی بیش از کنوانسیون در خصوص کشتیهایی که سفرهای نزدیک ساحل انجام نمی‌دهند، تحمیل نماید.

۲- در خصوص کشتیهای محق برافراشتن پرچم یک کشور عضو که بطور منظم مشغول سفرهای نزدیک ساحل در سواحل دیگر کشور عضو می‌باشند، کشوری که کشتی محق برافراشتن پرچم آن می‌باشد باید الزاماتی را از نظر آموزش، تجربه و صدور گواهینامه برای دریانوردان خدمت‌کننده در چنین کشتیهایی را حداقل برابر با الزامات کشوری که کشتی در سواحل آن مشغول سفر است وضع کند، مشروط بر آنکه از الزامات کنوانسیون نسبت به کشتیهایی که مشغول سفرهای نزدیک ساحل نیستند فراتر نرود. کشتی که سفر خود را به بیش از آنچه که به عنوان سفر نزدیک ساحل از سوی یک کشور عضو تعریف شده بسط می‌دهد و وارد آبهایی می‌شود که تحت پوشش تعریف فوق قرار نگرفته‌اند، باید الزامات کنوانسیون به موجب این ماده را بدون هیچ تسامحی انجام دهد.

۳- کشور عضو می‌تواند امتیازات مقررات سفرهای نزدیک ساحل کنوانسیون را به کشتی که اجازه برافراشتن پرچم آن را دارد به هنگامیکه طبق تعریف کشور فوق بطور منظم مشغول سفرهای نزدیک ساحل در خارج از سواحل کشور غیر عضو می‌باشد، اعطاء کند.

۴- هیچیک از مفاد این ماده به هیچ وجه نباید صلاحیت هیچ کشوری را اعم از عضو به کنوانسیون و غیر عضو محدود کند.

ماده ۱/۴ - تشریفات کنترل: ۱- کنترل اعمال شده از سوی یک افسر کنترل که صحیحاً به موجب ماده (۱۰) اختیار یافته است به موارد ذیل محدود خواهد شد:

الف- گواهی مطابق بند (۱) ماده (۱۰) به اینکه کلیه دریانوردان خدمت‌کننده در کشتی که از سوی کنوانسیون ملزم به داشتن گواهینامه می‌باشند، دارای یک گواهینامه معتبر یا یک معافیت معتبر می‌باشند.

ب- ارزیابی توانایی دریانوردان کشتی در حفظ استانداردهای نگهداری به نحو مورد لزوم کنوانسیون چنانچه دلایلی برای پذیرش این امر باشد که چنین استانداردهایی به هنگام حضور در بندر یک کشور عضو یا راههای ورودی آن بندر، به علت اینکه موارد ذیل حادث شده‌اند رعایت نمی‌گردند.

۱- کشتی دچار تصادم، برخورد با کف دریا یا گل نشستن شده است، یا:

۲- تخلیه مواد از کشتی در حالی که در حال حرکت یا در حال لنگر یا در اسکله بوده است

صورت گرفته است که به موجب کنوانسیونهای بین‌المللی غیرقانونی است، یا:

۳- کشتی به طریقی نادرست یا ناامن مانور داده یا علامت‌گذاری‌های مسیر دریانوردی یا

طرحهای تفکیک ترافیک رعایت نشده است.

۲- چنانچه در نتیجه انجام کنترل مطابق بند (۱)، هر یک از نواقص ذیل مشخص شود،

افسر کنترل باید مطابق ماده (۱۰) اطلاعات کتبی را در اختیار فرمانده کشتی و نماینده ذیربط

کشور صاحب پرچم قرار دهد:

الف- عدم داشتن یک گواهینامه معتبر مناسب یا معافیت معتبر از سوی دریانوردانی که

ملزم به داشتن یک گواهینامه می‌باشند.

ب- عدم هماهنگی تدابیر نگهداری دریانوردی یا مهندسی با الزامات تعیین شده برای

کشتی از سوی کشور صاحب پرچم.

ج- غیبت در نگهداری از سوی شخص واجد شرایط برای بکارگیری تجهیزات لازم

جهت هدایت ایمن یا جلوگیری از آلودگی.

د- عدم توانایی فرمانده برای گماردن اشخاص تازه‌نفس جهت اولین نگهداری در آغاز

سفر و نگهداری‌های جایگزینی متعاقب آن.

۳- عدم تصحیح نواقصی که در قسمت (الف) بند (۲) به آنها اشاره شده است تا حدی که

به گواهینامه‌های فرمانده، افسر سرمهندس و افسران مسؤول نگهداری‌های دریانوردی و

مهندسی و در مواردی به افسر رادیو مربوط می‌شوند و در قسمت (ب) بند (۲) تنها دلایلی به

موجب ماده خواهند بود که براساس آن یک کشور عضو می‌تواند کشتی را توقیف کند.

فصل ۲ - فرمانده - قسمت عرشه

ماده ۲/۱ - اصول اساسی که باید در نگهداری دریانوردی رعایت گردد:

۱- اعضاء بایستی توجه مالکان کشتی، متصدیان کشتی، فرماندهان و پرسنل نگهداری را به اصول ذیل که باید برای تضمین این امر که نگهداری دریانوردی ایمن در کلیه مواقع رعایت گردد، جلب نمایند.

۲- فرمانده هر کشتی ملزم است تضمین نماید که تمهیدات نگهداری برای حفظ نگهداری دریانوردی ایمن، کافی می‌باشند. افسران نگهداری تحت هدایت کلی فرمانده، در طی زمان کشتیک خود به ویژه هنگام جلوگیری از تصادم و به گل نشستن، مسؤول هدایت ایمن کشتی می‌باشند.

۳- اصول اساسی، که شامل موارد ذیل است اما به آنها محدود نمی‌گردد، در خصوص کلیه کشتیها مدنظر قرار خواهند گرفت.

۴ - تمهیدات نگهداری:

الف - ترکیب نگهداری باید در کلیه مواقع برای اوضاع و شرایط غالب، کافی و مناسب بوده و ضرورت حفظ یک دیده‌بانی صحیح را ملحوظ نماید.

ب - به هنگام تعیین ترتیب نگهداری روی پل فرماندهی که می‌تواند شامل درجه‌داران مناسب در عرشه باشد، عوامل ذیل نیز از جمله باید مدنظر قرار داده شوند:

۱ - در هیچ زمانی نباید پل فرماندهی بدون مسؤول باقی بماند.

۲ - شرایط آب و هوایی، دید و اینکه آیا نور روز وجود دارد یا تاریکی.

۳ - نزدیکی خطرهای دریانوردی که ممکن است انجام وظایف ناوبری اضافی را برای افسر مسؤول نگهداری، ضروری گرداند.

۴ - استفاده و وضعیت بهره‌برداری از وسایل کمک ناوبری همچون رادار یا وسایل محل‌یاب الکترونیکی و هرگونه تجهیزات دیگری که بر ناوبری ایمن کشتی مؤثر باشد.

۵ - این که آیا کشتی مجهز به ردیابی اتوماتیک است.

۶ - هرگونه ضرورت‌های غیر معمول برای نگهداری دریانوردی که ممکن است در نتیجه شرایط عملیاتی ویژه پدید آید.

۵ - آمادگی انجام وظیفه:

سیستم نگهبانی بایستی به گونه‌ای باشد که کارایی افسران نگهبان و ملوان‌های نگهبان بر اثر خستگی تضعیف نگردد. وظایف باید به گونه‌ای سازماندهی گردد که اولین نگهبان در شروع سفر و نگهبانهای جانشین بعدی استراحت کافی داشته و از سایر لحاظ نیز آماده انجام وظیفه باشند.

۶ - ناوبری:

الف - سفر مورد نظر را باید با توجه به کلیه اطلاعات مربوطه از قبل برنامه‌ریزی نموده و هر مسیر تعیین شده‌ای را قبل از آغاز سفر مورد بررسی قرار دهد.

ب - در طی نگهبانی، بایستی مسیر جهت‌یابی شده، موقعیت و سرعت را در فواصل زمانی با تناوب کافی، با استفاده از هرگونه وسایل کمکی ناوبری ضروری موجود، کنترل نمود تا اطمینان حاصل شود که کشتی مسیر برنامه‌ریزی شده را تعقیب می‌کند.

ج - افسر نگهبان بایستی در مورد موقعیت و بهره‌برداری از کلیه تجهیزات ایمنی و ناوبری روی کشتی آگاهی کامل داشته و از محدودیت‌های بهره‌برداری از چنین تجهیزاتی مطلع باشد و آنها را مدنظر قرار دهد.

د - افسر مسئول نگهبانی دریا نوردی نباید موظف یا متعهد به انجام وظایفی باشد که محل ناوبری ایمن کشتی هستند.

۷ - تجهیزات ناوبری:

الف - افسر دیده‌بانی بایستی کارآمدترین بهره‌برداری را از کلیه تجهیزات ناوبری در اختیار خود، به عمل آورد.

ب - به هنگام استفاده از رادار، افسر نگهبان بایستی ضرورت رعایت مفاد مربوط به استفاده از رادار را، مندرج در مقررات قابل اعمال جلوگیری از تصادم در دریا، در کلیه مواقع مدنظر قرار دهد.

ج - در صورت لزوم، افسر نگهبان نباید در استفاده از دسته سکان، موتورها و وسایل اخطار صوتی تردید نماید.

۸- وظایف و مسؤولیت‌های ناوبری:

الف - افسر مسؤول نگهداری باید:

۱- وظیفه نگهداری خود را در پیل فرماندهی انجام داده و در هیچ شرایطی آن را ترک ننماید مگر زمانی که بنحوی صحیح جایگزین شود.

۲- به مسؤولیت خود برای هدایت ایمن کشتی علیرغم حضور فرمانده در پیل فرماندهی ادامه دهد، تا زمانی که فرمانده به طور خاص به اطلاع وی برساند که مسؤولیت مزبور را پذیرفته است و برای طرفین مفهوم گردد.

۳- در صورت بروز هرگونه تردیدی در مورد اینکه چه اقدامی را باید در رابطه با ایمنی به عمل آورد، فرمانده را آگاه سازد.

۴- چنانچه دلیلی برای پذیرفتن این امر دارد که افسر جایگزین قادر به ایفای وظایف خود به صورت کارآمد نیست، نگهداری را به وی نسپارد و در این صورت متعاقباً مراتب را به اطلاع فرمانده برساند.

ب - افسر جایگزین در قبول نگهداری، بایستی خود را نسبت به موقعیت تخمینی یا حقیقی کشتی قانع نموده و رد، مسیر و سرعت مورد نظر را تأیید نماید و هرگونه خطراتی برای ناوبری را که انتظار مواجهه با آن در طی نگهداری وی می‌رود باید مورد توجه قرار دهد. ج - سابقه کاملی از حرکات و فعالیتها در طی نگهداری مربوط به هدایت کشتی نگهداری خواهد شد.

۹- دیده‌بان:

علاوه بر ایجاد یک دیده‌بانی بطور صحیح بمنظور ارزیابی کامل موقعیت و خطر تصادم، به گل نشستن و سایر خطرات کشتیرانی، وظایف دیده‌بان بایستی شامل ردیابی کشتی یا هواپیمای دچار خطر، افراد کشتی شکسته، لاشه و قطعات کشتی‌ها نیز می‌گردد باشد. برای ایجاد دیده‌بانی، معیارهای ذیل باید رعایت شوند:

الف - دیده‌بان، باید قادر به بذل توجه کافی نسبت به انجام دیده‌بانی صحیح باشد و هیچ وظیفه دیگری که بتواند مخل این کار گردد توسط او پذیرفته یا به او محول نخواهد شد.

ب - وظایف دیده‌بان و سکان‌دار، جدای از یکدیگر است و سکان‌دار به هنگام هدایت

کشتی نباید بعنوان دیده بان در نظر گرفته شود، یا استثنای کشتیهای کوچک که در محل سکون داری آنها، دید کامل و همه جانبه ای امکان پذیر است و اختلالی در دید شبانه یا هرگونه مانع دیگری برای حفظ دیده بانی صحیح وجود ندارد، افسر مسئول دیده بانی می تواند در روشنایی روز، به تنهایی دیده بانی کند، مشروط بر آنکه در چنین مواردی:

۱- وضعیت با دقت ارزیابی شده و بدون تردید ثابت شده باشد که انجام این کاری خطرناک است.

۲- توجه کامل به تمامی عوامل مربوطه، که شامل موارد ذیل بوده ولی محدود به آنها نیست، مبذول شده باشد:

- وضع هوا

- دید

- تراکم ترافیک

- نزدیک بودن خطر برای هدایت کشتی

- توجه لازم به هنگام دریاوردی در داخل یا نزدیک طرحهای تفکیک

۳- هنگام لزوم هرگونه تغییری در وضعیت، نیروی کمکی جهت احضار به پل فرماندهی در دسترس باشد.

۱۰- هدایت کشتی با داشتن راهنما روی عرشه:

علیرغم وظایف و تعهدات راهنما، حضور وی روی عرشه، فرمانده یا افسر مسئول دیده بانی را از وظایف و تعهدات مربوط به ایمنی کشتی، معاف نمی کند. فرمانده و راهنما، اطلاعات مربوط به روشهای هدایت کشتی، شرایط محلی و مشخصات کشتی را با یکدیگر مبادله خواهند نمود. فرمانده و افسر دیده بانی با راهنما، همکاری نزدیک خواهند نمود و کنترل صحیح بر موقعیت و حرکت کشتی را حفظ خواهند کرد.

۱۱- حفاظت از محیط زیست دریایی:

فرمانده و افسر مسئول دیده بانی، باید از آثار جدی آلودگی عملیاتی یا تصادفی محیط زیست دریایی آگاه باشند و کلیه موارد احتیاطی لازم جهت پیشگیری از چنین آلودگی

راء، خصوصاً در چهارچوب مقررات مربوطه بین‌المللی و بندری به عمل آورند.

ماده ۲/۲ - حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه فرماندهان و افسران ارشد کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر:

فرمانده و افسر ارشد کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۶۰۰ تن یا بیشتر
۱- هر فرمانده و افسر ارشد یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۶۰۰ تن یا بیشتر باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

الف - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ب - الزامات مورد نظر برای صدور گواهینامه بعنوان افسر مسئول نگهداری دریانوردی در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر را داشته و در این مقام، خدمت دریانوردی مورد تأیید به شرح ذیل ارائه نموده باشد:

۱- برای دریافت گواهینامه بعنوان افسر ارشد، حداقل ۱۸ ماه، با این حال چنانچه دستگاه اجرایی آموزش ویژه‌ای را که معادل حداقل ۶ ماه خدمت بعنوان افسر مسئول نگهداری دریانوردی به حساب می‌آورد، الزام نماید. مدت مزبور می‌تواند به حداقل ۱۲ ماه تقلیل یابد.
۲- برای دریافت گواهینامه بعنوان فرمانده، حداقل ۳۶ ماه، با این حال، در صورتی که حداقل ۱۲ ماه از این خدمت دریانوردی به عنوان افسر اول گذرانده شده باشد، یا چنانچه دستگاه اجرایی آموزش ویژه‌ای را که معادل چنین خدمتی به حساب می‌آورد الزام نماید، مدت مزبور می‌تواند به حداقل ۲۴ ماه تقلیل یابد.

ج - امتحان لازم را در حد رضایت دستگاه اجرایی گذرانده باشد. چنین امتحانی باید شامل مواد مندرج در ضمیمه این ماده باشد، اما استثناءاً دستگاه اجرایی می‌تواند این الزامات امتحانی را برای فرماندهان و افسران اول کشتیهای دارای ابعاد محدود که مشغول سفرهای نزدیک ساحل هستند، به صورتیکه لازم می‌داند و با توجه به اثر آن بر ایمنی تمامی کشتی‌هایی که در همان آبها حرکت می‌کنند تغییر دهد.

فرمانده و افسر ارشد کشتی های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن

۳- هر فرمانده و افسر اول یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۴- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

الف- از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ب- ۱- برای دریافت گواهینامه به عنوان افسر ارشد، حایز شرایط یک افسر مسئول نگهبانی دریانوردی در کشتی هایی با ظرفیت ناخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر باشد.

۲- برای دریافت گواهی به عنوان فرمانده، حایز شرایط مربوط به یک افسر مسئول نگهبانی دریانوردی در کشتیهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر و دارای خدمت دریانوردی مورد تأیید به مدت حداقل ۳۶ ماه در این مقام باشد، با وجود این، در صورتی که حداقل ۱۲ ماه از این خدمت دریانوردی به عنوان افسر اول طی شده یا چنانچه دستگاه اجرایی آموزش ویژه ای را که معادل چنین خدمتی به حساب می آورد الزام نماید، مدت مزبور می تواند به حداقل ۲۴ ماه تقلیل یابد.

ج- امتحان مقتضی را در حد رضایت دستگاه اجرایی گذرانده باشد، چنین امتحانی شامل مواد مندرج در ضمیمه خواهد بود، به استثنای این که این دستگاه اجرایی می تواند این الزامات امتحانی را به صورتی که مناسب می داند برای فرماندهان و افسران ارشد کشتی های مشغول به سفرهای نزدیک ساحل تغییر دهد تا آن موادی را که قابل اعمال در آنها یا کشتی های مربوطه نیست با توجه به اثر آن بر ایمنی کلیه کشتی هایی که ممکن است در همان آنها در حال حرکت باشند حذف نماید.

کلیات

۵- سطح دانش الزامی به موجب عناوین مختلف ضمیمه می تواند بر حسب اینکه آیا گواهینامه در سطح فرمانده صادر می شود یا افسر ارشد و بر اساس اینکه آیا گواهینامه یا گواهینامه ها دارای کاربرد در کشتیهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۶۰۰ تن یا بیشتر هستند یا در کشتی های با ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن، تغییر کند.

ضمیمه ماده ۲/۲

حداقل دانش لازم برای صدور گواهینامه فرماندهان و افسران ارشد

کشتیهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر

۱- مواد ارائه شده ذیل جهت آزمون داوطلبان دریافت گواهینامه به عنوان فرمانده و افسر ارشد کشتیهای دارای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر تنظیم شده است. هدف از آن عبارت است از افزایش و گسترش عمقی موضوعات مندرج در ماده ۲/۴- «حداقل شرایط الزامی برای صدور گواهینامه افسران مسؤل نگهبانی دریانوردی در کشتیهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر» با در نظر داشتن این که یک فرمانده در مورد ایمنی کشتی، مسافران، خدمه و محموله آن مسؤولیت نهایی را دارا می باشد، و این که یک افسر ارشد در موقعیتی خواهد بود که هر لحظه چنین مسؤولیتی را بپذیرد، امتحان در این موضوعات به نوعی طراحی خواهد شد که توانایی آنها در فراگیری کلیه اطلاعات موجودی که بر ایمنی کشتی مؤثر است، مورد آزمایش قرار گیرد.

۲- ناوبری و تعیین موقعیت:

الف- برنامه ریزی سفر و ناوبری در تمامی شرایط:

۱- از طریق روشهای مورد قبول تعقیب مسیرهای اقیانوسی.

۲- در آبهای محدود.

۳- دریخ.

۴- با دید محدود.

۵- طرح های تفکیک ترافیک.

۶- در مناطق دارای آثار جزر و مدی وسیع.

ب- تعیین موقعیت:

۱- با بررسی اجرام سماوی، شامل استفاده از خورشید، ستارگان، ماه و سیارات.

۲- با مشاهده مشخصات زمینی، از جمله توانایی در استفاده از جهت یابی از علائم زمینی

ناوبری وسایل کمک ناوبری از قبیل فانوسهای دریایی، چراغهای دریایی و راهنماهای

شناور به همراه نقشه های دریایی مناسب، اخطارهای دریانوردی و سایر نشریات جهت

ارزیابی صحت موقعیت حاصله.

۳ - با استفاده از کلیه وسایل کمک ناوبری الکترونیکی مدرن کشتی در حد رضایت دستگاه اجرایی، به همراه اطلاع خاص از اصول بهره‌برداری، محدودیت‌ها، منابع اشتباه، ردیابی اطلاعات غلط و روش‌های اصلاح جهت کسب تعیین دقیق موقعیت.

۳ - نگهداری

الف - ارائه دانش کامل نسبت به محتوا، کاربرد و مقصود مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، شامل آن ضمیمه‌هایی که به دریانوردی ایمن ارتباط دارد.

ب - ارائه دانش نسبت به ماده ۲/۱ - «اصول اساسی که باید در حفظ نگهداری دریانوردی رعایت گردند.»

۴ - تجهیزات رادار

ارائه دانش به همراه استفاده از شبیه‌ساز رادار یا در صورت موجود نبودن، با استفاده از صفحه مانور، نسبت به مبانی رادار و قابلیت استفاده و بهره‌برداری از آن، و همچنین نسبت به تفسیر و تحلیل اطلاعات به دست آمده از این تجهیزات، شامل:

الف - عوامل مؤثر بر کارکرد و دقت.

ب - تشکیل و حفظ تصاویر.

ج - ردیابی اطلاعات اشتباه، پژواک‌های غلط، بازتاب از دریا و غیره.

د - برد و موقعیت.

ه - شناسایی پژواک‌های مهم.

و - مسیر و سرعت سایر کشتیها.

ز - زمان و مسافت نزدیکترین راه عبور، روبرو شدن یا سبقت کشتیها.

ح - ردیابی تغییرات مسیر و سرعت سایر کشتیها.

ط - تأثیر تغییرات در مسیر یا سرعت خود کشتی یا هر دو.

ی - استفاده از مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

۵ - قطب‌نماها - مغناطیسی و ژيروسکوپی

قابلیت تعیین و اصلاح اشتباهات قطب‌نماهای مغناطیسی و ژيروسکوپی و دانش مربوط

به وسایل اصلاح این اشتباهات.

۶- هواشناسی و اقیانوس نگاری

الف- آرایه توانایی درک و تفسیر یک نقشه سینوپتیک و پیش‌بینی هوای منطقه با توجه به شرایط محلی آب و هوا.

ب- دانش نسبت به خصوصیات سیستم‌های مختلف آب و هوا، شامل طوفان‌های دورانی حاره، و اجتناب از مراکز طوفانی و مناطق خطرناک.

ج- دانش نسبت به سیستم‌های جریان اقیانوسی.

د- توانایی استفاده از کلیه نشریات دریانوردی مربوطه در زمینه جزر و مد و جریان‌ها، شامل نشریات به زبان انگلیسی.

ه- توانایی محاسبه شرایط جزر و مدی.

۷- مانوردهی و هدایت کشتی

مانوردهی و هدایت کشتی در تمام شرایط، از جمله شرایط ذیل:

الف- مانور به هنگام نزدیک شدن به ایستگاهها یا شناورهای راهنما با توجه مقتضی به آب و هوا، جزر و مد، فاصله تا محل توقف و مسافت توقف.

ب- هدایت کشتی در رودخانه‌ها، دهانه‌ها و غیره، با در نظر داشتن تأثیرات جریان، باد و آبهای محدود بر واکنش کشتی نسبت به سکان.

ج- مانوردهی در آبهای کم عمق، از جمله کاهش فاصله زیر کشتی از بستر آب به دلیل تأثیر تکان* پیچش به طرفین و حرکت عمودی.

د- عملکرد متقابل بین کشتی‌های در حال عبور و بین کشتی تحت هدایت و سواحل رودخانه‌ای مجاور (تأثیر کانال).

ه- پهلوگیری و جدا شدن از اسکله تحت شرایط مختلف باد و جزر و مد، یا یدک کش یا بدون آن.

و- انتخاب محل لنگراندازی، لنگراندازی با یک یا دو لنگر در محل‌های محدود

* Squat - کاهش در خلاء زیر کشتی که هنگام حرکت آن در آب ایجاد می‌شود و علتش فرورفتن بدنه و نیز تغییر وضعیت می‌باشد. این تأثیر در آبهای کم عمق کم می‌شود و با کاهش سرعت کشتی تقلیل می‌یابد.

لنگراندازی و عوامل دخیل در تعیین طول کابل لنگر که باید مورد استفاده قرار گیرد.

ز - کشیدن لنگر، آزاد سازی لنگرهای پیچ خورده.

ح - هدایت به حوضچه تعمیراتی خشک، با خسارت و بدون خسارت.

ط - ادا و هدایت کشتی در هوای نامساعد، از جمله کمک به کشتی یا هواپیمای دچار

اضطرار، عملیات یدک‌کشی، روش‌های بیرون نگاه داشتن یک کشتی غیر قابل کنترل از میان

امواج، کاهش کشتی توسط جریان آب و استفاده از روغن.

ی - اقدامات احتیاطی قایق‌ها در مانوردهی برای به آب انداختن قایق‌ها یا وسایل نجات در

هوای نامساعد.

ک - روش‌های سوار کردن نجات یافتگان از قایق‌های نجات یا وسایل نجات.

ل - توانایی تعیین خصوصیات مانوردهی و موتور انواع عمده کشتی‌ها با توجه خاص به

مسافت‌های توقف و دواپر گردش با آب‌خورها و سرعت‌های متفاوت.

م - اهمیت دریانوردی با سرعت کاهش یافته جهت پرهیز از خسارت ایجاد شده موج

سینه یا پاشنه خود کشتی.

ن - تدابیر عملی که باید به هنگام دریانوردی در یخ یا شرایط انباشت یخ در کشتی اتخاذ

گردد.

ق - استفاده از طرح‌های تفکیک ترافیک و مانوردهی در داخل آنها.

۸ - تعادل، ساختار و کنترل خسارت کشتی

الف - درک اصول اساسی ساختار کشتی و نظریه‌ها و عوامل مؤثر بر زاویه آب‌خور سینه و

پاشنه و تعادل و اقدامات لازم برای حفظ زاویه ایمن آب‌خور سینه و پاشنه و تعادل.

ب - دانش نسبت به اثر وارد بر زاویه ایمن آب‌خور سینه و پاشنه و تعادل کشتی در صورت

ورود خسارت به یک قسمت و اقدامات خنثی کننده که باید انجام شود.

ج - استفاده مشخص از جداول و نمودارهای زاویه آب‌خور سینه و پاشنه، و فشار و وسایل

محاسبه فشار، از جمله دانش نسبت به بارگیری محموله‌ها و برقراری توازن به منظور حفظ

فشارهای وارد بر بدنه در حدود قابل قبول.

د - دانش عمومی نسبت به اجزای ساختاری اصلی کشتی و اسامی خاص قطعات مختلف.

۸- دانش نسبت به توصیه‌نامه‌های ای‌م‌کو در خصوص تعادل کشتی.

۹- نیروگاه‌های کشتی

الف- اصول بهره‌برداری از نیروگاه‌های دریایی.

ب- ماشین‌آلات کمکی کشتی.

ج- دانش عمومی نسبت به واژه‌های مهندسی دریایی.

۱۰- جابجایی و انبارسازی محموله

الف- انبارسازی و محکم‌سازی محموله‌ها در کشتی، از جمله مهاربندی محموله.

ب- عملیات بارگیری و تخلیه، با بذل توجه خاص نسبت به بارگیری و تخلیه کالاهای

سنگین.

ج- مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوط به حمل محموله‌ها، بویژه مقررات

بین‌المللی حمل دریایی کالاهای خطرناک (IMDG).

د- حمل کالاهای خطرناک، موارد احتیاط لازم در طی عملیات بارگیری و تخلیه و

مراقبت از کالاهای خطرناک در طول سفر.

۸- دانش عملی نسبت به مندرجات و کاربرد آخرین جزوات راهنمای مربوط به ایمنی

تانکرها.

و- دانش عملی در مورد ترتیبات مورد استفاده رایج برای لوله‌کشی و تلمبه‌زنی.

ز- اصطلاحات و تعاریف بکار رفته برای توصیه و ویژگیهای محموله‌های نفتی متداول

همچون نفت خام، تصفیه‌کننده‌های واسطه و نفت.

ح- مقررات مربوط به آلودگی آب توازن، شستشوی تانک و عملیات آزادسازی گاز.

ط- روشهای رسوب‌گیری محموله نفتی LOAD - ON - TOP.

۱۱- پیش‌گیری از آتش‌سوزی و وسایل اطفاء حریق.

الف- سازماندهی تمرینات آتش‌نشانی.

ب- طبقه‌بندی و وسایل شیمیایی مربوط به حریق.

ج- سیستم‌های اطفاء حریق.

د- حضور در یک دوره تأیید شده اطفاء حریق.

ه - دانش نسبت به مقررات مربوط به تجهیزات اطفاء حریق.

۱۲ - اقدامات اضطراری

الف - اقدامات احتیاطی هنگام به ساحل زدن عمدی کشتی.

ب - اقدامی که باید قبل و بعد از به گل نشستن انجام شود.

ج - شناور ساختن کشتی به گل نشسته، با کمک یا بدون کمک.

د - اقدامی که باید به دنبال بروز تصادم اتخاذ گردد.

ه - جلوگیری موقت از نشستن.

و - اقدامات مربوط به حفاظت و ایمنی مسافران و خدمه در موارد اضطراری.

ز - محدود نمودن خسارت و نجات کشتی به دنبال آتش سوزی یا انفجار.

ح - رها نمودن کشتی.

ط - هدایت در موارد اضطراری، نصب و استفاده از سکان اضطراری، و روشهای نصب

سکان اضطراری در مواردی که امکان پذیر باشد.

ی - نجات افراد از یک کشتی در حال اضطرار یا غرق شده.

ک - روشهای به هر شه آوردن افراد پرت شده به دریا.

۱۳ - مراقبت‌های پزشکی

دانش کامل نسبت به استفاده از محتویات نشریات ذیل:

الف - راهنمای بین‌المللی پزشکی برای کشتیها یا نشریات ملی معادل آن.

ب - بخش پزشکی مقررات بین‌المللی علایم.

ج - راهنمای کمکهای اولیه پزشکی برای استفاده در حوادث مربوط به کالاهای خطرناک.

۱۴ - حقوق دریایی

الف - دانش نسبت به حقوق دریایی بین‌المللی، به شرح مندرج در موافقتنامه‌ها و

کنوانسیون‌های بین‌المللی، در مواردی که بر تعهدات و مسؤولیت‌های ویژه فرمانده تأثیر

می‌گذارند. خصوصاً آن مقرراتی که به ایمنی و حفاظت محیط‌زیست دریایی مربوط

می‌شوند، بویژه باید به موضوعات ذیل توجه نمود:

۱ - گواهینامه‌ها و سایر اسنادی که کشتیها به موجب کنوانسیونهای بین‌المللی باید دارا

باشند، چگونگی کسب آنها و مدت زمان اعتبار قانونی آنها.

۲- مسئولیت‌ها به موجب الزامات مربوطه کنوانسیون بین‌المللی خطوط شاهین.

۳- مسئولیت‌ها به موجب الزامات مربوطه کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان‌اشخاص در دریا.

۴- مسئولیت‌ها به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها.

۵- اعلامیه‌های دریانوردی مربوط به بهداشت، الزامات مندرج در مقررات بین‌المللی بهداشت.

۶- مسئولیت‌ها به موجب کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

۷- مسئولیت‌ها به موجب سایر اسناد بین‌المللی مؤثر بر ایمنی کشتی، مسافران، خدمه و محموله.

ب- میزان دانش نسبت به قوانین دریایی ملی، بستگی به صلاحدید دستگاه اجرایی دارد ولی باید دربرگیرنده تمهیدات ملی برای اجرای موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی باشد.

۱۵- مسئولیت‌های مدیریت و آموزش پرسنل

دانش نسبت به مدیریت، سازماندهی و آموزش پرسنل در کشتی.

۱۶- ارتباطات

الف - داشتن قابلیت ارسال و دریافت پیام‌ها با استفاده از چراغ مورس و استفاده از مقررات بین‌المللی علائم، در مواردی که دستگاه اجرایی، داوطلبان را در این زمینه‌ها برای صدور گواهینامه‌های مدارج پایین‌تر مورد امتحان قرار داده است، آنها برای دریافت گواهینامه بعنوان فرمانده می‌توانند اختیار عدم شرکت در امتحان مجدد در این زمینه‌ها را داشته باشند.

ب - دانش نسبت به روشهای مورد استفاده در ارتباطات رادیوتلفنی و قابلیت استفاده از رادیوتلفن، به ویژه در مورد پیامهای اضطراری، فوریت، ایمنی و ناوبری.

ج - دانش نسبت به روشهای مربوط به ارسال علائم اضطراری به وسیله رادیوتلگراف به شرح پیش‌بینی شده در مقررات رادیویی.

۱۷ - نجات جان اشخاص

دانش کامل نسبت به مقررات و سایل نجات جان اشخاص (کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا)، سازماندهی تمرینات، رهاسازی کشتی، قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بادی و سایر تجهیزات نجات جان اشخاص.

۱۸ - تجسس و نجات

دانش کامل نسبت به کتابچه راهنمای تجسس و نجات کشتیهای تجاری مسکو (MERSAR).

۱۹ - روشهای نشان دادن تبحر

الف - ناوبری

نشان دادن نحوه استفاده از ارتفاع یاب، سمت یاب نجومی، آینه آزیموت توانایی تعیین موقعیت، راه و سمت.

ب - مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

۱ - استفاده از مدل‌های کوچک برای نشان دادن علامات یا نورهای صحیح، یا شبیه‌ساز چراغ دریانوردی.

۲ - تخته مانور یا شبیه‌ساز رادار

ج - رادار

۱ - شبیه‌ساز رادار، یا

۲ - تخته‌های مانور

د - اطفاء حریق

حضور در یک دوره تأیید شده اطفاء حریق

ه - ارتباطات

آزمایش عملی سمعی و بصری

و - نجات جان

به آب اندازی و کار با قایق‌های نجات و سایر وسایل نجات از جمله به تن کردن جلیقه‌های نجات.

ماده ۲/۳ - حداقل الزامات اجباری دریافت گواهینامه برای افسران مسؤول نگهداری دریانوردی و فرماندهان کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن:

۱ - کشتی‌هایی که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال ندارند

الف - هر فرمانده‌ای که در یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال ندارد خدمت می‌کند، برای خدمت به عنوان فرمانده کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن باید دارای گواهینامه مورد قبول دستگاه اجرایی باشد.

ب - هر افسر مسؤول نگهداری دریانوردی که در یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال ندارد خدمت می‌کند، باید دارای گواهینامه مربوط به کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن به بالا باشد.

۲ - کشتی‌هایی که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارند.

الف - فرمانده

۱ - هر فرمانده که در یک کشتی دریایمای با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارد خدمت می‌کند، باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲ - هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

۱ - حداقل ۲۰ سال سن داشته باشد.

۲ - دارای سابقه خدمت دریانوردی مورد تأیید به مدت حداقل ۱۲ ماه به عنوان افسر مسؤول نگهداری دریانوردی باشد.

۳ - دستگاه اجرایی راقانع سازد که وی دارای دانش کافی و مناسب برای وظایف خود در کشتی‌های مربوطه می‌باشد که بایستی شامل موضوعات مندرج در ضمیمه این ماده باشد.

ب - افسر مسؤول نگهداری دریانوردی

۱ - هر افسر مسؤول نگهداری دریانوردی در یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارد، باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲ - هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

۱ - حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد.

۲ - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه از لحاظ بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

۳ - دستگاه اجرایی قانع سازد که وی:

از نظر دستگاه اجرایی آموزش ویژه، شامل یک دوره خدمت دریانوردی به مدت کافی را با موفقیت گذرانده باشد. یا
- خدمت دریانوردی مورد تأیید در قسمت عرشه را به مدت حداقل ۳ سال تکمیل نموده است.

۴ - از نظر دستگاه اجرایی وی دارای دانش کافی و مناسب برای وظایف خود در کشتی‌های مربوطه باشد که بایستی شامل موضوعات مندرج در ضمیمه گردد.

۳ - آموزش

آموزش جهت کسب دانش و تجربه عملی لازم باید بر اساس ماده (۱/۲-) «اصول اساسی لازم‌الرعايه در انجام نگهداری دریایی» و مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوطه باشد.

۴ - معافیت‌ها

دستگاه اجرایی، چنانچه تشخیص دهد که اندازه یک کشتی و شرایط سفر آن به گونه‌ای است که اعمال کامل الزامات این ماده و ضمیمه آن را، غیر منطقی و غیر عملی می‌نماید. می‌تواند با در نظر داشتن ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها مشغول سفر باشند، تا آن حدی که تشخیص می‌دهد فرمانده و افسر مسؤل نگهداری دریانوردی آن کشتی یا آن دسته از کشتی‌ها را از برخی الزامات معاف نماید.

ضمیمه ماده ۲/۳

حداقل دانش لازم افسران مسؤل نگهداری دریانوردی و فرماندهان کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰ تن جهت دریافت گواهینامه

۱ - الف - دانش نسبت به موارد ذیل:

۱ - دریانوردی ساحلی و تاحد لازم، دریانوردی با کمک اجرام سماوی.

۲ - مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

- ۳- مجموعه قوانین بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی (IMDG).
 - ۴- قطب‌نمای مغناطیسی.
 - ۵- رادیو تلفن و ارسال هلالیم بصری.
 - ۶- پیشگیری از آتش‌سوزی و وسایل مقابله با آتش.
 - ۷- نجات جان اشخاص.
 - ۸- اقدامات اضطراری.
 - ۹- مانوردهی کشتی.
 - ۱۰- تعادل کشتی.
 - ۱۱- هواشناسی.
 - ۱۲- نیروگاههای کشتی‌های کوچک.
 - ۱۳- کمکهای اولیه.
 - ۱۴- تجسس و نجات.
 - ۱۵- جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی.
- ب- علاوه بر الزامات بند فرعی (الف)، دانش کافی برای بهره‌برداری ایمن از کلیه وسایل کمک ناوبری و تجهیزات نصب شده در کشتی‌های مربوطه.
- ج- سطح دانش لازم در موضوعات مطرح شده در بندهای فرعی (الف) و (ب) باید برای انجام ایمن وظایف افسر نگهبان، کافی باشد.
- ۲- هر فرمانده که در یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن خدمت می‌کند، علاوه بر الزامات در بند (۱) فوق، باید دستگاه اجرایی را قانع سازد که وی دانش اجرای ایمن کلیه وظایف چنین فرمانده‌ای را دارا می‌باشد.
- ماده ۲/۴ - حداقل الزامات اجباری دریافت گواهینامه برای افسران مسئول نگهبانی دریانوردی کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر:
- ۱- هر افسر مسئول نگهبانی دریانوردی که در یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر خدمت می‌کند باید دارای گواهینامه مناسب باشد.
 - ۲- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

الف - حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - دارای سابقه خدمت دریانوردی مورد تأیید در قسمت عرشه کشتی به مدت حداقل سه سال باشد که شامل دست کم ۶ ماه وظایف نگهداری دریانوردی در پل فرماندهی تحت نظارت یک افسر واجد شرایط خواهد بود، با وجود این، دستگاه اجرایی می تواند اجازه جایگزینی یک دوره آموزشی ویژه به مدت حداکثر ۲ سال از این خدمت دریانوردی مورد تأیید را صادر نماید، مشروط بر آنکه دستگاه اجرایی قانع شده باشد که چنین آموزشی از لحاظ ارزش دست کم معادل آن مدت خدمت دریانوردی است که جایگزین آن می شود.

د - با گذراندن آزمون مناسب، دستگاه اجرایی را قانع سازد که وی دارای دانش نظری و عملی کافی و مناسب برای وظایف خود می باشد.

۳- گواهینامه های خدمت بدون محدودیت

به منظور صدور گواهینامه های خدمت بدون محدودیت از لحاظ منطقه عملیاتی، باید کفایت دانش نظری و عملی داوطلب را در موضوعات مندرج در ضمیمه این ماده توسط آزمونی مورد آزمایش قرار داد.

۴- گواهینامه های محدود

به منظور صدور گواهینامه های محدود خدمت برای سفرهای نزدیک ساحل، دستگاه اجرایی می تواند موضوعات ذیل را با توجه به تأثیر آن بر ایمنی کشتی هایی که ممکن است در همان آبها مشغول دریانوردی باشند، از موضوعات مندرج در ضمیمه حذف نماید.

الف - دریانوردی با کمک اجرام سماوی.

ب - سیستم های الکترونیکی تعیین موقعیت و ناوبری برای آبهایی که تحت پوشش چنین سیستم هایی قرار ندارند.

۵- سطح دانش

الف - سطح دانش لازم در موضوعات مندرج در ضمیمه باید برای انجام ایمن وظایف نگهداری توسط افسر نگهبان کافی باشد.

در تعیین سطح مناسب دانش، دستگاه اجرایی باید مطالب ذکر شده در ذیل هر یک از

موضوعات مندرج در ضمیمه را مدنظر قرار دهد.

ب - آموزش برای کسب دانش نظری و تجربه عملی لازم باید بر مبنای ماده (۲/۱) - «اصول اساسی لازم‌الرعایه در انجام نگهبانی دریانوردی» و مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوطه باشد.

ضمیمه ماده ۲/۴ - حداقل دانش لازم برای افسران مسئول نگهبانی دریانوردی در کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر جهت دریافت گواهینامه

۱ - دریانوردی با کمک اجرام سماوی

توانایی استفاده از اجرام سماوی برای تعیین موقعیت کشتی و خطاهای قطب‌نما.

۲ - دریانوردی با کمک مشخصات زمینی و ساحلی

الف - توانایی تعیین موقعیت کشتی با استفاده از:

۱ - علایم خشکی.

۲ - وسایل کمک ناوبری شامل فانوس‌های دریایی، چراغهای دریایی و راهنماهای

شناور.

۳ - محاسبه تقریبی با در نظر گرفتن بادهای، جزر و مدها، جریان‌ات و سرعت براساس دور پروانه در دقیقه و براساس دفتر ثبت وقایع کشتی.

ب - دانش کامل و توانایی استفاده از نقشه‌ها و انتشارات دریانوردی از قبیل جهت‌های دریانوردی، جداول جزر و مد، اطلاعاتی‌های ویژه دریانوردان، هشدارهای رادیویی، دریانوردی و اطلاعات مسیریابی کشتی.

۳ - دریانوردی با کمک رادار

دانش نسبت به مبانی رادار و توانایی بهره‌برداری و استفاده رادار و توانایی تفسیر و تحلیل اطلاعات به دست آمده از رادار شامل موارد ذیل:

الف - عوامل مؤثر بر کارکرد و دقت.

ب - تشکیل و حفظ تصاویر.

ج - ردیابی اطلاعات اشتباه، پژواکهای غلط، بازتاب از دریا و غیره.

د - برد و موقعیت.

ه - شناسایی پژوهشهای مهم.

و - راه و سرعت سایر کشتی‌ها.

ز - زمان فاصله نزدیکترین راه تلاقی، روبرو شدن یا سبقت گرفتن از کشتی‌ها.

ح - ردیابی تغییرات راه و سرعت سایر کشتی‌ها.

ط - تأثیر تغییرات در راه یا سرعت کشتی خود یا هر دو.

ی - اعمال مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

۴ - نگرهبانی

الف - نشان دادن دانش کامل نسبت به محتوا، دامنه شمول و هدف مقررات بین‌المللی

جلوگیری از تصادم در دریا، از جمله ضمیمه‌های مربوط به دریانوردی ایمن.

ب - نشان دادن دانش نسبت به محتوای ماده (۱/۲-) «اصول اساسی لازم‌الرعایه در انجام

نگرهبانی دریانوردی».

۵ - سیستم‌های الکترونیکی تعیین موقعیت و ناوبری.

توانایی تعیین موقعیت کشتی با استفاده از وسایل کمک ناوبری الکترونیکی در حد

رضایت دستگاه اجرایی.

۶ - جهت‌یاب‌های رادیویی و بازتاب‌کننده‌های صوتی.

توانایی بهره‌برداری از تجهیزات و استفاده صحیح از اطلاعات.

۷ - هواشناسی

دانش نسبت به وسایل هواشناسی موجود در کشتی و کاربرد آنها، دانش نسبت به

ویژگی‌های سیستم‌های مختلف آب و هوا، نحوه ارسال گزارش و سیستم‌های ثبت اطلاعات

و توانایی استفاده از اطلاعات هواشناسی موجود.

۸ - قطب‌نماها - مغناطیسی و ژيروسکوپی

دانش نسبت به اصول قطب‌نماهای مغناطیسی و ژيروسکوپی از جمله خطاها و تصحیح

آنها در رابطه با قطب‌نماهای مغناطیسی، درک سیستم‌های تحت کنترل ژيروسکوپ اصلی و

دانش بهره‌برداری و مراقبت از انواع اصلی قطب‌نماهای ژيروسکوپی.

۹ - سکان اتوماتیک

دانش نسبت به سیستم‌ها و اقدامات مربوط به سکانشاتوماتیک.

۱۰ - ارسال علائم بصری و رادیوتلفنی

الف - توانایی ارسال و دریافت پیام‌ها با استفاده از علائم نوری موریس.

ب - توانایی استفاده از مقررات بین‌المللی علائم.

ج - دانش نسبت به اقدامات مورد استفاده در ارتباطات رادیوتلفنی و توانایی استفاده از

رادیوتلفن‌ها، به ویژه در خصوص پیام‌های اضطراری، فوریت، ایمنی و دریانوردی.

۱۱ - پیشگیری از آتش‌سوزی و وسایل اطفاء حریق.

الف - توانایی سازماندهی تمرینات مربوط به حریق.

ب - دانش نسبت به طبقه‌بندی و مسایل شیمیایی مربوط به حریق.

ج - دانش نسبت به سیستم‌های اطفاء حریق.

د - حضور در یک دوره تأیید شده اطفاء حریق.

۱۲ - نجات جان اشخاص

توانایی سازماندهی تمرینات رهاسازی کشتی و دانش نسبت به بهره‌برداری از قایق‌های

نجات، قایق‌های نجات بادی، وسایل شناوری و سایر وسایل مشابه برای نجات جان

اشخاص به همراه تجهیزات آنها، شامل وسایل رادیویی قابل حمل و چراغهای دریایی

رادیویی نشان‌دهنده موقعیت در وضع اضطراری (EPIRBS). دانش نسبت به تکنیک‌های

حفظ جان در دریا.

۱۳ - اقدامات اضطراری

دانش نسبت به موارد فهرست شده در ضمیمه مربوطه آخرین ویرایش «سند راهنمایی»

ایمکو / سازمان بین‌المللی کار.

۱۴ - مانوردهی و هدایت کشتی

دانش نسبت به:

الف - تأثیرات وزن‌های اضافه شده به کشتی، آبخورها، زاویه آبخور سینه و پاشنه،

تعادل، سرعت و فاصله‌های کف کشتی از بستر دریا در موارد مختلف بر دایره چرخش و

مسافت توقف.

ب - تأثیرات باد و جریان بر هدایت کشتی.

ج - مانور برای نجات افراد پرت شده به دریا.

د - کاهش فاصله کف کشتی از بستر دریا، آب کم عمق و تأثیرات مشابه.

ه - اقدامات مناسب برای لنگراندازی و بستن کشتی.

۱۵ - تعادل کشتی

الف - دانش عملی و استفاده از جداول تعادل، زاویه آبخور سینه و پاشنه و فشار،

نمودارها و تجهیزات محاسبه فشار.

ب - درک اقدامات اساسی لازم به هنگام از دست رفتن نسبی شناوری مطلوب کشتی.

۱۶ - زبان انگلیسی

دانش کافی نسبت به زبان انگلیسی که افسر را قادر به استفاده از نقشه‌ها و سایر نشریات

دریانوردی، درک اطلاعات و پیام‌های هراشناسی در رابطه با ایمنی و عملیات کشتی و داشتن

بیان واضح در ارتباط با سایر کشتی‌ها یا ایستگاههای ساحلی نماید. توانایی درک و استفاده از

واژگان استاندارد دریانوردی ایمکو.

۱۷ - ساختار کشتی

دانش کلی نسبت به اجزای ساختاری اصلی کشتی و اسامی صحیح قطعات مختلف.

۱۸ - جابجایی و انبار نمودن محموله

دانش نسبت به جابجایی و انبار نمودن بی خطر محموله‌ها و تأثیر این عوامل بر ایمنی

کشتی.

۱۹ - کمک‌های پزشکی

استفاده عملی از راهنماهای پزشکی و توصیه‌های پزشکی دریافتی از رادیو شامل

توانایی انجام اقدام مؤثر بر اساس این دانش در صورت وقوع حوادث یا بیماری‌هایی که

احتمال بروز در داخل کشتی را دارند.

۲۰ - تجسس و نجات

دانش نسبت به کتابچه راهنمای تجسس و نجات کشتیهای تجاری ایمکو (MERSAR).

۲۱ - پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی

دانش نسبت به اقدامات احتیاطی لازم‌الرعایه جهت پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی.

ماده ۲/۵ - حداقل الزامات اجباری برای تضمین مهارت مستمر و مطابق روز نگاه داشتن دانش فرماندهان و افسران عرشه:

۱- هر فرمانده و هر افسر عرشه دارای گواهینامه که در دریا خدمت می‌کند یا پس از مدتی در ساحل قصد دارد به دریا بازگردد، به منظور حفظ شرایط خدمت دریانوردی، باید در فواصل منظم حداکثر پنج سال ملزم گردد که دستگاه اجرایی را نسبت به موارد ذیل متقاعد نماید:

الف - صحت مزاج به ویژه از لحاظ دید چشم و شنوایی، و

ب - شایستگی حرفه‌ای:

۱- از طریق آرایه خدمت دریانوردی مورد تأیید به عنوان فرمانده یا افسر عرشه دست‌کم به مدت یک سال طی پنج سال گذشته، یا

۲- براساس کارهایی که در رابطه با وظایف خود در حد درجه گواهینامه‌ای که دارد انجام داده است و حداقل معادل خدمت دریانوردی الزام شده به موجب بند (۱) (ب) (۱) شفاخته می‌شوند، یا

۳- به موجب یکی از موارد ذیل:

- گذراندن یک آزمون مورد تأیید، یا

- به اتمام رساندن موفقیت آمیز یک یا چند دوره تأیید شده، یا

- تکمیل خدمت دریانوردی مورد تأیید به عنوان افسر عرشه به مدت حداقل سه ماه در مقامی بالاتر بلافاصله قبل از تصدی مقامی که به موجب گواهینامه به احراز آن مجاز است.

۲- دستگاه اجرایی ضمن مشاوره با اشخاص ذیربط، بایستی ساختار دوره‌های یادآوری و تجدید معلومات را به نحو مقتضی یعنی داوطلبانه یا اجباری برای فرماندهان و افسران عرشه‌ای که در دریا خدمت می‌کنند، خصوصاً آنهایی که دوباره به خدمت دریانوردی بازگشته‌اند، تدوین نماید یا تدوین آن را بهبود بخشد. دستگاه اجرایی بایستی تضمین نماید که برای امکان دادن به تمامی افراد ذیربط جهت حضور در چنین دوره‌هایی که متناسب با

تجربه و وظایف آنها می باشد، تمهیداتی اتخاذ گردد. این دوره ها بایستی توسط دستگاه اجرایی به تأیید برسد، و شامل تحولات تکنولوژی دریایی و مقررات و توصیه نامه های بین المللی مربوطه در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی باشد.

۳- هر فرمانده و افسر عرشه باید برای ادامه خدمت دریانوردی در کشتیهایی که برای آنها الزامات آموزشی ویژه ای مورد توافق بین المللی قرار گرفته است، آموزش مورد تأیید مربوطه را با موفقیت به پایان برساند.

۴- دستگاه اجرایی باید تضمین نماید که متون تغییرات اخیر در مقررات بین المللی در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی در دسترس کشتیهای تحت صلاحیت آن قرار گرفته است.

ماده ۲/۶- حداقل الزامات اجباری برای درجه دارانی که بخشی از نگهبانی دریانوردی را انجام می دهند:

۱- حداقل الزامات برای درجه دارانی که بخشی از نگهبانی دریانوردی را روی یک کشتی دریایمای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر انجام می دهند در بند (۲) بیان شده است. این الزامات، مربوط به صدور گواهینامه برای دریانوردانی که قابل نیستند و همچنین، به استثنای کشتیهایی با اندازه محدود، ارتباطی هم با حداقل الزامات برای درجه داری که باید تنها ملوان نگهبانی دریانوردی باشد، ندارد.

دستگاههای اجرایی می توانند برای درجه داری که باید تنها درجه دار نگهبانی دریانوردی باشد، آموزش و شرایط اضافی الزام نمایند.

۲- هر درجه داری که بخشی از نگهبانی دریانوردی را در یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر انجام می دهد باید:

الف - کمتر از ۱۶ سال سن نداشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - دستگاه اجرایی را متقاعد سازد که وی:

۱- خدمت دریانوردی مورد تأیید را که شامل حداقل شش ماه تجربه دریایی خصوصاً در

ارتباط با وظایف نگهبانی دریانوردی می‌شود به پایان رسانده باشد، یا
۲- به نحو موفقیت‌آمیزی دوره آموزش ویژه را که شامل یک دوره کافی خدمت
دریانوردی به شرح الزام شده توسط دستگاه اجرایی می‌شود و کمتر از دو ماه نخواهد بود
قبل از رفتن به دریا و یا در کشتی گذرانده باشد.

د- دارای تجربه یا آموزشی در موارد ذیل باشد:

۱- اصول اساسی اطفاء حریق، کمک‌های اولیه، تکنیک‌های حفظ جان در دریا، خطرات
بهداشتی و ایمنی شخصی.

۲- توانایی درک دستورها و تفهیم مطالب به افسر نگهبان در مسایل مربوط به وظایف خود.

۳- توانایی هدایت کشتی و رهايت فرامین سکان، و نیز دانش کافی نسبت به قطب‌نماهای
مغناطیسی و ژيروسکوپی برای انجام این وظایف.

۴- توانایی انجام دیده‌بانی مناسب با استفاده از بینایی و شنوایی و گزارش دادن مکان
تقریبی یک علامت صوتی، نوری یا سایر اشیاء بر اساس درجه و نقطه.

۵- آشنایی با تبدیل سکان اتوماتیک به سکان دستی و بالعکس.

۶- آشنایی با نحوه استفاده از سیستم‌های مربوطه ارتباط داخلی و اعلام هشدار دهنده.

۷- دانش نسبت به اعلام اضطرار منور.

۸- دانش نسبت به وظایف خود در موارد فوریت.

۹- دانش نسبت به واژه‌ها و تعاریف رایج در کشتی متناسب با وظایف خود.

۳- تجربه، خدمت یا آموزش مورد نیاز به موجب بندهای (۲) (ج) و (د) را می‌توان از
طریق انجام وظایف در ارتباط با نگهبانی دریانوردی به دست آورد ولی فقط در صورتی که
این وظایف تحت نظارت مستقیم فرمانده، افسر مسئول نگهبانی دریانوردی یا یک ملوان
واجد شرایط اجرا شوند.

۴- دستگاه‌های اجرایی تضمین خواهند نمود که برای هر دریانوردی که طبق مفاد این
ماده، بر اساس تجربه یا آموزش، واجد شرایط خدمت بوده و به عنوان درجه‌دار انجام‌دهنده
بخشی از نگهبانی دریانوردی می‌باشد، مدرکی قانونی صادر گردد یا مدرک موجود وی به
نحو مقتضی مورد تأیید مجدد قرار گیرد.

۵- هر دریانورد می تواند توسط دستگاه اجرایی واجد الزامات این ماده شناخته شود، مشروط بر آنکه به مدت حداقل یک سال در طی پنج سال قبل از لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای آن دستگاه اجرایی در پست مشابهی در قسمت عرشه خدمت کرده باشد.

ماده ۲/۷ - اصول اساسی لازم الرعایه در انجام نگهداری دریانوردی در بندر

۱- در هر کشتی که در شرایط عادی در بندر به صورت ایمن بسته شده یا به صورت ایمن لنگر انداخته است، فرمانده تدابیر لازم را جهت انجام نگاهبانی صحیح و مؤثر به منظور حفظ ایمنی اتخاذ خواهد نمود.

۲- در سازماندهی نگهداری ها باید به «توصیه نامه در خصوص اصول و راهنمایی عملیاتی برای افسران عرشه مسئول نگهداری در بند «و» توصیه نامه در خصوص اصول و راهنمایی عملیاتی برای افسران مهندس مسئول نگهداری موتورخانه در بندر» مصوب کنفرانس بین المللی آموزش و اعطای گواهینامه دریانوردان در ۱۹۷۸ توجه نمود.

ماده ۲/۸ - حداقل الزامات اجباری برای نگهداری در بندر در کشتی های حامل کالای خطرناک

۱- فرمانده هر کشتی حامل کالای فله خطرناک که می تواند بالقوه یا بالفعل مواد منفجره، قابل اشتعال، سمی، تهدیدکننده سلامت یا آلوده کننده محیط زیست باشد - تضمین خواهد نمود که نگهداری این عرشه و نگهداری ایمن موتورخانه مهندسی توسط افسران واجد شرایط مقتضی یا در صورت لزوم درجه داران واجد شرایط که همگی در کشتی حاضر و آماده هستند انجام خواهد شد حتی هنگامی که کشتی در بندر به صورت ایمن بسته شده یا به صورت ایمن لنگر انداخته است.

۲- فرمانده هر کشتی حامل کالای خطرناک غیر فله که می تواند بالقوه یا بالفعل مواد منفجره، قابل اشتعال، سمی، تهدیدکننده سلامت یا آلوده کننده محیط زیست باشد، در سازماندهی تدابیر نگهداری ایمن، توجه کامل به ماهیت، کمیت، بسته بندی و انبار نمودن کالای خطرناک و هرگونه شرایط خاص در کشتی، دریا و ساحل مبذول خواهد نمود.

۳- در سازماندهی نگهداری ها توجه کامل باید نسبت به «توصیه نامه در خصوص اصول و راهنمایی عملیاتی برای افسران عرشه مسئول نگهداری در بند «و» توصیه نامه در خصوص

اصول و راهنمایی عملیاتی افسران مهندس مسؤول نگهداری موتورخانه در بندر» مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و اعطای گواهینامه دریانوردان در ۱۹۷۸ مبدول گردد.

فصل ۳ - قسمت موتورخانه

ماده ۳/۱ - اصول اساسی که باید در نگهداری موتورخانه رعایت گردند:

۱ - کشورهای عضو باید توجه مالکین کشتی، متصدیان کشتی، فرماندهان، افسران سرمهندس و پرسنل نگهداری را به اصول ذیل که بایستی جهت تضمین نگهداری ایمن موتورخانه در تمام مواقع رعایت گردند، معطوف نمایند.

۲ - واژه «نگهبانی» در این ماده به معنای یک گروه از پرسنل تشکیل دهنده نگهداری یا مدت زمانی از مسؤولیت افسر مهندس که در طول آن ممکن است حضور فیزیکی وی در فضای موتورخانه الزامی باشد یا نباشد به کار می‌رود.

۳ - اصول اساسی، که شامل موارد ذیل بوده ولی منحصر به آنها نیست، در مورد کلیه کشتی‌ها مدنظر قرار خواهند گرفت.

۴ - کلیات:

الف - افسر سرمهندس هر کشتی موظف است ضمن مشورت با فرمانده، تضمین نماید که تدابیر نگهداری برای انجام نگهداری ایمن کافی می‌باشند. به هنگام تعیین ترکیب نگهداری، که می‌تواند شامل درجه داران و اجد شرایط موتورخانه باشد، از جمله ضوابط ذیل باید در نظر گرفته شوند:

۱ - نوع کشتی.

۲ - نوع و وضعیت ماشین‌آلات.

۳ - روشهای خاص عملیات که توسط عواملی از قبیل هوا، یخ، آب آلوده، آب کم عمق، وضعیت اضطراری، جلوگیری از پیشروی خسارت یا کاهش آلودگی تعیین می‌شوند.

۴ - شرایط و تجربه نگهبان.

۵ - ایمنی جان اشخاص، کشتی، کالا و بندر، و حفاظت محیط‌زیست.

۶ - رعایت مقررات بین‌المللی، ملی و محلی.

۷- انجام عملیات عادی کشتی.

ب- افسر مهندس مسئول نگهداری تحت هدایت افسر سر مهندس، در صورت لزوم، مسئول بازرسی، عملیات و آزمایش کلیه ماشین آلات و تجهیزات تحت مسئولیت خود خواهد بود. افسر مهندس مسئول نگهداری که نماینده افسر سر مهندس می باشد و مسئولیت عمده وی در تمام مواقع، عملیات ایمن و کارآمد و مراقبت ماشین آلات مؤثر در ایمنی کشتی خواهد بود.

ج- افسر سر مهندس، باید ضمن مشورت با فرمانده، با توجه به نیاز به سوخت، آب، مواد روان کننده، مواد شیمیایی، مواد مصرفی و وسایل یدکی دیگر، ابزار، آذوقه و هرگونه مایحتاج دیگر، احتیاجات سفر مورد نظر را از قبل تعیین نماید.

۵- عملیات:

الف- افسر مهندس مسئول نگهداری باید تضمین نماید که تمهیدات نگهداری ایجاد شده انجام می شود. چنانچه درجه داران موتورخانه قسمتی از نگهداری را تشکیل دهند، تحت هدایت کلی وی، ملزم به همکاری در عملیات ایمن و کارآمد ماشین آلات جلوگیری و تجهیزات کمکی خواهند بود.

ب- در زمان شروع نگهداری موتورخانه، پارامترهای عملیاتی جاری و وضعیت کلیه ماشین آلات باید مورد تأیید قرار گیرند. هر دستگاهی که بصورت صحیح کار نکند، و انتظار نقص برود و یا نیاز به سرویس خاصی داشته باشد، باید به همراه هر اقدامی که قبلاً به عمل آمده مورد توجه قرار گیرد. برای هرگونه اقدام بیشتر در صورت لزوم، باید برنامه هایی تنظیم گردد.

ج- افسر مهندس مسئول نگهداری باید تضمین نماید که دستگاههای اصلی جلوگیری و سیستم های کمکی، تحت نظارت دایم نگاه داشته شوند در فواصل زمانی مناسب از ماشین آلات و محوطه سکان بازرسی بعمل آید و اقدام مقتضی جهت رفع هرگونه نقص کشف شده انجام گیرد.

د- هنگامیکه متصدیان موتورخانه مستقر گردیده اند، افسر مهندس مسئول نگهداری در

تمام مواقع باید قادر به راه‌اندازی تجهیزات جلوبرنده براساس نیاز کشتی به تغییر جهت یا سرعت باشد، هنگامیکه فضای موتورخانه بطور موقت خالی از افراد است افسر وظیفه تعیین شده مسئول نگهداری باید قابل دسترس و جهت حضور در فضای موتورخانه در حالت آماده‌باش باشد.

ه- کلیه دستورات پل فرماندهی باید فوراً به مرحله اجرا درآیند. تغییرات جهت یا سرعت واحد جلوبرنده اصلی باید ثبت شوند، جز در موردی که دستگاه اجرایی نظر دهد که اندازه یا ویژگی‌های یک کشتی خاص چنین ثبتی را غیر عملی می‌سازد. افسر مهندس مسئول نگهداری باید تضمین نماید که کنترل‌های واحد جلوبرنده اصلی، هنگامی که در وضعیت روش بهره‌برداری دستی قرار دارند، بطور پیوسته در حالت آماده‌باش یا مانور مورد مراقبت قرار گیرند.

و- هیچ وظیفه‌ای به افسر مهندس مسئول نگهداری محول یا توسط وی پذیرفته نخواهد شد که محل وظیفه نظارت وی در رابطه با سیستم جلوبرنده اصلی و تجهیزات فرعی آن باشد و وی باید تضمین نماید که سیستم اصلی جلوبرنده و تجهیزات کمکی آن تا زمانی که پست وی به نحو مقتضی به دیگری سپرده نشده است تحت نظارت دائم قرار گیرد.

ز- توجه مقتضی باید به نگهداری و حفاظت کلیه ماشین‌آلات، از جمله سیستمهای مکانیکی، الکتریکی و مکند هیدرولیک و بادی، وسایل کنترل آنها و تجهیزات ایمنی مربوطه، کلیه تجهیزات سیستمهای خدمات اسکان و ثبت مواد مصرفی ذخیره شده و استفاده از تجهیزات یدکی مبذول گردد.

ح- افسر سرمهندس باید تضمین نماید که افسر مهندس مسئول نگهداری از کلیه تعمیرات و مراقبت‌های پیشگیرانه، کنترل خسارت یا عملیات تعمیراتی که باید در طول نگهداری انجام پذیرد مطلع می‌شود. افسر مهندس مسئول نگهداری وظیفه از رده خارج کردن، کنار گذاشتن و تنظیم کلیه ماشین‌آلات تحت مسئولیتش را که باید با آنها کار شود، به عهده خواهد داشت و کلیه کارهای بعمل آمده را ثبت خواهد نمود.

ط- قبل از مرخص شدن از وظیفه، افسر مهندس مسئول نگهداری باید اطمینان یابد که

کلیه رویدادهای مربوط به ماشین آلات اصلی و کمکی به نحو مناسب ثبت می شوند.

ی - جهت پرهیز از هر خطری نسبت به ایمنی کشتی و خدمه آن، افسر مهندس مسئول نگرهبانی باید در صورت آتش سوزی، اقدامات قریب الوقوع در محوطه های موتورخانه راکه می توانند سبب کاهش سرعت کشتی، نقص قریب الوقوع در جهت یابی، توقف سیستم جلوبرنده یا هر تغییری در تولید نیروی برق یا تهدید مشابهی نسبت به ایمنی شوند فوراً به پل فرماندهی اطلاع دهد. مطلع ساختن پل فرماندهی، در صورت امکان باید قبل از بعمل آمدن تغییرات انجام گیرد تا اینکه حداکثر زمان موجود برای انجام هرگونه اقدامات ممکن جهت پرهیز از یک سانحه دریایی بالقوه در اختیار پل فرماندهی گذاشته شود.

ک - هنگامیکه موتورخانه در وضعیت آماده به کار قرار می گیرد، افسر مهندس مسئول نگرهبانی باید اطمینان یابد که کلیه ماشین آلات و تجهیزاتی که ممکن است در طول مانور مورد استفاده قرار گیرند در وضعیت آمادگی فوری می باشند و نیروی ذخیره کافی برای اسکان و سایر ملزومات موجود می باشد.

۶ - الزامات نگرهبانی:

الف - هر عضو نگرهبانی باید با وظایف نگرهبانی محوله به وی آشنا باشد. بعلاوه هر عضو باید در خصوص کشتی از موارد ذیل برخوردار باشد:

- ۱ - دانش نسبت به استفاده از سیستم های ارتباط داخلی مقتضی.
 - ۲ - شناختن مسیرهای فرار از محوطه های موتورخانه.
 - ۳ - دانش نسبت به سیستم های اعلام خطر موتورخانه و توانایی تمیز بین اعلام خطرهای متفاوت با توجه خاص به اعلام خطر CO₂.
 - ۴ - دانستن محل و نحوه استفاده از تجهیزات آتش نشانی در محوطه های موتورخانه.
- ب - ترکیب نگرهبانی کشتی در حال حرکت، در کلیه مواقع، باید برای تضمین عملیات ایمن کلیه ماشین آلات مؤثر در عملیات کشتی، به روش اتوماتیک یا دستی، کافی و برای اوضاع و احوال غالب مناسب باشد. جهت نیل به این امر از جمله موارد ذیل باید در نظر گرفته شوند:

- ۱- نظارت کافی، در کلیه مواقع بر ماشین‌آلات مؤثر در عملیات ایمن کشتی.
- ۲- وضعیت و مطمئن بودن تجهیزات هدایتی و جلوبرنده که از راه دور بهره‌برداری می‌شوند و وسایل کنترل آنها، محل کنترل و روش‌های قرار دادن آنها در حالت بهره‌برداری دستی عملیات در صورت خرابی یا وضعیت اضطراری.
- ۳- محل و نحوه استفاده از دستگاهها و وسایل ردیابی حریق، اطفای حریق یا جلوگیری از پیشروی حریق.
- ۴- نحوه استفاده و وضعیت عملیاتی تجهیزات کمکی، آماده به کار و اضطراری مؤثر در عملیات ایمن ناوبری، بستن یا انتقال کشتی به محوطه تعمیراتی.
- ۵- اقدامات و رویه‌های ضروری جهت حفظ وضعیت تأسیسات موتورخانه به منظور تضمین عملیات کارآمد آنها در طول کلیه حالت‌های بهره‌برداری از کشتی.
- ۶- هرگونه ضرورت دیگری در مورد نگرانی که ممکن است در نتیجه اوضاع و احوال عملیاتی خاص ایجاد شود.
- ج- در لنگرگاه بدون محافظ افسر سرمهندس باید با فرمانده در مورد انجام یا عدم انجام نگرانی کشتی در حال حرکت مشورت نماید.
- ۷- آمادگی جهت انجام وظیفه:
سیستم نگرانی باید بگونه‌ای باشد که کارایی نگرانی بواسطه خستگی دچار اختلال نشود. وظایف باید بگونه‌ای توسط افسر مهندس ارشد سازماندهی شود که اولین نگرانی در شروع سفر و نگرانی‌های جانشین بعدی به اندازه کافی استراحت داشته و از سایر جهات آماده انجام وظیفه باشند.
- ۸- حفاظت محیط‌زیست دریایی:
کلیه افسران مهندس و درجه‌داران موتورخانه باید از آثار جدی آلودگی محیط‌زیست دریایی ناشی از عملیات یا حادثه آگاه باشند و کلیه اقدامات احتیاطی احتمالی را جهت پیشگیری از اینگونه آلودگی بویژه در چهارچوب مقررات بندری و بین‌المللی مربوطه به عمل آورند.

ماده ۳/۲ - حداقل شرایط الزامی جهت صدور گواهینامه افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیرو جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود:

۱ - هر افسر سرمهندس و افسر مهندس دوم یک کشتی دریایی که قدرتش توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات قدرت جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲ - هر داوطلب صدور گواهینامه باید:

الف - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج بویژه بینایی و شنوایی و ... برخوردار باشد.

ب - از شرایط لازم جهت دریافت گواهینامه بعنوان افسر مهندس مسئول نگهداری برخوردار باشد و:

۱ - جهت دریافت گواهینامه بعنوان افسر مهندس دست‌کم ۱۲ ماه خدمت دریایی تأیید شده بعنوان افسر کمک مهندس یا افسر مهندس داشته باشد.

۲ - جهت دریافت گواهینامه بعنوان متصدی افسر سرمهندس حداقل ۳۶ ماه خدمت دریایی تأیید شده داشته باشد، که دست‌کم ۱۲ ماه آن را به متصدی یک سمت واجد مسئولیت‌گذرانده و در این مدت از صلاحیت خدمت بعنوان افسر مهندس دوم برخوردار باشد.

ج - در یک دوره عملی اطفاء حریق مورد تأیید شرکت نموده باشد.

د - آزمون مناسب را در حد رضایت دستگاه اجرایی گذرانده باشد. این آزمون باید دربرگیرنده مواد مندرج در ضمیمه ماده حاضر باشد، با این استثنایکه دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات امتحانی را برای افسران کشتیهای دارای نیروی جلوبرنده محدود که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارند، به گونه‌ای که لازم تشخیص می‌دهد و یا در نظر گرفتن اثر تغییر این الزامات بر ایمنی کلیه کشتیهایی که ممکن است در همان آبها مشغول دریاوردی باشند، تغییر دهد.

۳ - آموزش جهت دست‌یابی به دانش نظری و تجربه عملی لازم بایستی با در نظر گرفتن

مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوطه انجام پذیرد.

۴- سطح دانش مورد لزوم به موجب بندهای مختلف ضمیمه می‌تواند بر این اساس که گواهینامه در سطح افسر مهندس ارشد در حال صدور است یا افسر مهندس دوم، تغییر داده شود.

ضمیمه ماده ۳/۲ -

حداقل دانش لازم جهت صدور گواهینامه افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی یا ۳۰۰۰ کیلووات نیرو جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود.

۱- سرفصل‌های آرایه شده ذیل جهت آزمون داوطلبان دریافت گواهینامه به عنوان افسر سرمهندس یا افسر مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی یا ۳۰۰۰ کیلووات نیرو جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود، تدوین شده است. با در نظر داشتن اینکه افسر مهندس دوم باید در موقعیتی باشد تا مسؤلیتهای افسر مهندس ارشد را در هر زمان قبول کند، آزمون در این موضوعات درسی باید با هدف آزمایش توانایی داوطلب در فراگیری کلیه اطلاعات موجود که بر عملیات ایمن موتورخانه کشتی اثر می‌گذارد، طرح شود.

۲- در ارتباط با بند ۴ (الف) ذیل، دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات علمی را برای انواع ماشین‌آلات جلوبرنده، به غیر از آن تأسیسات موتورخانه‌ای که گواهینامه اعطایی برای آنها دارای اعتبار است، حذف کند. گواهینامه اعطا شده بر چنین مبنایی برای هیچ دسته از تأسیسات موتورخانه‌ای حذف شده معتبر نخواهد بود، تا زمانی که افسر مهندس ثابت کند که به نحو مطلوب دستگاه اجرایی در این مواد واجد شایستگی می‌باشد چنین محدودیتی باید در گواهینامه ذکر شود.

۳- هر داوطلب باید در موضوعات ذیل دارای دانش نظری باشد:

الف- ترمودینامیک و انتقال حرارت.

ب- مکانیک و هیدرومکانیک.

ج - اصول بهره‌برداری از تأسیسات تولید نیروی کشتی (دیزل، بخار و توربین گاز) و منجمدسازی.

د - خواص فیزیکی و شیمیایی سوخت‌ها و مواد روان‌کننده.

ه - تکنولوژی مواد.

و - مسایل شیمیایی و فیزیکی مربوط به آتش و مواد خاموش‌کننده.

ز - الکترو تکنولوژی دریایی، تجهیزات الکترونیکی و الکتریکی.

ح - مبانی سیستم‌های خودکار، اندازه‌گیری و کنترل.

ط - معماری دریایی و ساختمان کشتی شامل کنترل خسارت.

۴ - هر داوطلب باید حداقل در دروس ذیل از دانش کافی برخوردار باشد.

الف - بهره‌برداری و نگهداری از:

۱ - موتورهای دیزل دریایی.

۲ - موتورهای بخار جلوبرنده دریایی.

۳ - توربین‌های گازی دریایی.

ب - بهره‌برداری و نگهداری ماشین‌آلات کمکی، شامل سیستم‌های تلمبه‌زنی و

لوله‌کشی، تأسیسات دیگ بخار کمکی و سیستم‌های سکان.

ج - بهره‌برداری، آزمایش و نگهداری تجهیزات برقی و تجهیزات کنترل.

د - بهره‌برداری و نگهداری تجهیزات جابجایی کالا و ماشین‌آلات عرشه.

ه - ردیابی نقص ماشین‌آلات، تعیین محل نواقص و اقدام جهت جلوگیری از خسارت.

و - سازماندهی روش‌های تعمیر و نگهداری ایمن.

ز - روشها و وسایل کمکی جهت جلوگیری، کشف و اطفاء حریق.

ح - روشها و وسایل کمکی جهت جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست توسط کشتیها.

ط - مقرراتی که جهت جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست دریایی باید رعایت شوند.

ی - آثار آلودگی دریایی بر محیط‌زیست.

ک - کمکهای اولیه مربوط به آسیب‌هایی که ممکن است در فضاها یا موتورخانه واقع

شوند و استفاده از تجهیزات کمکهای اولیه.

ل - کاربردها و نحوه استفاده از وسایل نجات.

م - روشهای کنترل خسارت.

ن - عملکردهای کاری ایمن.

۵- هر داوطلب باید از حقوق دریایی بین‌المللی مندرج در موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی تا جایی که بر تعهدات و مسؤولیتهای خاص قسمت موتورخانه تأثیر می‌گذارند، بویژه آنهایی که به ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی مربوط می‌شوند آگاهی داشته باشد. حدود دانش نسبت به قوانین دریایی در صلاحدید دستگاه اجرایی بوده اما باید تدابیر ملی جهت اجرای موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی را نیز در برگیرد.

۶- هر داوطلب باید از دانش مدیریت، سازماندهی و آموزش پرسنل در کشتی برخوردار باشد.

ماده ۳/۳ - حداقل شرایط الزامی جهت دریافت گواهینامه توسط افسران سر مهندس و افسران مهندس دوم کشتیهایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با نیروی جلوبرنده بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود:

۱ - هر افسر سر مهندس و افسر مهندس دوم یک کشتی دریایی که قدرتش توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با نیروی جلوبرنده بین ۷۵۰ و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲ - هر داوطلب صدور گواهینامه باید:

الف - از نظر دستگاه اجرایی از صحت پزشکی بویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ب - برای دریافت گواهینامه افسر مهندس مسوول نگرهبانی واجد شرایط باشد. و

۱ - جهت صدور گواهینامه بعنوان افسر مهندس دوم، حداقل ۱۲ ماه خدمت دریایی

تأیید شده بعنوان کمک افسر مهندس یا افسر مهندس داشته باشد.

۲ - جهت دریافت گواهینامه بعنوان افسر سر مهندس بایستی حداقل ۲۴ ماه خدمت

دریایی تأیید شده را گذرانده باشد و حداقل ۱۲ ماه از آن را با داشتن صلاحیت خدمت بعنوان افسر مهندس دوم گذرانده باشد.

ج - در یک دوره عملی تأیید شده اطفأ حریق شرکت کرده باشد.

د- آزمون مناسب را به نحو مطلوب دستگاه اجرایی قبول شده باشد. چنین آزمونی باید، شامل مواد متدرج در ضمیمه این ماده باشد مگر اینکه دستگاه اجرایی الزامات آزمون و خدمت دریایی افسران کشتی‌هایی را که سفرهای نزدیک ساحل انجام می‌دهند با در نظر داشتن انواع کنترل‌های هدایت از راه دور و اتوماتیک که کشتیها به آن مجهزند و اثرات آن بر روی ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها سفر نمایند تغییر دهد.

۳- آموزش جهت دستیابی به تجربه عملی و علم نظری لازم باید توصیه نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه را مورد توجه قرار دهد.

۴- سطح دانش مورد لزوم بندهای مختلف ضمیمه می‌تواند بر طبق اینکه گواهینامه در سطح افسری مهندسی در حال صدور است یا در سطح افسر مهندس دوم، تغییر کند.

۵- هر افسر مهندسی که واجد صلاحیت جهت خدمت بعنوان افسر مهندس دوم در کشتی‌هایی می‌باشد که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود، می‌تواند به عنوان افسر سر مهندس کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با کمتر از ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده تأمین می‌شود، خدمت کند مشروط بر اینکه بایستی حداقل دارای ۲۱ ماه خدمت دریایی تأیید شده بعنوان افسر مهندس در سمتی از مسوولیت باشد.

ضمیمه ماده ۳/۳

حداقل دانش مورد لزوم صدور گواهینامه افسران سر مهندس و افسران مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلو برنده اصلی یا نیروی جلو برنده‌ای بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود

۱- سر فصل داده شده ذیل جهت آزمون داوطلبان صدور گواهینامه بعنوان افسر سر مهندس یا افسر مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با نیروی جلوبرنده‌ای بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود، گردآوری می‌گردد. با در نظر داشتن اینکه یک افسر مهندس دوم باید در سمتی باشد که مسوولیت‌های افسر مهندس ارشد در هر زمان را بر عهده گیرد، آزمون در این موضوعات درسی باید به گونه‌ای طراحی شود که قادر به آزمایش توانایی داوطلب در فراگیری کلیه اطلاعات موجود

و مؤثر بر عملیات ایمن موتورخانه کشتی باشد.

۲- در ارتباط با قسمت (د) بند (۳) و قسمت (الف) بند (۴) ذیل، دستگاه اجرایی می‌تواند دانش لازمه برای انواع موتورخانه جلوبرنده را به غیر از آن تأسیسات موتورخانه‌ای که گواهینامه اعطاء شده به آنها باید معتبر باشد، حذف کند گواهینامه اعضاء شده بر چنین مبنایی نباید جهت هر دسته از تأسیسات موتورخانه که حذف گشته است معتبر باشد تا زمانی که افسر مهندس ثابت نماید که در این مواد به نحو مطلوب دستگاه اجرایی صالح می‌باشد. این چنین محدودیت‌هایی باید در گواهینامه قید شود.

۳- هر داوطلب باید دارای علم نظری پایه‌ای کافی برای فهم اصول اساسی دخیل در موضوعات درسی ذیل باشد:

الف - مراحل احتراق.

ب - انتقال حرارت.

ج - مکانیک‌ها و هیدرومکانیک‌ها.

د - ۱ - موتورهای دیزل دریایی.

۲ - موتور جلوبرنده بخار دریایی.

۳ - توربین‌های گازی.

ه - سیستم‌های سکان.

و - خواص سوختها و روان‌کننده‌ها.

ز - خواص مواد.

ح - مواد خاموش‌کننده آتش.

ط - تجهیزات الکتریکی دریایی.

ی - سیستم‌های خودکار، اندازه‌گیری و کنترل.

ک - ساختمان کشتی، شامل کنترل خسارت.

ل - سیستم‌های کمکی.

۴- هر داوطلب باید دانش عملی کافی را حداقل در موضوعات درسی ذیل دارا باشند:

الف - بهره‌برداری و نگهداری از:

- ۱- موتورهای دیزل دریایی.
 - ۲- موتور جلو برنده بخار دریایی.
 - ۳- توربین های گازی.
 - ب- بهره برداری و نگهداری سیستم های موتورخانه کمکی، شامل سیستم های مکان.
 - ج- بهره برداری، آزمایش و نگهداری تجهیزات کنترل و الکتریکی.
 - د- بهره برداری و نگهداری تجهیزات تخلیه و بارگیری ماشین آلات عرشه.
 - ه- کشف نقص ماشین آلات، تعیین محل نواقص و اقدام جهت جلوگیری خسارت.
 - و- سازماندهی روشهای تعمیر و نگهداری ایمن.
 - ز- روشها و تجهیزات جلوگیری، کشف و اطفاء حریق.
 - ح- مقرراتی که باید در مورد آلودگی محیط دریایی و روشها و تجهیزات جلوگیری از چنین آلودگی رعایت گردند.
 - ط- کمک های اولیه مربوط به آسیب های احتمالی مورد انتظار در فضاها و موتورخانه و استفاده از تجهیزات کمکی های اولیه.
 - ی- عملکرد و استفاده از لوازم نجات.
 - ک- روشهای کنترل خسارت با توجه خاص به اقدامی که باید در صورت جاری شدن آب دریا در موتورخانه صورت گیرد.
 - ل- شیوه های ایمنی کار.
 - ۵- هر داوطلبی باید هنگام اجرای تعهدات خاص و مسئولیت های قسمت موتورخانه، بخصوص آنهایی که مربوط به ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی می باشند، از حقوق دریایی بین الملل به نحو مندرج در موافقت نامه ها و کنوانسیون های بین المللی مطلع باشد. میزان اطلاع از قوانین ملی به صلاحدید دستگاه اجرایی واگذار گردیده است، اما باید تعهدات ملی مربوط به اجرای موافقت نامه ها و کنوانسیون های بین الملل را نیز شامل گردد.
 - ۶- هر داوطلب باید علم مدیریت پرسنل، سازماندهی و آموزش در کشتیها را دارا باشد.
- ماده ۳/۴ - حداقل شرایط الزامی جهت صدور گواهینامه افسران مهندس مسول نگهداری در یک موتورخانه ای که بطور سنتی توسط نیروی انسانی بهره برداری می شود یا افسران

مهندس برای وظیفه تعیین شده در یک موتورخانه‌ای که بطور ادواری توسط نیروی غیر انسانی بهره‌برداری می‌شود:

۱- هر افسر مهندس مسوول نگهداری در یک موتورخانه‌ای که بطور سنتی توسط نیروی انسانی بهره‌برداری می‌شود یا افسر مهندس برای وظیفه تعیین شده در یک موتورخانه که بطور ادواری توسط نیروی غیر انسانی بهره‌برداری می‌شود در یک کشتی دریانما که قدرتش توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با ۷۵۰ کیلووات نیروی جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود، باید یک گواهینامه مناسب داشته باشد.

۲- هر داوطلب صدور گواهینامه باید:

الف - حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج بویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - حداقل دارای ۳ سال تحصیلات یا آموزش تأیید شده مربوط به وظایف یک مهندس دریایی باشد.

د - یک مدت کافی از خدمت دریایی را که ممکن بوده است در مدت ۳ سال مذکور در قسمت (ج) گنجانده شود، کامل کرده باشد.

ه - از نظر دستگاه اجرایی در مورد بهره‌برداری و نگهداری از ماشین‌آلات دریایی دارای دانش عملی و نظری مناسب با وظایف یک افسر مهندس باشد.

و - یک دوره عملی تأیید شده اطفای حریق را گذرانده باشد.

ز - دانش شیوه‌های ایمنی کار را دارا باشد.

دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات قسمتهای (ج) و (د) را برای افسران مهندس کشتیهایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با کمتر از ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده تأمین می‌شود و سفرهای نزدیک ساحل انجام می‌دهند و با در نظر داشتن اثر آن بر ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها مسافرت نمایند تغییر دهد.

۳- هر داوطلب باید علم بهره‌برداری و نگهداری ماشین‌آلات اصلی و کمکی را، که باید شامل علم الزامات تنظیم‌کننده مربوطه و نیز علم حداقل موارد معین ذیل باشد، داشته باشد:

الف - وظایف معمول نگهداری:

- ۱- وظایف مربوط به تحویل گرفتن و قبول یک نگهبانی.
 - ۲- وظایف معمول که در طول یک نگهبانی به عهده گرفته می شود.
 - ۳- نگهداری از دفتر گزارش فضای موتورخانه و اهمیت یادداشت های ثبت شده.
 - ۴- وظایف مربوط به تحویل دادن نگهبانی.
- ب- ماشین آلات اصلی و کمکی:
- ۱- کمک در آماده کردن ماشین آلات اصلی و ماشین آلات کمکی برای عملیات.
 - ۲- بهره برداری از دیگ های بخار، شامل سیستم احتراق.
 - ۳- روش های کنترل سطح آب در دیگ های بخار و اعمال اقدامات ضروری چنانچه سطح آب غیر معمول باشد.
 - ۴- تعیین محل نواقص معمولی ماشین آلات در موتورخانه و فضای دیگ و اعمال اقدامات ضروری جهت جلوگیری از خسارت.
- ج- سیستم های پمپاژ:
- ۱- عملیات معمول پمپاژ.
 - ۲- بهره برداری از سیستم های پمپاژ محموله، آب توازن و فاضلاب.
- د- موتور مولد:
- ماده ساختن، روشن کردن، اتصال و تبدیل آلتورورها یا مولدها.
- ه- تشریفات ایمنی و وضعیت اضطراری:
- ۱- احتیاط های ایمنی که در طول یک نگهبانی باید رعایت شوند و اقدامات فوری که باید در صورت بروز احتراق یا حادثه صورت گیرند، با رجوع خاص به سیستم های نفتی.
 - ۲- جدا کردن انواع موتور الکتریک و انواع دیگر موتور و تجهیزات مورد لزوم از روی ایمنی قبل از اینکه به پرسنل اجازه کار با چنین موتورها و تجهیزاتی داده شود.
- و- تشریفات ضد آلودگی:
- احتیاط هایی که باید به منظور جلوگیری از آلودگی محیط توسط نفت، باقیمانده محموله، فاضلاب، دود یا سایر آلوده کننده ها رعایت شوند. استفاده از تجهیزات پیشگیری آلودگی، شامل جداکننده های آب روغنی، سیستم های مخزن رسوب و موتور تخلیه فاضلاب.

ز- کمکهای اولیه:

کمکهای اولیه اساسی مربوط به آسیب‌هایی که ممکن است در فضاها یا موتورخانه اتفاق افتد.

۴- در مواردی که دستگاههای بخار قسمتی از موتورخانه کشتی را تشکیل نمی‌دهند، دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات علمی جزوهای (۱) و (۲) قسمت (ب) بند (۳) را حذف کند. گواهینامه اعطا شده بر چنین مبنایی برای خدمت در کشتی‌هایی که در آنها دستگاههای بخار قسمتی از موتورخانه را تشکیل می‌دهند معتبر نخواهد بود، مگر اینکه افسر مهندس ثابت کند که در مورد حذف شده به نحو مطلوب دستگاه اجرایی واجد صلاحیت می‌باشد. این چنین محدودیتهایی باید در گواهینامه قید شود.

۵- جهت دستیابی به تجربه عملی و علم نظری لازم باید توصیه‌نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه را در آموزش مدنظر قرار داد.

ماده ۳/۵- حداقل شرایط الزامی جهت تضمین مستمر افسران مهندس و همگامی زمانی دانش آنها:

۱- هر افسر مهندس دارای گواهینامه که در دریا خدمت می‌کند یا پس از گذاردن مدتی در ساحل قصد بازگشت به دریا را دارد باید، به منظور ادامه واجد شرایط بودن برای خدمت در درجه‌ای مناسب گواهینامه‌اش، در فواصل زمانی منظم بدون تجاوز از ۵ سال در خصوص موارد ذیل به نحو مطلوب دستگاه اجرایی تأیید شود:

الف- صحت مزاج، شامل بینایی و شنوایی، و

ب- صلاحیت حرفه‌ای؛

۱- به وسیله خدمت تأیید شده به عنوان افسر مهندس با حداقل یک سال در طی ۵ سال ماقبل، یا

۲- به موجب عملکردهای انجام شده مربوط به وظایف مناسب با درجه گواهینامه‌اش اختیار شده که معادل خدمت دریایی مورد لزوم جزو (۱) قسمت (ب) بند (۱) در نظر گرفته می‌شوند، یا

۳- به واسطه یکی از موارد ذیل:

- قبولی در یک آزمایش تأیید شده.

- اتمام موفقیت آمیز یک دوره یا دوره‌های تأیید شده، یا

- اتمام خدمت دریایی تأیید شده به عنوان افسر مهندس برای مدتی حداقل سه ماه

در یک سمت بالاتر یا در یک درجه پایین‌تر از درجه گواهینامه‌اش، بلافاصله قبل از گرفتن درجه‌ای که وی به موجب گواهینامه‌اش از آن برخوردار می‌باشد.

۲- دوره یا دوره‌های مورد اشاره در جزو (۳) قسمت (ب) بند (۱) باید، بخصوص، شامل

تغییرات در توصیه‌نامه‌ها و مقررات بین‌المللی در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی باشد.

۳- دستگاه اجرایی باید اطمینان دهد که متون تغییرات اخیر در مقررات بین‌المللی در

خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط دریایی در دسترس کشتیهای تحت صلاحیتش قرار می‌گیرند.

ماده ۳/۶ - حداقل شرایط الزامی جهت درجه‌داران تشکیل دهنده قسمتی از نگهبانی موتورخانه:

۱ - حداقل شرایط برای یک درجه‌دار، چنانچه تشکیل دهنده قسمتی از نگهبانی

موتورخانه باشد، باید به نحو مذکور در بند (۲) باشد. این الزامات برای درجه‌داران ذیل نمی‌باشد:

الف - درجه‌داری که به عنوان کمک افسر مهندس مسوول نگهبانی منصوب شده است.

ب - درجه‌داری که تحت آموزش می‌باشد.

ج - درجه‌داری که وظایفش به هنگام نگهبانی از ماهیت غیر ماهرانه برخوردار است.

۲ - هر درجه‌دار تشکیل دهنده قسمتی از نگهبانی موتورخانه باید:

الف - حداقل ۱۶ سال سن داشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - از نظر دستگاه اجرایی از جهت موارد ذیل مورد تأیید باشد:

۱ - تجربه یا آموزش مربوط به اطفاء حریق، کمک‌های اولیه مقدماتی تکنیک‌های حفظ

جان افراد، به مخاطره افتادن سلامتی و ایمنی افراد.

۲- توانایی فهم دستورات و تفهیم مسایل مربوط به وظایفش.

د- از نظر دستگاه اجرایی:

۱- دارای تجربه در ساحل مربوط به وظایف دریایی خود باشد که توسط خدمت دریایی به مدت کافی و به نحو مطلوب دستگاه اجرایی تکمیل شده باشد، یا

۲- یا قبل از دریانوردی یا در کشتی تحت آموزش ویژه‌ای که شامل خدمت دریایی به مدت کافی و به نحو مطلوب دستگاه اجرایی می‌باشد، قرار گرفته باشد، یا

۳- دارای حداقل ۶ ماه خدمت دریایی تأیید شده می‌باشد.

۴- چنین درجه‌دارانی بایستی از موارد ذیل مطلع باشند:

الف- روشهای نگهداری موتورخانه و توانایی انجام عملیات معمول نگهداری مناسب با وظایفش.

ب- تمرینات کاری ایمن به نحوی که مربوط به عملیات موتورخانه می‌شوند.

ج- واژه‌های بکار رفته در فضاهای موتورخانه و اسامی ماشین‌آلات و تجهیزات مربوط به وظایفش.

د- روشهای مقدماتی حفاظت محیطی.

۴- هر درجه‌دار ملزم به انجام نگهداری از دیگ بخار باید از طرز بهره‌برداری ایمن از این دیگها مطلع بوده و توانایی حفظ فشارهای بخار و سطح صحیح آب را داشته باشد.

۵- درجه‌دار تشکیل دهنده قسمتی از نگهداری موتورخانه باید با وظایف نگهداری خود در فضاهای موتورخانه در کشتی‌ای که وی باید در آن خدمت کند آشنا باشد. بخصوص، در رابطه با آن کشتی، درجه‌دار باید موارد ذیل را دارا باشد:

الف- دانش استفاده از سیستم‌های مناسب برای ارتباط داخلی.

ب- دانش در مورد مسیرهای فرار از فضاهای موتورخانه.

ج- دانش در مورد سیستم‌های اعلام خطر موتورخانه و توانایی تمیز بین انواع اعلام خطرهای متفاوت، با توجه خاص به اعلام خطرهای گاز خاموش‌کننده آتش.

د- آشنایی با محل و استفاده از تجهیزات آتش‌نشانی در فضاهای موتورخانه.

۶- دستگاه اجرایی می‌تواند به بررسی این مساله پردازد که آیا دریانوردی که در ۵ سال

اخیر، پیش از لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای آن دستگاه اجرایی، حداقل به مدت یک سال در یک سمت مربوطه در قسمت موتورخانه مشغول بوده است، الزامات مربوطه به این ماده را برآورده نموده است یا خیر.

فصل ۴ - قسمت مخابرات رادیویی حفظ و نگهداری مخابرات رادیویی

نکته توضیحی:

مقررات الزامی مربوط به نگهداری مخابرات رادیویی در مقررات مخابرات رادیویی بیان شده‌اند، و مقررات حفظ و نگهداری ایمن مخابرات رادیویی در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا و در مقررات مخابرات رادیویی آمده‌اند که این دو دسته مقررات در حال اجرا بوده و ممکن است در آینده تغییر یابند.

همچنین، قطعنامه‌های مربوطه مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و صدور گواهینامه دریانوردان ۱۹۷۸، مورد توجه قرار گیرد.

ماده ۴/۱ - حداقل الزامات اجباری جهت صدور گواهینامه افسران مخابرات رادیویی:

۱ - هر افسر مخابرات رادیویی مسوول یا انجام دهنده وظایف رادیویی در کشتی باید دارای گواهینامه یا گواهینامه‌های مناسب صادره، یا به رسمیت شناخته شده توسط دستگاه اجرایی به موجب مفاد مقررات رادیویی بوده و به منظور واجد شرایط بودن، سابقه کافی داشته باشد.

۲ - به علاوه یک افسر مخابرات رادیویی باید:

الف - کمتر از ۱۸ سال سن نداشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی و تکلم برخوردار باشد.

ج - طبق این قسمت واجد شرایط باشد.

۳ - هر داوطلب دریافت گواهینامه ملزم به گذراندن آزمون یا آزمون‌هایی به نحو مطلوب دستگاه اجرایی خواهد بود.

۴- افسر رادیو به منظور انجام وظایف رادیویی خود بطور ایمن و کارآمد، بایستی دارای سطح مناسبی از دانش مورد لزوم صدور گواهینامه باشد. دستگاه اجرایی به منظور تعیین سطح مناسب دانش و آموزش لازم جهت نیل به آن دانش و توانایی عملی، بایستی الزامات مقررات مخابرات رادیویی و ضمیمه این مقررات را مورد توجه قرار دهد. دستگاه‌های اجرایی همچنین باید قطعنامه‌های مربوطه مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و صدور گواهینامه دریانوردان، ۱۹۷۸، و توصیه‌نامه‌های مربوطه ای‌مکو را مدنظر قرار دهد.

ضمیمه ماده ۴/۱

حداقل دانش اضافی و شرایط آموزش افسران مخابرات رادیویی

علاوه بر احراز شرایط صدور گواهینامه طبق مقررات رادیویی، افسران رادیو باید نسبت به موارد ذیل دانش و آموزش، از جمله آموزش عملی، داشته باشند:

الف- ارایه خدمات رادیویی در وضعیت‌های اضطراری، از جمله:

۱- ترک کشتی.

۲- آتش‌سوزی در کشتی.

۳- خرابی کامل یا نسبی ایستگاه رادیویی.

ب- بهره‌برداری از قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بی‌موتور، شناورهای ویژه نجات و تجهیزات آنها، با توجه خاص به دستگاه‌های مخابرات رادیویی ثابت و قابل حمل قایق نجات و چراغ‌های راهنمای رادیویی نشان‌دهنده موقعیت اضطراری.

ج- نجات جان در دریا.

د- کمک‌های اولیه.

ه- پیشگیری از آتش و اطفاء حریق با توجه خاص به تأسیسات مخابرات رادیویی.

و- اقدامات پیشگیرانه جهت ایمنی کشتی و پرسنل در ارتباط با خطرهای مربوط به تجهیزات مخابرات رادیویی و، از جمله خطرهای الکتریکی، پرتوژیایی، مکانیکی و شیمیایی.

ز- استفاده از راهنمای تجسس و نجات کشتی بازرگانی ای‌مکو (MERSAR) یا توجه

خاص به مخابرات رادیویی.

ح - رویه‌ها و سیستم‌های گزارش موقعیت کشتی.

ط - استفاده از قانون بین‌المللی خلاص و مجموعه واژگان ناوبری دریایی استاندارد ایماکو.

ی - رویه‌ها و سیستم‌های پزشکی رادیویی.

ماده ۴/۲ - حداقل الزامات اجباری جهت تضمین تخصص مستمر افسران مخابرات رادیویی و همگام با زمان نمودن دانش آنها:

۱ - هر افسر مخابرات رادیویی دارای گواهینامه یا گواهینامه‌های صادره یا به رسمیت شناخته شده از نظر دستگاه اجرایی باید به منظور تداوم واجد شرایط بودن جهت خدمت دریایی، از نظر دستگاه اجرایی دارای شرایط ذیل باشد:

الف - صحت مزاج، بخصوص در موارد بینایی، شنوایی و تکلم، در فواصل زمانی منظم که بیش از ۵ سال نباشد، و

ب - صلاحیت حرفه‌ای:

۱ - با سابقه خدمت مورد تأیید بیش از ۵ سال بدون وقفه در مخابرات به عنوان یک افسر رادیویی.

۲ - به دنبال چنین وقفه‌ای، از طریق گذراندن یک امتحان مورد تأیید یا انجام موفق یک دوره یا دوره‌های آموزش مورد تأیید در دریا یا ساحل، که باید شامل مطالبی باشد که بطور مستقیم با ایمنی جان اشخاص در دریا و تجهیزات مخابرات رادیویی مدرن ارتباط دارند، و نیز می‌تواند شامل تجهیزات هدایت رادیویی دریانوردی باشد.

۳ - هنگام شروع بهره‌برداری از وضعیتها، تجهیزات یا روشهای جدید در کشتیهای مجاز به افزایش پرچم دستگاه اجرایی، آن دستگاه اجرایی می‌تواند افسران مخابرات رادیویی را ملزم به گذراندن یک امتحان مورد تأیید یا اتمام موفقیت آمیز دوره یا دوره‌های آموزشی مناسب در دریا یا ساحل، با توجه خاص به وظایف ایمنی، بنماید.

۴ - به منظور تداوم واجد شرایط بودن برای خدمت دریایی در انواع خاصی از کشتیهای که برای آنها شرایط آموزش ویژه در سطح بین‌المللی مورد موافقت قرار گرفته است، هر افسر مخابرات رادیویی باید، آزمونها یا آموزش مربوطه مورد تأیید را که توصیه نامه‌ها و

مقررات بین‌المللی مربوطه را مدنظر قرار خواهد داد با موفقیت به اتمام رساند.

۵- دستگاه اجرایی باید تضمین نماید که متون تغییرات اخیر در مقررات بین‌المللی مربوط به مخابرات رادیویی و مرتبط با ایمنی جان اشخاص در دریا در دسترس کشتیهای تحت صلاحیت وی قرار گرفته است.

۶- به دستگاههای اجرایی توصیه می‌شود با مشورت دستگاههای مربوطه دیگر، به تنظیم یا بهبود تنظیمات ساختاری از دوره‌های آمادگی یافته‌های جدید و همگام با زمان، خواه اختیاری خواه الزامی، به نحو مقتضی، در دریا یا ساحل، برای افسران مخابرات رادیویی که در حال خدمت در دریا می‌باشند و بخصوص برای کسانی که مجدداً به خدمت دریایی بازمی‌گردند، اقدام نمایند. دوره یا دوره‌ها باید شامل مطالبی باشد که بطور مستقیم با وظایف مخابرات رادیویی در ارتباط می‌باشند و شامل تغییرات در تکنولوژی مخابرات رادیویی دریایی و توصیه نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا باشد.

ماده ۴/۳- حداقل الزامات اجباری جهت صدور گواهینامه متصدیان رادیو تلفن:

۱- هر متصدی رادیو تلفن مسوول یا انجام دهنده وظایف مخابرات رادیویی در یک کشتی باید دارای گواهینامه یا گواهینامه‌های مناسب صادره یا به رسمیت شناخته شده توسط دستگاه اجرایی به موجب مفاد مقررات رادیویی باشد.

۲- به علاوه، چنین متصدی رادیو تلفن کشتی که به موجب کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ملزم به داشتن ایستگاه رادیو تلفن می‌باشد، بایستی:

الف- کمتر از ۱۸ سال سن نداشته باشد.

ب- از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی، شنوایی و تکلم برخوردار باشد.

ج- الزامات ضمیمه این ماده را احراز نماید.

۳- هر داوطلب دریافت گواهینامه ملزم به گذراندن آزمون یا آزمونهایی به نحو مطلوب دستگاه اجرایی مربوطه خواهد بود.

۴- متصدی رادیو تلفن به منظور انجام وظایف مخابرات رادیویی خود بطور ایمن و کارآمد بایستی دارای سطح مناسبی از دانش مورد لزوم صدور گواهینامه باشد. در تعیین

سطح مناسب دانش و آموزش لازم جهت نیل به آن دانش و توانایی عملی دستگاههای مخابراتی باید الزامات مقررات مخابرات رادیویی و ضمیمه این ماده را مدنظر قرار دهند. دستگاههای اجرایی همچنین باید قطعهنامه‌های مربوطه مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و صدور گواهینامه دریانوردان ۱۹۷۸، و توصیه نامه‌های مربوطه ای‌مکو را مدنظر قرار دهند.

ضمیمه ماده ۴/۳

حداقل دانش اضافی و الزامات آموزش برای متصدیان رادیو تلفن

علاوه بر احراز شرایط صدور گواهینامه طبق مقررات رادیویی، متصدیان رادیو تلفن باید نسبت به موارد ذیل دانش و آموزش، از جمله آموزش عملی داشته باشند:

الف - آرایه خدمات مخابرات رادیویی در وضعیت‌های اضطراری، شامل:

- ۱ - ترک کشتی.
 - ۲ - آتش سوزی در کشتی.
 - ۳ - خرابی کامل یا نسبی ایستگاه رادیویی.
- ب - بهره‌برداری از قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بی‌موتور، وسایل شناورهای ویژه نجات، و تجهیزات آنها، با توجه خاص به دستگاههای رادیویی قابل حمل و ثابت قایق نجات و امواج رادیویی نشان‌دهنده موقعیت در وضع اضطراری.
- ج - نجات جان در دریا.
- د - کمک‌های اولیه.
- ه - پیشگیری از آتش و اطفاء حریق با توجه خاص به تأسیسات مخابرات رادیویی.
- و - اقدامات پیشگیرانه جهت ایمنی کشتی و پرسنل در ارتباط با خطرهای مربوط به تجهیزات مخابرات رادیویی، از جمله خطرهای الکتریکی، پرتوایی، مکانیکی و شیمیایی.
- ز - استفاده از راهنمای تجسس و نجات کشتی بازرگانی ای‌مکو (MERSAR) با توجه خاص به مخابرات رادیویی.
- ح - رویه‌ها و سیستم‌های گزارش موقعیت کشتی.
- ط - استفاده از قانون بین‌المللی علائم و مجموعه واژگان ناوبری دریایی استاندارد ای‌مکو.
- ی - رویه‌ها و سیستم‌های پزشکی رادیو.

فصل ۵ - الزامات ویژه برای تانکرها

ماده ۵/۱ - حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران نفت‌کش‌ها:

۱ - افسران و درجه‌دارانی که باید وظایف ویژه و مسوولیت‌های مرتبط با این وظایف را در مورد محموله و تجهیزات محموله در نفت‌کش، بر عهده بگیرند و به عنوان قسمتی از دوره‌کاری منظم خود در یک کشتی نفت‌کش خدمت نکرده‌اند، پیش از انجام این وظایف باید یک دوره مناسب اطفاء حریق را در ساحل گذرانده باشند، و

الف - یک دوره مناسب خدمت تحت نظارت در کشتی به منظور کسب دانش کافی در مورد تمرینات عملیاتی ایمن، یا

ب - یک دوره آشنایی با نفت‌کش که باید در برگیرنده اقدامات و روش‌های احتیاطی اساسی ایمنی و جلوگیری از آلودگی، طرح انواع مختلف نفت‌کش‌ها، انواع محموله، خطرات آنها و تجهیزات تخلیه و بارگیری آنها، ترتیب کلی عملیات و واژگان مربوط به نفت‌کش‌ها باشد.

۲ - فرماندهان، افسران مهندس ارشد، افسران اول، افسران مهندس دوم و در غیر این موارد، هر شخصی که مسوولیت اولیه بارگیری، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را بر عهده دارد، علاوه بر مفاد بند (۱)، باید:

الف - از تجربه متناسب با وظایف خود در نفت‌کش برخوردار باشد.

ب - یک برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را، شامل ایمنی نفت‌کش، تدابیر و سیستم‌های ایمنی در مقابل آتش، جلوگیری و کنترل آلودگی، روش انجام عملیات و تعهدات مندرج در قوانین و مقررات لازم‌الاجرا.

۳ - ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک کشور عضو، یک دریاانورد را چنانچه برای مدت حداقل یک سال در طی پنج سال گذشته در یک سمت مقتضی در نفت‌کش‌ها خدمت کرده باشد می‌توان واجد شرایط بند (۲) (ب) تلقی نمود.

ماده ۵/۲ - حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران تانکرهای شیمیایی:

۱- افسران و درجه‌دارانی که باید وظایف ویژه و مسوولیت‌های مرتبط با این وظایف را در مورد محموله و تجهیزات محموله در تانکرهای شیمیایی، برعهده بگیرند و به عنوان قسمتی از دوره کاری منظم خود در یک تانکر شیمیایی خدمت نکرده‌اند، پیش از انجام این وظایف باید یک دوره مناسب اطفاء حریق را در ساحل گذرانده باشد، و الف - یک دوره مناسب خدمت تحت نظارت در کشتی به منظور کسب دانش کافی در مورد تمرینات عملیاتی ایمن، یا

ب - یک دوره آشنایی با تانکر شیمیایی که باید در برگیرنده اقدامات و روش‌های احتیاطی اساسی ایمنی و جلوگیری از آلودگی، طرح انواع مختلف تانکرهای شیمیایی، انواع محموله، خطرات آنها و تجهیزات تخلیه و بازگیری آنها، ترتیب کلی عملیات و واژگان مربوط به تانکرهای شیمیایی باشد.

۲- فرماندهان، افسران مهندس ارشد، افسران اول، افسران مهندس دوم و در غیر این موارد، هر شخصی که مسوولیت اولیه بازگیری، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را برعهده دارد، علاوه بر مفاد بند (۱)، باید:

الف - از تجربه متناسب با وظایف خود در تانکر شیمیایی برخوردار باشد، و ب - یک برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را، شامل ایمنی تانکر شیمیایی، تدابیر و سیستم‌های ایمنی در مقابل حریق، جلوگیری و کنترل آلودگی، روش انجام عملیات و، تعهدات مندرج در قوانین و مقررات لازم‌الاجرا.

۳- ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک کشور عضو، یک دریانورد را چنانچه برای مدت حداقل یک سال در طی پنج سال گذشته در یک سمت مقتضی در تانکرهای شیمیایی خدمت کرده باشد می‌توان واجد شرایط بند (۲) (ب) تلقی نمود.

ماده ۵/۳ - حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران تانکرهای گاز مایع:

۱- افسران و درجه‌دارانی که باید وظایف ویژه و مسوولیت‌های مرتبط با این وظایف را

در مورد محموله و تجهیزات محموله در تانکرهای گاز مایع، برعهده بگیرند و به عنوان قسمتی از دوره کاری منظم خود در یک تانکر گاز مایع خدمت نکرده‌اند، پیش از انجام این وظایف باید یک دوره مناسب اطفاء حریق را در ساحل گذرانده باشد، و

الف - یک دوره مناسب خدمت تحت نظارت در کشتی به منظور کسب دانش کافی در مورد تمرینات عملیاتی ایمن، یا

ب - یک دوره آشنایی با تانکرهای گاز مایع که باید در برگیرنده اقدامات و روش‌های احتیاطی اساسی ایمنی و جلوگیری از آلودگی، طرح انواع مختلف تانکرهای گاز مایع، انواع محموله، خطرات آنها و تجهیزات تخلیه و بارگیری آنها، ترتیب کلی عملیات و واژگان مربوط به تانکرهای گاز مایع باشد.

۲ - فرماندهان، افسران مهندس ارشد، افسران اول، افسران مهندس دوم و در غیر این موارد، هر شخصی که مسوولیت اولیه بارگیری، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را برعهده دارد، علاوه بر مفاد بند (۱)، باید:

الف - از تجربه متناسب با وظایف خود در تانکرهای گاز مایع برخوردار باشد، و
ب - یک برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را، شامل ایمنی تانکرهای گاز مایع، تدابیر و سیستم‌های ایمنی در مقابل حریق، جلوگیری و کنترل آلودگی، روش انجام عملیات، و تعهدات مندرج در قوانین و مقررات لازم‌الاجرا را گذرانده باشد.

۳ - ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک کشور عضو، یک دریانورد را چنانچه برای مدت حداقل یک سال در طی پنج سال گذشته در یک سمت مقتضی در تانکرهای گاز مایع خدمت کرده باشد می‌توان واجد شرایط بند (۲) (ب) تلقی نمود.

فصل ۶ - تسلط بر وسایل نجات

ماده ۶/۱ - حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه تخصص در شناور نجات:
هر دریانوردی که قرار است برای وی گواهینامه تخصص در شناور نجات صادر گردد باید:

الف - کمتر از ۱۷/۵ سال سن نداشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج برخوردار باشد.

ج - دارای خدمت دریایی تأیید شده به مدت حداقل ۱۲ ماه باشد یا در یک دوره آموزشی تأیید شده شرکت جسته و دارای خدمت دریایی تأیید شده به مدت حداقل ۹ ماه باشد. د - از نظر دستگاه اجرایی طی آزمون یا از طریق ارزیابی مستمر در طی یک دوره آموزشی تأیید شده واجد دانش نسبت به محتوای ضمیمه ماده حاضر شناخته شود.

ه - از طریق آزمون یا از طریق ارزیابی مستمر در طی یک دوره آموزشی تأیید شده، در حد رضایت دستگاه اجرایی ثابت نماید که دارای توانایی انجام موارد ذیل می باشد:

۱ - پوشیدن جلیقه نجات به نحو صحیح با پرش بی خطر از ارتفاع به درون آب، سوار شدن بر قایق نجات از درون آب با به تن داشتن جلیقه نجات.

۲ - به حال عادی در آوردن قایق نجات و ازگون در حال به تن داشتن جلیقه نجات.

۳ - تفسیر علائم روی شناور نجات در خصوص تعداد نفراتی که مجاز به حمل آنها می باشد.

۴ - دادن دستورهای صحیح لازم برای به آب انداختن و از آب گرفتن شناور نجات، تخلیه کشتی و جابجایی و پیاده شدن از شناور نجات.

۵ - آماده سازی و به آب انداختن ایمن شناور نجات و تخلیه سریع پهلوئی کشتی.

۶ - برخورد با افراد آسیب دیده در هنگام ترک کشتی و پس از آن.

۷ - پارو زدن و هدایت، برافراشتن بادبان، تنظیم بادبان ها، کنترل قایقی که با بادبان حرکت می کند و هدایت قایق به کمک قطب نما.

۸ - استفاده از تجهیزات ارسال علائم، از جمله پایر و تکنیک ها.

۹ - استفاده از تجهیزات رادیویی قابل حمل در شناور نجات.

ضمیمه ماده ۶/۱

حداقل دانش لازم برای صدور گواهینامه های تخصص در شناور نجات

۱ - انواع وضعیت های اضطراری که ممکن است بروز نمایند همچون تصادمات، آتش سوزی، و آب گرفتگی کشتی.

- ۲- اصول مربوط به حفظ جان شامل:
 - الف- ارزش آموزش و تمرین‌ها.
 - ب- نیاز به آمادگی برای موارد اضطراری.
 - ج- اقداماتی که باید به هنگام احضار به محل‌های استقرار شناورهای نجات انجام شود.
 - د- اقداماتی که باید هنگام الزام به رهاسازی کشتی انجام گردد.
 - ه- اقداماتی که باید هنگام داخل شدن به آب انجام گردد.
 - و- اقداماتی که باید هنگام سوار شدن به شناور نجات انجام شود.
 - ز- خطرات اصلی برای بازماندگان.
- ۳- وظایف خاص تعیین شده برای هر یک از خدمه به شرح فهرست وظایف اضطراری پرسنل، از جمله تفاوت‌های میان علایم احضار تمامی پرسنل به سمت شناور نجات و ایستگاههای آتش نشانی.
- ۴- انواع وسایل نجات که معمولاً در کشتی حمل می‌شوند.
- ۵- ساختار و پوشش خارجی شناور نجات و اقلام خاص تجهیزات آنها.
- ۶- ویژگی‌ها و تسهیلات ویژه شناور نجات.
- ۷- انواع مختلف وسایل بکار رفته برای به آب انداختن شناور نجات.
- ۸- روش‌های به آب انداختن شناور نجات در دریای نامساعد.
- ۹- اقدامی که باید پس از ترک کشتی انجام شود.
- ۱۰- کنترل قایق نجات در هوای نامساعد.
- ۱۱- استفاده از طناب، لنگر و سایر تجهیزات.
- ۱۲- تقسیم غذا و آب در قایق نجات.
- ۱۳- روش‌های نجات هلیکوپتری، و
- ۱۴- استفاده از جعبه کمک‌های اولیه و تکنیک‌های تنفس مصنوعی.
- ۱۵- وسایل رادیویی حمل شده در شناور نجات شامل بیکن‌های رادیویی نشان دهنده موقعیت در موارد اضطراری.
- ۱۶- آثار گرم‌زدگی و جلوگیری از آن با استفاده از پوشش‌ها و لباس‌های محافظ.

- ۱۷- روش‌های بکار انداختن و بهره‌برداری از موتور شناور نجات و وسایل کمکی آن به همراه استفاده از وسایل اطفاء حریق موجود.
- ۱۸- استفاده از قایق‌های اضطراری و قایق‌های نجات موتوری برای هدایت قایق‌های بادی و نجات بازماندگان و افراد در دریا.
- ۱۹- به ساحل چسباندن یک شناور نجات.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد امصوب ۱۳۷۵/۶/۲۵

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد، مصوب سال یکهزار و سیصد و پنجاه و یک هجری شمسی برابر با سال یکهزار و نهصد و هفتاد و دو میلادی، مشتمل بر یک مقدمه، (۲۲) ماده و (۳) پیوست ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع مواد زاید و دیگر مواد

اعضای متعاهد این کنوانسیون

با تصدیق این که محیط زیست دریایی و موجودات زنده آن برای بشر دارای اهمیت حیاتی می‌باشند، و همه مردم در تضمین اینکه بگونه‌ای از آنها نگهداری می‌شود که به کیفیت و منابع دریایی آسیبی وارد نمی‌گردد دارای منافع هستند،

با تصدیق این که قابلیت دریا برای جذب مواد زاید و بی‌ضرر نمودن آنها و توانایی آن به منظور احیا مجدد منابع طبیعی دریاها محدود می‌باشد،

با تصدیق این که دولت‌ها بر اساس منشور ملل متحد و اصول حقوق بین‌الملل دارای حق حاکمیت جهت بهره‌برداری از منابع دریایی خویش بر طبق خط‌مشی‌های زیست‌محیطی خود می‌باشند و وظیفه دارند اطمینان حاصل کنند که این فعالیتها در قلمرو یا کنترل آنها، آسیبی به محیط زیست سایر کشورها یا مناطق فراتر از حدود حاکمیت ملی آنها وارد نمی‌نماید، با یادآوری قطعنامه ۴۹(۳۵) مجمع عمومی ملل متحد در مورد اصول ناظر بر بستر دریاها و کف اقیانوس‌ها و زیر بستر متعلق به آنها که فراتر از حدود قلمرو حاکمیت ملی می‌باشند، با خاطر نشان ساختن این که آلودگی دریایی از بسیاری از منابع مانند دفع و تخلیه از طریق هوا، رودخانه‌ها، خورها (مصب‌ها) ریزش گاههای درون رودخانه‌ها و خطوط لوله نشأت می‌گیرد و از این رو حایز اهمیت است که دولت‌ها بهترین شیوه‌های عملی را جهت جلوگیری از چنین آلودگیهایی بکار بسته، و محصولات و فرآیندهایی را توسعه دهند که میزان مواد زاید مضر در دریاها را کاهش می‌دهند،

با اعتقاد به این که اقدام بین‌المللی جهت کنترل آلودگی دریا بواسطه دفع مواد زاید می‌تواند و باید بدون تأخیر صورت پذیرد اما این عمل نباید خدشه‌ای بر بحث اقداماتی جهت کنترل دیگر منابع آلوده‌کننده دریا، در آینده نزدیک وارد نماید، و

با آرزوی توسعه حفاظت از محیط زیست دریایی از طریق تشویق کشورهای دارای منافع مشترک در مناطق جغرافیایی خاص، بمنظور انعقاد توافقنامه‌های مناسب مکمل این کنوانسیون،

به قرار ذیل موافقت نمودند:

ماده ۱ - اعضای متعاهد باید بصورت فردی و جمعی کنترل موثر همه منابع آلودگی محیط زیست دریایی را ترغیب نمایند و به ویژه خود متعهد شوند تا به منظور جلوگیری از آلودگی دریاها، از طریق دفع مواد زاید و سایر موادی که برای سلامت بشر ایجاد خطر می‌کنند و منابع زیستی و حیات موجودات دریایی را مخاطره‌آمیز می‌نمایند، و به امکانات رفاهی دریا آسیب می‌رسانند و یا با دیگر استفاده‌های قانونی از دریا تداخل پیدا می‌کنند، همه

روشهای عملی را بکار بندند.

ماده ۲- اعضای متعاقد همانگونه که در مواد بعدی خواهد آمد، باید بر اساس تواناییهای علمی، فنی و اقتصادی بطور فردی اقدامات موثری را بعمل آورند و بصورت جمعی بمنظور جلوگیری از آلودگی دریایی در اثر دفع مواد زاید، خط مشی های خود را در این خصوص هماهنگ نمایند.

ماده ۳- از نظر این کنوانسیون:

۱- (الف) «دفع» یعنی:

(۱) ریختن عمدی هرگونه زواید یا سایر مواد به دریا از کشتیها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا.
(۲) دفع عمدی مواد کشتیها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا، به دریا.

(ب) «دفع» شامل موارد ذیل نمی شود:

(۱) ریختن مواد زاید یا سایر مواد در دریا بطور اتفاقی یا در پی عملیات عادی کشتیها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا و تجهیزات آنها بغیر از مواد زاید یا دیگر موادی که بر سیله یا به کشتیها، هواپیماها یا دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا که به قصد دفع مواد مزبور فعالیت می کنند، حمل می شود یا از به عمل آوری چنین مواد زایدی یا سایر مواد در کشتیها، هواپیماها، سکوها یا سازه های مزبور ناشی می شود.
(۲) به جانهادن مواد با هدفی غیر از دفع صرف چنین مواد زایدی مشروط بر اینکه ریختن چنین مواد زایدی با اهداف این کنوانسیون مغایرت نداشته باشد.

(ج) مفاد این کنوانسیون، دفع مواد زاید یا دیگر موادی را که بطور مستقیم ناشی از اکتشاف، بهره برداری و شرکت در انجام عملیات ساحلی منابع کانی بستر دریا بوده یا مربوط آنها می باشد، در بر نمی گیرد.

۲- «هواپیماها و کشتیها» به معنی حمل کننده های دریایی یا هوایی از هر نوعی که باشند تلقی می شوند. این اصطلاح، هاورکرافت و دویه ها را اعم از خود کششی یا کششی شامل می شود.

۳- «دریا» به معنی کلیه آبهای دریایی بجز آبهای داخلی کشورها است.
۴- «مواد زاید و یا دیگر مواد» به معنی ماده یا شیشی از هر نوع، شکل یا جنس است.
۵- «اجازه خاص» اجازه‌ای است که بطور مشخص بنا بر تقاضای قبلی و طبق ضمایم (۲) و (۳) اعطا می‌شود.

۶- «اجازه عام» به معنی اجازه قبلی و براساس ضمیمه ۳ است.
۷- «سازمان» به معنی سازمانی است که توسط اعضای متعاقد تعیین شده است.
ماده ۴- اعضای متعاقد طبق مفاد این کنوانسیون باید از دفع مواد زاید یا دیگر مواد به هر شکل یا صورتی به استثنای موارد مشخصی که در ذیل می‌آید ممانعت بعمل آورند:
الف - دفع مواد زاید یا مواد دیگری که در ضمیمه (۱) آمده ممنوع می‌باشد.
ب - دفع مواد زاید یا مواد دیگری که در ضمیمه (۲) آمده، منوط به اجازه خاص قبلی می‌باشد.

ج - دفع کلیه مواد زاید یا مواد دیگر مستلزم اجازه عام قبلی می‌باشد.
۲- هر مجوزی تنها بعد از ملاحظه دقیق کلیه عوامل موضوع ضمیمه (۳) از جمله آگاهی قبلی از ویژگیهای منطقه دفع مواد زاید همانگونه که در بخش (ب) و (ج) ضمیمه مزبور درج گردیده صادر خواهد شد.

۳- هیچیک از مواد این کنوانسیون به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد که یک عضو متعاقد را تا جایی که به آن عضو مربوط است از دفع مواد زاید یا سایر مواد ذکر نشده در ضمیمه (۱) منع نماید. عضو مزبور اینگونه اقدامات را به اطلاع سازمان خواهد رساند.

ماده ۵- ۱- در صورتی که حفظ ایمنی جان اشخاص یا کشتیها، هواپیماها، سکوها و یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریاها در موارد بسیار ضروری ناشی از شرایط نامطلوب آب و هوایی یا در موردی که جان انسان را به مخاطره افکند و یا تهدیدی جدی برای کشتیها، هواپیماها، سکوها و دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا باشد، ضرورت داشته باشد، اگر دفع مواد زاید تنها راه جلوگیری (رفع) از تهدید باشد و اگر احتمال کمی وجود داشته باشد که در نتیجه دفع مواد زاید، خسارت کمتر از زمانی بشود که در غیر از آن صورت اتفاق خواهد افتاد مقاد ماده (۴) اعمال نخواهد شد. دفع مزبور بمنظور به حداقل

رساندن احتمال آسیب و ضرر به انسان یا حیات آبریزان انجام خواهد شد و بدون فوت وقت به سازمان گزارش خواهد شد.

۲- یک عضو متعاقد می تواند بصورت استثنا برای جزء (الف) بند (۱) ماده (۴)، در مواقع اضطراری که خطرات غیر قابل قبولی در ارتباط با سلامتی انسان ایجاد می کند و با قبول اینکه راه حل معقول دیگری در باره آنها وجود ندارد، اجازه خاص صادر کند. عضو مزبور قبل از انجام چنین عملی باید با کشور یا کشورهای که ممکن است تحت تاثیر قرار گیرند، و نیز با سازمان که بعد از مشاوره با دیگر اعضا و در صورت اقتضا سازمانهای بین المللی، بر اساس ماده (۱۴)، بدون فوت وقت مناسبترین روشها را برای اتخاذ به عضو متعاقد توصیه خواهد کرد، مشورت نماید. عضو متعاقد این پیشنهادها را تا عملی ترین حد متناسب با زمانی که عمل باید در محدوده آن صورت می گیرد و منطبق با تعهد کلی پرهیز از خسارت وارد آوردن به محیط زیست دریایی، انجام داده و سازمان را از عمل انجام شده مطلع خواهد کرد. متعهد می شوند در چنین شرایطی به یکدیگر مساعدت نمایند.

۳- هر عضو متعاهدی می تواند در زمان یا بعد از تصویب یا الحاق به کنوانسیون، از حقوق خود در مورد بند (۲) صرف نظر نماید.

ماده ۶-۱- هر عضو متعاقد باید مقام یا مقامهای صلاحیتداری را برای موارد زیر تعیین نماید:

الف- صدور اجازه های خاصی که از قبل و برای دفع مواد زاید فهرست شده در ضمیمه (۲) و در شرایطی که در بند (۲) ماده (۵) منظور شده است، لازم می باشد.

ب- صدور اجازه عامی که از قبل و برای دفع کلیه مواد دیگر ضروری می باشد.

ج- ثبت نوع و مقدار همه موادی که اجازه دفع آنها داده شده و محل، زمان و روش دفع آنها.

د- نظارت فردی و یا همکاری با سایر اعضای متعاقد و سازمانهای ذیصلاح بین المللی در خصوص وضعیت دریاها بمنظور تحقق اهداف این کنوانسیون.

۲- مقام یا مقامهای صلاحیتدار عضو متعاقد در موارد زیر اجازه خاص یا عام قبلی بر اساس بند (۱) در مورد ماده مورد نظر جهت دفع صادر خواهند کرد:

الف - بارگیری در قلمرو آن عضو انجام شده باشد.
ب - زمانی که بارگیری در قلمرو کشوری که عضو کنوانسیون نیست توسط کشتی یا هواپیمایی که در قلمرو آن عضو ثبت شده یا با پرچم آن تردد می‌کند، انجام شده باشد.
۳- در صدور مجوز دفع طبق جزء (الف) و (ب) (۱) فوق، مقام یا مقامهای صلاحیتدار، ضمیمه (۳) را به همراه معیارها، اقدامات و الزامات دیگری که مقتضی تشخیص دهند رعایت خواهند نمود.

۴- هر عضو متعهدی بطور مستقیم و یا از طریق دبیرخانه‌ای که به موجب موافقتنامه منطقی‌ای ایجاد شده، اطلاعات مندرج در جزء (ج) و (د) بند (۱) بالا و معیارها و اقدامات و الزاماتی را که طبق بند (۳) فوق‌الذکر اتخاذ می‌کند به سازمان و در صورت اقتضا به اعضای دیگر گزارش خواهد کرد. روش اجرا و ماهیت گزارش‌های مزبور با مشورت اعضای متعهد مورد توافق قرار خواهد گرفت.

ماده ۷-۱- هر عضو متعهد اقدامات لازم را در خصوص اجرای این کنوانسیون برای کلیه موارد زیر بکار خواهد گرفت:

الف - کشتیها و هواپیماهایی که در قلمرو آن عضو ثبت شده و یا با پرچم آن حرکت می‌کنند.

ب - کشتیها و هواپیماهایی که در قلمرو آن عضو یا دریاهای سرزمینی آن، موادی را بارگیری می‌کنند که قرار است دفع گردد.

ج - کشتیها، هواپیماها و سکوها یا ثابت یا شناور تحت حاکمیت آنها با این باور که در امر دفع مواد زاید دخیل می‌باشند.

۲- هر عضو در قلمرو خود باید اقدامات مناسب را به منظور جلوگیری و مجازات هر عملی که مغایر با مفاد این کنوانسیون باشد، اتخاذ نماید.

۳- اعضاء موافقت نمودند در تعمیم و گسترش روشهای اجرای موثر این کنوانسیون بویژه در دریاهای آزاد، از جمله روشهای گزارش دادن در مورد کشتیها و هواپیماهایی که برخلاف کنوانسیون در حال دفع مواد زاید مشاهده شوند، همکاری نمایند.

۴- این کنوانسیون در مورد آن دسته از کشتیها و هواپیماهایی که طبق حقوق بین‌الملل از مصونیت دولتی برخوردارند، اعمال نمی‌شود با این وجود هر عضوی با اتخاذ اقدامات

مناسبی اطمینان حاصل خواهد کرد که چنین کشتیها و هواپیماهایی که به آن تعلق دارند یا توسط آن مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند به گونه‌ای عمل خواهند کرد که با موضوع و هدف این کنوانسیون مطابقت و سازگاری داشته باشند و مراتب را به سازمان اطلاع خواهد داد.

۵- هیچ یک از مفاد این کنوانسیون بر حقوق هر عضو متعاهدی جهت اتخاذ اقدامات دیگری بر اساس اصول حقوق بین‌الملل در مورد جلوگیری از دفع مواد زائد در دریاها تأثیر نمی‌گذارد.

ماده ۸- بمنظور پیشبرد اهداف این کنوانسیون، اعضای متعاهد دارای منافع مشترک بمنظور حمایت از محیط زیست دریایی در یک منطقه جغرافیایی معین با در نظر گرفتن ترکیب ویژگیهای منطقه‌ای، بمنظور انعقاد توافقنامه منطقه‌ای مطابق این کنوانسیون برای جلوگیری از آلودگی بویژه از طریق دفع مواد زائد تلاش خواهند کرد. اعضای متعاهد این کنوانسیون کوشش خواهند کرد مطابق با اهداف و مفاد توافقنامه‌های منطقه‌ای مزبور، که از طرف سازمان به آنان اعلام می‌شود عمل نمایند. اعضای متعاهد سعی خواهند نمود با طرفهای توافقنامه‌های منطقه‌ای بمنظور توسعه روشهای هماهنگی که قرار است توسط اعضای کنوانسیون‌های مختلف مربوط پیگیری شود، همکاری نمایند. توجه خاصی به همکاری در زمینه کنترل و تحقیق علمی بعمل خواهد آمد.

ماده ۹- اعضای متعاهد با تشریک مساعی با سازمان و نهادهای بین‌المللی دیگر، حمایت از آندسته از اعضای متعاهدی که تقاضای موارد زیر را دارند، ترجیحاً در کشورهای مربوط به گونه‌ای که اهداف و مقاصد این کنوانسیون را به پیش برد، ترغیب خواهند کرد.

الف - آموزش فنی و علمی پرسنل.

ب - تأمین تجهیزات و ابزارهای مورد نیاز در امر تحقیق و کنترل.

ج - دفع و تصفیه مواد زائد و اقدامات دیگر بمنظور جلوگیری یا کاهش آلودگی بر اثر دفع.

ماده ۱۰- اعضای متعاهد متعهد می‌شوند طبق اصول حقوق بین‌الملل در خصوص مسوولیت دولتها در زمینه خسارت وارد کردن به محیط زیست دیگر کشورها و یا به هر ناحیه زیست محیطی دیگر در نتیجه دفع مواد زائد و دیگر مواد از هر نوع که باشد، در

زمینه‌گسترش روشهای تعیین مسوولیت و حل و فصل اختلاف‌های مربوط به دفع مواد زاید، اقدام نمایند.

ماده ۱۱ - اعضای متعاقد در اولین نشست مشورتی خود شیوه‌های حل و فصل مناقشات مربوط به تفسیر و اجرای این کنوانسیون را مورد بررسی قرار می‌دهند.

ماده ۱۲ - اعضای متعاقد خود را ملزم می‌نمایند تا از طریق سازمانهای تخصصی صلاحیتدار و نهادهای بین‌المللی دیگر اقدامهایی بمنظور حفاظت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از مواد زیر را ترغیب نمایند:

الف - هیدروکربن‌ها، از جمله نفت و مواد زاید آنها.

ب - سایر مواد مضر و خطرناکی که بوسیله کشتی‌ها با هدفی غیر از دفع حمل می‌شوند.

ج - مواد زاید ایجاد شده در جریان عملیات کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها و دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا.

د - آلودگی‌های رادیواکتیو از همه منابع، از جمله کشتی‌ها.

ه - عوامل جنگ شیمیایی و بیولوژیکی.

و - مواد زاید و دیگر موادی که بطور مستقیم در نتیجه یا در ارتباط با اکتشاف،

بهره‌برداری پردازش ساحلی مربوط به منابع معدنی بستر دریا بوجود می‌آید.

اعضای متعاقد همچنین از طریق سازمان صلاحیتدار بین‌المللی، تدوین علایم مورد

استفاده کشتی‌هایی را که در امر دفع مواد زاید شرکت دارند، ترغیب خواهند کرد.

ماده ۱۳ - هیچ یک از مفاد این کنوانسیون به تدوین و توسعه حقوق دریاها بوسیله

کنفرانس سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها که به موجب قطعنامه (۲۴) ج ۲۷۵۰

مجمع عمومی سازمان ملل متحد برگزار گردید و نیز دعاوی حال و آینده و دیدگاههای

حقوقی هر کشوری در ارتباط با حقوق دریاها و ویژگی و دامنه حاکمیت ساحلی کشور

صاحب پرچم لطمه‌ای نخواهد زد؛ اعضای متعاقد موافقت کردند تا در جلسه‌ای که توسط

سازمان بعد از کنفرانس حقوق دریاها تشکیل می‌شود و در هر صورت بعد از سال ۱۳۵۵

هجری شمسی مطابق با ۱۹۷۶ میلادی نخواهد بود بمنظور تعریف ویژگی و دامنه حقوق و

مسوولیت کشور ساحلی در به اجرا در آوردن کنوانسیون در منطقه‌ای مجاور ساحل خود

مشورت نمایند.

ماده ۱۴ - ۱ - دولت بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی بعنوان امین، بمنظور تصمیم‌گیری در خصوص موضوعات سازمانی حداکثر (۳) ماه بعد از لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون اجلاس اعضای متعاهد را تشکیل خواهند داد.

۲ - اعضای متعاهد سازمان صلاحیتداری را که در زمان تشکیل آن اجلاس وجود دارد، مسوول وظایف دبیرخانه‌ای در ارتباط با این کنوانسیون می‌کنند، هر عضو متعاهد این کنوانسیون که عضو این سازمان نباشد، باید سهم مناسبی برای هزینه‌هایی که توسط سازمان در اجرای این وظایف صرف شده است، در نظر بگیرد.

۳ - وظایف دبیرخانه‌ای سازمان مذکور شامل موارد زیر است:

الف - برپایی نشستهای مشورتی اعضای متعاهد غالباً کمتر از هر دو سال یکبار و جلسات ویژه اعضا در هر زمان بنا به تقاضای دو سوم اعضا.

ب - همکاری و آمادگی در مشورت با اعضای متعاهد و سازمانهای بین‌المللی مربوط در خصوص توسعه و اجرای روشهایی که در جزء (ه) بند (۴) این ماده به آن اشاره شده است.

ج - بررسی تحقیقات انجام شده از سوی اعضای متعاهد و اطلاعات دریافتی از آنان، مشورت با آنها و سازمانهای بین‌المللی مربوط و ارائه پیشنهاداتی به اعضا درباره مسایل مربوط به این کنوانسیون که بطور مشخص در کنوانسیون عنوان نشده است.

د - انتقال تمام اطلاعاتی که طبق بند (۳) ماده (۴)، بند (۱) و (۲) ماده (۵)، بند (۴) ماده (۶) و مواد (۱۵)، (۲۰) و (۲۱) توسط سازمان دریافت شده به اعضای مربوط.

قبل از تعیین سازمان این وظایف در صورت لزوم توسط کشورهای امین که دولتهای بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی می‌باشند، انجام خواهد شد.

۴ - در جلسات مشورتی یا ویژه اعضای متعاهد، اجرای این کنوانسیون و از جمله موارد زیر مورد بررسی مستمر قرار خواهد گرفت.

الف - بررسی و تصویب اصلاحیه‌های این کنوانسیون و ضمائم آن طبق ماده (۱۵).

ب - دعوت نهاد یا نهادهای علمی مربوط جهت همکاری و مشاوره با اعضا یا سازمان، در مورد هر جنبه فنی یا علمی مرتبط با کنوانسیون، بویژه مفاد ضمائم.

ج - دریافت و بررسی گزارشهای تهیه شده براساس بند (۴) ماده (۶).

د - ارتقا سطح همکاری با - و بین - سازمانهای منطقه‌ای که در ارتباط با جلوگیری از

آلودگی دریایی هستند.

هـ- توسعه یا تصویب روشهای موضوع بند (۲) ماده (۵) از جمله معیارهای اساسی برای تعیین و تشخیص وضعیتهای فوق‌العاده و استثنایی و روش‌هایی جهت راهنماییهای مشورتی و دفع صحیح و اصولی مواد در چنین شرایطی، از جمله تعیین مناطق مناسب دفع و پیشنهاد آن با مشورت سازمانهای بین‌المللی مربوط.

و- بررسی هر نوع اقدام دیگری که ممکن است مورد نیاز باشد.

۵- اعضای متعاهد در اولین نشست مشورتی خود آیین کار را در صورت لزوم وضع خواهند کرد.

ماده ۱۵-۱- الف) اصلاحات کنوانسیون در جلسات اعضای متعاهد که طبق ماده (۱۴) تشکیل می‌شود توسط دو سوم اکثریت اعضای حاضر تصویب می‌گردد.

یک، اصلاحیه برای اعضای که آنرا پذیرفته‌اند در شصتمین روز پس از آنکه دو سوم اعضا سند پذیرش اصلاحیه را نزد سازمان تودیع نمایند لازم‌الاجرا خواهد گردید. پس از این تاریخ اصلاحیه برای هر عضو دیگر، سی روز پس از تاریخی که سند پذیرش اصلاحیه را تودیع نماید لازم‌الاجرا خواهد گردید.

ب) سازمان، تمامی اعضای متعاهد را از هر گونه درخواست مطرح شده برای تشکیل جلسه ویژه به موجب ماده (۱۴) و هر گونه اصلاحات تصویب شده در جلسات اعضای متعاهد و تاریخی که این اصلاحات برای هر عضوی لازم‌الاجرا می‌گردد، مطلع خواهد ساخت.

۲- اصلاحات ضمایم براساس ملاحظات فنی و علمی خواهد بود. اصلاحات ضمایم که به تصویب دو سوم اکثریت اعضا حاضر در جلسه‌ای که بر طبق ماده (۱۴) تشکیل می‌شود برسد، در مورد هر عضو متعاهد بلافاصله از تاریخ اطلاعیه پذیرش آن عضو به سازمان و در مورد کلیه اعضای دیگر یکصد روز بعد از تصویب اصلاحیه بوسیله جلسه، بجز آنهایی که قبل از پایان یکصد روز اعلام می‌نمایند که قادر نیستند اصلاحیه‌ها را در آن زمان بپذیرند، لازم‌الاجرا خواهد شد. اعضا باید تلاش کنند پذیرش اصلاحیه را از جانب خود در اسرع وقت بعد از تصویب در جلسه، به سازمان اعلام نمایند. هر عضو متعاهدی در هر زمانی می‌تواند پذیرش را جایگزین اعلامیه قبلی اعتراض نماید و بر این اساس اصلاحیه‌ای که قبلاً

- مورد اعتراض واقع شده، برای آن عضو لازم الاجرا خواهد شد.
- ۳- پذیرش یا اعلام اعتراض طبق این ماده با ارایه سند به سازمان انجام خواهد گرفت. سازمان همه اعضای متعاقد را از دریافت چنین اسنادی مطلع خواهد ساخت.
- ۴- پیش از تعیین و انتخاب سازمان، وظایف دبیرخانه‌ای مختص آن بطور موقت بوسیله کشورهای بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی بعنوان یکی از امانت‌داران این کنوانسیون صورت می‌پذیرد.
- ماده ۱۶- این کنوانسیون جهت امضا توسط هر کشوری در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن از ۸ دی ۱۳۵۱ تا ۱۰ دی ۱۳۵۲ هجری شمسی برابر با ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ تا ۳۱ دسامبر ۱۹۷۳ میلادی، مفتوح خواهد بود.
- ماده ۱۷- این کنوانسیون منوط به تصویب خواهد بود. اسناد تصویب نزد کشورهای مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، بریتانیای کبیر، ایالات متحده آمریکا و ایرلند شمالی، تودیع خواهد شد.
- ماده ۱۸- بعد از ۱۰ دی ۱۳۵۲ هجری شمسی برابر با ۳۱ دسامبر ۱۹۷۳ میلادی این کنوانسیون جهت الحاق هر کشوری مفتوح خواهد بود. اسناد الحاق نزد دولتهای مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، ایالات متحده آمریکا، بریتانیای کبیر و ایرلند تودیع خواهد شد.
- ماده ۱۹- این کنوانسیون در سی امین روز بعد از تاریخ ارایه پانزدهمین سند تصویب یا الحاق لازم الاجرا خواهد شد.
- ۲- این کنوانسیون برای هر عضو متعاهدی که بعد از ارایه پانزدهمین سند تصویب یا پذیرش، این کنوانسیون را تصویب نموده یا به آن ملحق می‌شود در سی امین روز بعد از ارایه اسناد تصویب یا الحاق توسط عضو متعاقد مزبور لازم الاجرا خواهد شد.
- ماده ۲۰- کشورهای امین موازد ذیل رایه اطلاع اعضای متعاقد خواهند رسانند:
- الف- امضای این کنوانسیون و تودیع اسناد تصویب، الحاق یا انصراف طبق مواد (۱۶، ۱۷، ۱۸، ۲۱) و
- ب- تاریخی که این کنوانسیون طبق ماده (۱۹) لازم الاجرا می‌شود.
- ماده ۲۱- هر عضو متعاهدی می‌تواند با اعلام کتبی (۶) ماهه به کشورهای امین

کنوانسیون، انصراف خود را از این کنوانسیون اعلام نماید، اعلام مزبور سریعاً به اطلاع کلیه اعضای متعاقد خواهد رسید.

ماده ۲۲ - نسخه اصلی این کنوانسیون که به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیولی است به یک اندازه معتبر می‌باشد و نزد دولتهای مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، بریتانیای کبیر، ایرلند شمالی و ایالات متحده آمریکا تودیع خواهد شد و دولتهای مذکور نسخه‌های مصدق آن را به کلیه کشورها ارسال خواهند نمود.

بنا به مراتب فوق امضا کنندگان زیر که از طرف دولتهای متبوع خود، برای این منظور مجاز شناخته شده‌اند این کنوانسیون را امضا نمودند.

این کنوانسیون در چهار نسخه در هشتم دیماه ۱۳۵۱ هجری شمسی برابر با بیست و نهم دسامبر ۱۹۷۲ میلادی در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن تنظیم گردید.

ضمیمه (۱)

- ۱- ترکیبات ارگانو هالوژنها.
- ۲- جیوه و ترکیبات آن.
- ۳- کادمیوم و ترکیبات آن.
- ۴- پلاستیکهای پایدار و دیگر مواد ترکیبی پایا، بطور نمونه، تور ماهیگیری و طنابهای، که ممکن است بصورت شناور یا معلق در دریا باقی بمانند بطوری که با کشتیرانی و ماهیگیری و دیگر استفاده‌های قانونی در دریا تداخل پیدا کنند.
- ۵- نفت خام، نفت سیاه، نفت سنگین دیزل و روغنهای روان کننده، مایعات هیدرولیکی و هرگونه مخلوطی که دارای چنین موادی بوده و یا هدف دفع، بازیگری شده باشند.
- ۶- مواد زاید دارای رادیو اکتیویته بسیار قوی یا سایر مواد رادیو اکتیویته قوی که بوسیله نهاد بین‌المللی ذیصلاح در این زمینه - که در حال حاضر آژانس بین‌المللی انرژی اتمی می‌باشد - در زمینه‌های بهداشت عمومی، زیست‌شناسی و دیگر زمینه‌ها به عنوان مواد نامناسب برای دفع در دریا تعریف شده‌اند.
- ۷- هرگونه مواد به هر شکل (به عنوان مثال جامد، مایع، نیمه مایع، گازها یا در حالت

زنده) که برای جنگهای بیولوژیکی و شیمیایی تولید شده است.

۸- بندهای بالای این ضمیمه موادی را که به سرعت از طریق روشهای فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی در دریا به مواد بی ضرر تبدیل می شوند در بر نمی گیرد، به شرط آنکه:

الف - جانداران دریایی خوراکی را نامطبوع ننماید، یا

ب - موجبات تهدید سلامتی بشر یا حیوانات اهلی را فراهم نمایند.

اگر تردیدی در بی ضرر بودن مواد وجود داشته باشد، روش مشورتی موضوع ماده (۱۴)

توسط اعضای متعاهد رعایت خواهد شد.

۹- این ضمیمه، آندسته از مواد یا مواد دیگری (نظیر لجن های فاضلاب و مواد حاصل از

لایروبی) را که دارای موادی باشند که در بندهای (۱) تا (۵) فوق به عنوان آلوده کننده جزئی

به آنها اشاره شده است، شامل نمی شود. چنین مواد زایدی در صورت اقتضا مشمول مفاد

مندرج در ضمایم (۲) و (۳) می شود.

ضمیمه (۲)

موادی که در زیر جهت اهداف جزء (الف) بند (۱) ماده (۶) می آیند نیاز به مراقبت

ویژه دارند.

الف - زوایدی که دارای مقادیر مشخصی از موادی هستند که بصورت زیر فهرست

شده اند:

آرسنیک

سرب

مس و ترکیبات آنها

روی

ترکیبات ارگانوسیلیکن ها

سیانیدها

فولورایدها

حشره کش ها و مشتقات آنها که در ضمیمه (۱) آورده نشده اند.

ب- در خصوص صدور مجوز جهت دفع مواد اسیدی و قلیایی به مقدار فراوان، وجود احتمالی چنین موادی در بند (الف) بالا و مواد اضافه شده زیر مورد بررسی و توجه قرار خواهد گرفت:

بریلیوم
گرومیوم
نیکل و ترکیبات آنها
وانادیوم

ج- کاتینرها، تراشه‌های فلزات و دیگر زوایدی که بصورت ابوه قابلیت ذوق شدن در دریا را دارند و می‌توانند بطور جدی مانعی برای ماهیگیری یا دریانوردی باشند.
د- زواید رادیواکتیو یا سایر مواد رادیواکتیو که در ضمیمه (۱) آورده نشده‌اند، اعضای متعاقد باید در صدور مجوزها برای دفع این مواد توصیه‌های نهادهای بین‌المللی ذیصلاح را در این زمینه - که در حال حاضر آژانس بین‌المللی انرژی اتمی می‌باشد - مدنظر قرار دهند.

ضمیمه (۳)

مقرراتی که در ایجاد معیارهای راجع به صدور مجوزها برای دفع مواد زاید در دریا مورد توجه قرار می‌گیرند، با در نظر گرفتن بند (۲) ماده (۴) شامل موارد ذیل می‌باشد:
الف - مشخصات و ترکیبات مواد:

۱ - مجموع مقادیر و میزان متوسط ترکیب مواد دفع شده (بطور نمونه در هر سال).

۲ - شکل مواد (برای مثال مواد جامد، لجن، مایع یا گازی).

۳ - خواص: فیزیکی (برای مثال حلال بودن و وزن مخصوص مواد) شیمیایی و بیوشیمیایی (برای نمونه: اکسیژن خواهی، مغذیها) و از نظر بیولوژیکی (برای مثال وجود ویروس‌ها، باکتری‌ها، انگلها و مخمرها)

۴ - میزان سمی بودن،

۵ - پایداری، از نظر فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی،

۶ - ذخیره و تغییر شکل زیستی در مواد بیولوژیکی یا رسوبات،

- ۷- حساسیت در مقابل تغییرات فیزیکی، شیمیایی و بیوشیمیایی و واکنش در محیط آبی با دیگر مواد آلی و غیر آلی قابل حل،
- ۸- احتمال ایجاد آلودگی‌ها یا دیگر تغییراتی که باعث کاهش در قابلیت فروش منابع (ماهی، صدف و غیره) می‌شود.
ب- ویژگیهای محل دفع و روش ریختن مواد زاید:
 - ۱- محل (برای مثال هماهنگی منطقه دفع، عمق و مقدار فاصله از ساحل)، محل آن در رابطه با دیگر محل‌ها (برای مثال مطلوبیت محل‌ها، محل تخم‌ریزی و پرورش ماهی و محل‌های ماهیگیری و منابع قابل بهره‌برداری).
 - ۲- شاخص ریختن مواد زاید در هر مرحله خاص (برای مثال، مقدار مواد در هر روز، هفته و ماه)
 - ۳- روش‌های بسته‌بندی در صورت لزوم.
 - ۴- رقیق‌سازی اولیه حاصل از روش پیشنهادی آزادسازی مواد،
 - ۵- ویژگیهای پراکنده سازی مواد (مانند تاثیر جریان‌ات آبی، جزر و مد، بادبر جابجایی عمودی و ترکیب افقی مواد)،
 - ۶- ویژگیهای آبی (مانند درجه حرارت، PH، میزان شوری، طبقه‌بندی شاخصهای اکسیژن در آلودگی، اکسیژن محلول، اکسیژن خواهی شیمیایی، اکسیژن خواهی بیوشیمیایی، نیتروژن موجود به شکل آلی و معدنی از جمله آمونیاک، مواد معلق و دیگر مغذی‌ها و باروری).
 - ۷- ویژگیهای بستر و کف (مانند نقشه برداری، ویژگیهای ژئولوژیکی و ژئوشیمیایی و باروری بیولوژیکی)،
 - ۸- وجود و اثرات دفع‌های دیگری که در منطقه دفع انجام شده است (مانند مطالعات زمینه‌ای فلزات سنگین و عناصر محتوی کربن آلی)،
 - ۹- اعضای متعاقد باید در خصوص صدور مجوز دفع، با در نظر گرفتن تنوع فصلها وجود یک مآخذ علمی مناسب را جهت ارزیابی نتایج چنین دفعی همانطوریکه در ضمیمه (۱) آمده است، مورد بررسی قرار دهند.
ج- ملاحظات و شرایط کلی:

- ۱- اثرات احتمالی بر مطلوبیت محیط (مانند وجود ماده به هم تابیده یا شناور، تیرگی، بدبویی، بیرنگی و کف).
- ۲- اثرات احتمالی بر زندگی جانوران دریایی، رشد ماهیها و ماهیهای صدف‌دار (خرچنگ و میگو)، انبارهای ماهی و شیلات، کاشت و برداشت جلبک دریایی.
- ۳- اثرات احتمالی بر دیگر استفاده‌های از دریا (آسیب وارد کردن بر کیفیت آب به دلیل استفاده‌های صنعتی، خوردگی سازه‌ها در زیر آب، اختلال در عملیات کشتی‌ناشی از مواد شناور در آب، اختلال در ماهیگیری و کشتیرانی از طریق ریختن زواید یا مواد جامد در کف دریا و حفاظت از مناطق دارای اهمیت ویژه برای مقاصد علمی یا حفاظتی).
- ۴- فراهم بودن عملی روشهای جایگزین ساحلی تصفیه، دفع یا از میان بردن یا تصفیه بمنظور کاهش خطر مواد برای دفع در دریا.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی و پروتکل مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز آلودگی غیرنفتی مصوب ۱۳۷۵/۱۱/۷

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی مشتمل بر یک مقدمه، (۱۷) ماده و یک پیوست و پروتکل مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز آلودگی ناشی از مواد غیرنفتی مشتمل بر یک مقدمه و (۱۱) ماده به شرح پیوست ملحق شود و اسناد الحاق را تسلیم نماید.

تبصره - ارجاع اختلافهای ناشی از اجرای این کنوانسیون به مصالحه یا داوری با تصویب مراجع ذیصلاح قانونی خواهد بود.

بسم الله الرحمن الرحيم

کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریاهاى آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی

کشورهای عضو این کنوانسیون:

با آگاهی از نیاز به حمایت از منافع ملت‌های خود در مقابل پیامدهای شدید سانحه دریایی ناشی از خطر آلودگی نفتی در دریا و خطوط ساحلی.

با اعتقاد به اینکه تحت این شرایط ممکن است اقداماتی با خصوصیت استثنایی برای حمایت از چنین منافعى در دریاهاى آزاد ضرورى باشد و اینکه اینگونه اقدامات تأثیری بر اصل آزادی دریاهاى آزاد نخواهد داشت، به قرار زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱ - ۱- اعضای این کنوانسیون می‌توانند در صورت لزوم به دنبال بروز سانحه دریایی و یا عملیات متعاقب آن به منظور جلوگیری، کاهش یا رفع خطرات شدید و قریب‌الوقوع از خطوط ساحلی یا منافع ذی‌ربط خود در اثر آلودگی یا تهدید آلودگی دریا به وسیله نفت که منطقیاً منجر شدن آن به پیامدهای زیانبار بزرگ قابل انتظار می‌باشد، اقداماتی را در دریاهاى آزاد به عمل آورند.

۲- با این حال بر اساس این کنوانسیون هیچگونه اقدامی علیه کشتی‌هایی که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک کشور قرار داشته و در آن زمان تنها در ارتباط با ارایه خدمات غیرتجاری دولتی بکار گرفته شده‌اند نباید انجام پذیرد.

ماده ۲ - از نظر این کنوانسیون.

۱- سانحه «دریایی» به معنی تصادم کشتی‌ها به گل نشستن یا دیگر حوادث دریانوردی یا

دیگر اتفاقات بر روی یک کشتی یا خارج از آن که منجر به ورود خسارت‌های عمده یا تهدید

قریب‌الوقوع از جهت ورود خسارات عمده به کشتی یا کالا می‌شود، می‌باشد.

۲- «کشتی» عبارت است از:

الف- هرگونه شناور اقیانوس پیما از هر نوع که باشد، و.

ب- هرگونه وسیله متحرک شناور در آب، به استثنای تأسیسات یا وسایل مربوط به اکتشافات و بهره‌برداری منابع بستر دریا، کف اقیانوس و زیر آن.

۳- «نفت» به معنی نفت خام، نفت سوخت، نفت دیزل و روغن روان‌کننده می‌باشد.

۴- «منافع ذیربط» عبارت است از منافع کشور ساحلی که به طور مستقیم تحت تاثیر سانحه دریایی یا تهدید ناشی از آن قرار گرفته، مانند:

الف- فعالیتهای ساحلی دریایی، بندری یا داخل خور، از جمله فعالیتهای ماهیگیری که وسیله اصلی امرار معاش اشخاص ذیربط می‌باشد.

ب- جاذبه‌های توریستی منطقه مربوط.

ج- سلامت مردم ساحل‌نشین و سالم ماندن منطقه مربوط، از جمله حفظ منابع زنده دریایی و حیات وحش.

۵- «سازمان» به معنی سازمان مشورتی بین‌الدولی دریانوردی می‌باشد.

ماده ۳- هنگامی که کشور ساحلی در اعمال حقوق خود اقداماتی را برابر ماده (۱) به عمل آورد، مقررات زیر اعمال می‌شود:

الف- قبل از انجام هرگونه اقدامی، کشور ساحلی باید با دیگر کشورهایی که متاثر از سانحه دریایی بوده‌اند، به ویژه کشور یا کشورهای صاحب پرچم، مشورت نماید.

ب- کشور ساحلی باید بدون تاخیر اقدامات موردنظرش را به هر شخص حقیقی یا حقوقی که برای آن کشور مشخص بوده یا در حین مشورت مشخص شود که دارای منافع هستند که منطقیاً ممکن است تحت تاثیر آن اقدامات قرار گیرند، اطلاع دهد. کشور ساحلی باید هر نقطه‌نظری را که ممکن است آنها عنوان نمایند، مورد توجه قرار دهد.

ج- کشور ساحلی می‌تواند قبل از انجام هر اقدامی با کارشناسان مستقل مشورت نماید. اسامی اینگونه کارشناسان باید از فهرستی که نزد سازمان نگهداری می‌شود انتخاب شود. د- در وضعیت‌های فوق‌العاده اضطراری که اقدامات لازم باید فوری انجام پذیرد، کشور

ساحلی می تواند بدون اطلاع قبلی یا مشورت یا ادامه مشورتی که از پیش آغاز شده است، به علت شرایط اضطراری اقدامات لازم را به عمل آورد.

هـ- کشور ساحلی باید قبل از انجام اینگونه اقدامات و همچنین در خلال انجام آن، حداکثر تلاش خود را به منظور اجتناب از به خطر انداختن جان افراد به کار برده و در آرایه هرگونه کمک به اشخاصی که در معرض خطر قرار داشته و نیازمند به اینگونه کمکها می باشند، اهتمام نماید و در موارد مقتضی موجبات مراجعت کارکنان کشتی به کشورشان را تسهیل نموده و هیچگونه مانعی در این مورد ایجاد ننماید.

و- اقدامات انجام شده در اعمال ماده (۱) باید بدون تاخیر به کشورها و اشخاص حقیقی یا حقوقی شناخته شده ذیربط، همچنین به دبیرکل سازمان اطلاع داده شود.

ماده ۴- ۱- تحت نظارت سازمان باید فهرستی از اسامی کارشناسان که به موجب ماده (۳) این کنوانسیون مورد پیش بینی قرار گرفته اند، تهیه و تنظیم و نگهداری شود و سازمان باید مقررات لازم را در این ارتباط از جمله در مورد تعیین صلاحیتهای لازم، تدوین نماید. ۲- معرفی افراد برای درج در فهرست می تواند به وسیله کشورهای عضو سازمان و یا اعضای این کنوانسیون صورت پذیرد. دستمزد کارشناسان بر اساس خدمات آرایه شده، توسط کشورهای استفاده کننده از این گونه خدمات پرداخت خواهد شد.

ماده ۵- ۱- اقدامات به عمل آمده توسط کشور ساحلی بر اساس ماده (۱) باید با میزان خسارت واقعی یا خسارت هایی که آن کشور را تهدید می کند، متناسب باشد.

۲- چنین اقداماتی نباید از آنچه به صورت منطقی برای رسیدن به اهداف مذکور در ماده (۱) لازم است، فراتر باشد و باید به محض دستیابی به آن اهداف متوقف شود. اقدامات مزبور نباید به گونه ای غیر ضروری با حقوق و منافع کشور صاحب پرچم، کشورهای دیگر و یا هر شخص حقیقی یا حقوقی ذیربط، برخورد داشته باشد.

۳- در ارزیابی اینکه آیا اقدامات متناسب با میزان خسارت می باشد مراتب زیر باید در نظر گرفته شود:

الف- میزان و احتمال خسارت قریب الوقوع در صورت عدم اجرای آن اقدامات، و.

ب- احتمال مؤثر بودن آن اقدامات، و.

ث - میزان خساراتی که ممکن است بر اثر انجام اقدامات مزبور ایجاد شود.
ماده ۶- هر عضوی که در جهت خلاف مقررات کنوانسیون حاضر اقداماتی را انجام داده که موجب ورود خسارت به دیگران شده باشد، به پرداخت غرامت به میزان خسارات ناشی از اقداماتی که به طور منطقی از آنچه برای نیل به اهداف مذکور در ماده (۱) لازم است فراتر می‌باشد، ملزم می‌شود.

ماده ۷ - هیچیک از مفاد این کنوانسیون هرگونه حق، وظیفه، امتیاز و مصونیتی که به گونه دیگری قابل اعمال بوده را تفسیح نکرده و یا هر یک از اعضاء و یا هر شخص حقیقی یا حقوقی ذینفع را از هرگونه وسیله جبران خسارتی که به نحو دیگری قابل اعمال است محروم نخواهد کرد مگر اینکه به صورت صریح قید شده باشد.

ماده ۸-۱- هرگونه اختلاف بین اعضاء از نظر مغایرت اقدامات انجام شده بر اساس ماده (۱) با مفاد این کنوانسیون، لزوم پرداخت غرامت به موجب ماده (۶) و میزان چنین غرامتی، اگر با انجام گفتگو بین اعضای درگیر، یا بین عضوی که آن اقدامات را انجام داده و خواهان‌های حقیقی و یا حقوقی، حل و فصل نشده باشد، چنانچه طرفها به صورت دیگری نیز توافق نمایند، به درخواست هر یک از طرفهای ذیربط به مصالحه ارجاع و چنانچه مصالحه با موفقیت همراه نباشد، به داوری به صورتی که در پیوست این کنوانسیون در نظر گرفته شده، ارجاع می‌شود.

۲- عضوی که اقداماتی انجام داده حق ندارد تنها بر این اساس که توسط به همه طرق جبران خسارت به موجب قوانین داخلی در دادگاههایش به عمل نیامده، در مقابل درخواست مصالحه یا داوری برابر مفاد بند پیشین خودداری نماید.

ماده ۹-۱- این کنوانسیون برای امضا تا دهم دی ماه یکهزار و سیصد و چهل و نه هجری شمسی برابر با سوم دسامبر سال یکهزار و نهصد و هفتاد میلادی و از آن پس برای الحاق مفتوح می‌باشد.

۲- کشورهای عضو سازمان ملل متحد یا هر نمایندگی تخصصی مربوط به آن یا آژانس بین‌المللی انرژی اتمی یا اعضای اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری می‌توانند به صورتهای زیر عضو این کنوانسیون شوند.

الف - امضای بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید.

ب - امضای منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید که به دنبال آن تصویب، پذیرش یا تأیید، انجام گیرد، یا.

ج - الحاق.

ماده ۱۰ - ۱ - تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تسلیم سند رسمی به همین مضمون به دبیرکل سازمان، رسمیت خواهد یافت.

۲ - تسلیم هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق پس از لازم الاجرا شدن اصلاحیه این کنوانسیون در ارتباط با کلیه اعضای موجود یا پس از انجام کلیه اقدامات لازم برای لازم الاجرا شدن اصلاحیه در ارتباط با اعضای فوق، شامل کنوانسیون تغییر یافته توسط اصلاحیه تلقی خواهد شد.

ماده ۱۱ - ۱ - این کنوانسیون در نودمین روز پس از تاریخ امضای دولت‌های پانزده کشور به صورت امضای بدون شرط تصویب، پذیرش، تأیید، یا با تسلیم اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به دبیرکل سازمان، لازم الاجرا خواهد شد.

۲ - برای هر کشوری که بعداً این کنوانسیون را تصویب، پذیرش، یا تأیید نموده یا به آن ملحق می‌شود، زمان لازم الاجرا شدن آن در نودمین روز پس از تسلیم سند مربوط توسط آن کشور می‌باشد.

ماده ۱۲ - ۱ - این کنوانسیون می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمان پس از تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای آن کشور، مورد انصراف قرار گیرد.

۲ - انصراف با تسلیم یک سند به دبیرکل سازمان نافذ می‌شود.

۳ - انصراف یک سال یا مدت طولانی‌تری که در سند انصراف بدان تصریح شده پس از تسلیم سند انصراف به دبیرکل سازمان، نافذ می‌شود.

ماده ۱۳ - ۱ - در مواردی که مسوولیت اداره امور سرزمین به عهده سازمان ملل متحد بوده یا مسوولیت روابط بین‌المللی یک سرزمین به عهده هر کشور عضو این کنوانسیون می‌باشد، اشخاص یاد شده باید در کمترین زمان ممکن با مقامات صلاحیت‌دار در آن سرزمین مشورت نموده یا با انجام اقدامات مناسب دیگر موجبات شمول این کنوانسیون را

نسبت به آن سرزمین فراهم نماید و می‌توانند در هر زمانی به وسیله یک اطلاعیه کتبی به دبیرکل سازمان اعلام نمایند که حیطه شمول این کنوانسیون نسبت به آن سرزمین نیز گسترش می‌یابد.

۲- حیطه شمول این کنوانسیون از تاریخ دریافت آن اطلاعیه و یا از هر تاریخ دیگری که در آن اطلاعیه قید شده، به سرزمین یاد شده در آن، گسترش می‌یابد.

۳- سازمان ملل متحد یا هر عضوی که به موجب بند (۱) این ماده اطلاعیه‌ای صادر نموده می‌تواند در هر زمان، پس از تاریخی که شمول کنوانسیون به یک سرزمین به ترتیب فوق گسترش یافته، از طریق اطلاعیه کتبی به دبیرکل سازمان اعلام نماید که شمول این کنوانسیون در مورد سرزمین یاد شده در اطلاعیه، متوقف می‌شود.

۴- شمول این کنوانسیون نسبت به هر سرزمین یاد شده در اطلاعیه یک سال یا مدت بیشتری که در آن قید شده، پس از تاریخ دریافت اطلاعیه توسط دبیرکل سازمان، متوقف می‌شود.

ماده ۱۴- ۱- سازمان می‌تواند به منظور تجدیدنظر یا اصلاح این کنوانسیون کنفرانسی برگزار نماید.

۲- سازمان در صورت درخواست حداقل یک سوم اعضا کنفرانسی متشکل از کشورهای عضو این کنوانسیون به منظور تجدیدنظر یا اصلاح این کنوانسیون برگزار خواهد نمود.

ماده ۱۵- ۱- این کنوانسیون برای نگهداری به دبیرکل سازمان تودیع می‌شود.

۲- دبیرکل سازمان باید:

الف- به کلیه کشورهایایی که این کنوانسیون را امضا نموده یا به آن پیوسته‌اند مراتب زیر را اطلاع بدهد:

الف ۱- هر امضا یا سپردن سند جدید به همراه تاریخ آن.

الف ۲- سپردن هرگونه سند انصراف از این کنوانسیون به همراه تاریخ تودیع آن.

الف ۳- گسترش حیطه شمول این کنوانسیون به هر سرزمینی بر اساس بند (۱) ماده (۱۳) و توقف شمول آن بر اساس مفاد بند (۴) آن ماده به همراه تاریخی که به ترتیب فوق حیطه

شامل این کنوانسیون گسترش یافته یا متوقف خواهد شد.

ب- ارسال نسخ مصدق این کنوانسیون به کلیه کشورهای امضاکننده و همچنین کلیه کشورهایایی که به این کنوانسیون می‌پیوندند.

ماده ۱۶ - به محض لازم الاجرا شدن این کنوانسیون متن آن توسط دبیرکل سازمان به دبیرخانه سازمان ملل متحد برای ثبت و انتشار براساس ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد، فرستاده خواهد شد.

ماده ۱۷ - این کنوانسیون در یک نسخه به زبان‌های انگلیسی و فرانسه تنظیم شده و هر دو متن به طور یکسان معتبر می‌باشد. ترجمه رسمی به زبان‌های روسی و اسپانیولی نیز آماده شده و همراه با نسخه اصلی امضا شده نگهداری خواهد شد.

در تأیید مراتب فوق، امضاکنندگان زیر که به طور رسمی، توسط دولت متبوع خود برای این منظور اختیار یافته‌اند، این کنوانسیون را امضا نموده‌اند.

هشتم آذرماه سال یکهزار و سیصد و چهل و هشت هجری شمسی برابر با بیست و نهم نوامبر سال یک هزار و نهصد و شصت و نه - بروکسل.

پیوست فصل اول - مصالحه

ماده ۱ - تشریفات مصالحه باید برابر مقررات مندرج در این فصل باشد مشروط بر اینکه دو طرف مربوط تصمیم دیگری نگرفته باشند.

ماده ۲ - ۱ - در اجرای ماده (۸) این کنوانسیون کمیسیون مصالحه بنا به درخواست یک عضو از عضو دیگر، تشکیل می‌شود.

۲ - تسلیم درخواست مصالحه توسط یک عضو باید شامل شرحی از موضوع به همراه هرگونه مدارک تأییدکننده دیگر باشد.

۳ - چنانچه تشریفات رسیدگی بین دو طرف به جریان افتاده باشد هر عضو دیگری که اتباع یا اموال او تحت تاثیر همان اقدامات واقع شده یا کشور ساحلی عضو که اقدامات مشابهی انجام داده، میتواند با دادن اطلاعیه کتبی به دو طرف که در ابتدا جریان رسیدگی را

آغاز نموده‌اند، به جریان مصالحه ملحق گردد، مگر اینکه یکی از دو طرف اخیر الذکر به چنین الحاقی معترض باشد.

ماده ۳ - ۱ - کمیسیون مصالحه از سه عضو تشکیل می‌یابد: یک عضو توسط کشور ساحلی که اقدامات را انجام داده معرفی شده، یک عضو توسط کشوری که اتباع یا اموال آن تحت تأثیر آن اقدامات واقع شده معرفی می‌شود و عضو سوم که ریاست کمیسیون را بر عهده خواهد داشت با توافق دو عضو اصلی تعیین می‌شود.

۲ - مصالحه دهندگان باید از میان فهرستی که قبلاً برابر تشریفات مندرج در ماده (۴) زیر تنظیم شده، انتخاب شوند.

۳ - اگر در خلال یک دوره زمانی (۶۰) روزه از تاریخ دریافت درخواست صالحه، طرفی که چنین درخواستی از او به عمل آمده اطلاعیه‌ای به طرف دیگر در خصوص مخالفت با معرفی مصالحه دهنده‌ای که وی مسؤل انتخابش می‌باشد، نداده باشد، یا چنانچه در طول یک دوره زمانی (۳۰) روزه از تاریخ معرفی دومین نفر از اعضای کمیسیون که باید توسط دو طرف تعیین شود، دو مصالحه دهنده اول از طریق توافق قادر به تعیین رئیس کمیسیون نشده باشند، دبیرکل سازمان باید بنا به درخواست هر کدام از دو طرف، انتخاب مورد لزوم را در خلال مدت (۳۰) روزه انجام رساند. اعضای کمیسیون که بدین ترتیب تعیین می‌شوند باید از فهرست یاد شده در بند پیشین انتخاب شوند.

۴ - رئیس کمیسیون به هر روشی که تعیین شود، در هیچ موردی نباید دارای ملیت یکی از کشورهای دو طرف اصلی مصالحه بوده یا باشد.

ماده ۴ - ۱ - فهرست یاد شده در ماده (۳) فوق باید شامل اشخاص صلاحیت‌داری که به وسیله اعضا تعیین شده‌اند بوده و همچنین به وسیله سازمان به صورت به هنگام نگهداری شود.

هر یک از اعضا می‌تواند (۴) نفر را که لزومی ندارد حتماً از ملیت وی باشند برای درج در فهرست تعیین نماید. انتخاب هر نفر برای مدت (۶) سال بوده و قابل تجدید می‌باشد.

۲ - در صورت فوت یا استعفای یکی از افراد مندرج در فهرست، عضوی که چنین شخصی را معرفی نموده می‌تواند جانشینی را برای مدت باقیمانده معرفی نماید.

ماده ۵-۱ - کمیسیون مصالحه آیین کار خود را که بر اساس آن در کلیه موارد رسیدگی عادلانه امکان پذیر است تنظیم خواهد نمود، مگر در صورتی که دوطرف به گونه دیگری توافق کنند. کمیسیون در ارتباط با امر تحقیق و رسیدگی باید برابر مفاد فصل سوم کنوانسیون لاهه در مورد حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات بین المللی مصوب بیست و ششم مهر ماه سال یکهزار و دوست و هشتاد و شش هجری شمسی برابر با هجدهم اکتبر سال یکهزار و نهصد و هفت میلادی، عمل نماید مگر آنکه به اتفاق آراء، به گونه دیگری تصمیم گیری نماید.

۲- نمایندگی دوطرف نزد کمیسیون مصالحه توسط نمایندگان خواهد بود که وظیفه شان عمل به عنوان میانجی بین دولت و کمیسیون می باشد، همچنین هر کدام از دوطرف می توانند از خدمات مشاوران و کارشناسانی که به وسیله دوطرف بدین منظور معرفی شده اند بهره جویی نموده و استماع و رسیدگی به شهادت همه کسانی را که شهادت آنها به نظر آن طرف مفید می باشد را درخواست نمایند.

۳- کمیسیون دارای این حق می باشد که از نمایندگان، مشاوران و کارشناسان دوطرف و همچنین از اشخاص دیگر با رضایت دولت هایشان، در صورتی که فراخوانی آنها را مفید تشخیص دهد درخواست ادای توضیحات نماید.

ماده ۶- تصمیمات کمیسیون مصالحه باید با اکثریت آرا گرفته شود و کمیسیون حکمی در مورد موضع اصلی اختلاف جز با حضور همه اعضا صادر نخواهد کرد مگر در صورتی که دوطرف به گونه دیگری توافق کنند.

ماده ۷- دوطرف باید موجبات تسهیل کار کمیسیون مصالحه را فراهم آورده و به ویژه برابر قانون خود و با به کارگیری کلیه امکاناتی که در اختیار دارند:

الف - اطلاعات و مدارک لازم را به کمیسیون ارائه نمایند.

ب - امکان ورود کمیسیون به قلمرو سرزمین شان برای استماع شهادت شهود یا کارشناسان و دیدن صحنه را فراهم سازند.

ماده ۸- وظیفه کمیسیون مصالحه روشن نمودن موضوعات مورد اختلاف، گردآوری کلیه اطلاعات مربوط بدین منظور، از طریق انجام رسیدگی یا طرق دیگر و کوشش برای

ایجاد مصالحه بین دو طرف می‌باشد. پس از رسیدگی دعوا، کمیسیون باید توصیه خود را که در ارتباط با موضوع بحث مناسب تشخیص داده با تعیین مدتی که بیشتر از (۹۰) روز نمی‌شود به دو طرف اعلام نماید و از دو طرف عضو خواسته شود که در خلال این مدت نظر خود را در مورد پذیرش یا عدم پذیرش توصیه یاد شده، اظهار نمایند.

ماده ۹- توصیه باید با بیان دلایل همراه باشد. چنانچه توصیه‌ها به صورت کلی یا جزئی مبین نظر همه اعضای کمیسیون نباشد هرکدام از مصالحه دهندگان محق خواهد بود که نظریه جداگانه‌ای ارایه و تسلیم نماید.

ماده ۱۰- چنانچه تا (۹۰) روز پس از اعلام توصیه به دو طرف هیچ کدام از آنها پاسخ موافق خود را به طرف دیگر در خصوص پذیرش آن توصیه اعلام ننموده باشند، مصالحه ناموفق تلقی می‌شود. همچنین اگر کمیسیون در ظرف مدت تعیین شده در بند (۳) ماده (۳) فوق تشکیل نشده باشد، یا در صورتی که دو طرف به گونه دیگری توافق نکرده باشند یا، کمیسیون نتوانسته باشد توصیه خود را ظرف مدت یک سال از زمان تعیین رییس کمیسیون، صادر نماید، مصالحه موفقیت آمیزی تلقی نخواهد شد.

ماده ۱۱- هر عضو کمیسیون برای کار خود اجرت دریافت خواهد نمود. چنین اجرتی بر اساس توافق دو طرف تعیین می‌شود که مشارکت هرکدام در پرداخت اجرت به نسبت مساوی خواهد بود.

۲- هزینه‌های متفرقه ناشی از انجام کار کمیسیون به همین روشن بین دو طرف تسهیم می‌شود.

ماده ۱۲- دو طرف اختلاف در هر زمان در طول روند مصالحه می‌توانند با توافق یکدیگر در مورد مراجعه به یک روش رسیدگی متفاوت برای حل و فصل اختلافات تصمیم‌گیری نمایند.

فصل دوم - داوری

ماده ۱۳- ۱- تشریفات داوری باید برابر مقررات مندرج در این فصل باشد، مگر آنکه دو طرف به گونه دیگری تصمیم‌گیری نمایند.

۲- در صورت عدم موفقیت مصالحه، درخواست داورى تنها ظرف مدت (۱۸۰) روز پس از شکست مصالحه انجام پذیر می باشد.

ماده ۱۴- دیوان داورى شامل سه عضو خواهد بود: یک داور توسط کشور ساحلى که اقدامات را انجام داده معرفی می شود، یک داور توسط کشوری که اتباع یا اموالش تحت تاثیر آن اقدامات واقع شده معرفی می شود و داورى دیگر بر اساس توافق بین دو داور اخیرالذکر انتخاب و به عنوان رییس دیوان داورى عمل خواهد نمود.

ماده ۱۵- ۱- چنانچه پس از سپری شدن مدت (۶۰) روز از معرفی داور دوم، رییس دیوان انتخاب نشده باشد، دبیرکل سازمان بنا به درخواست هرکدام از دو طرف باید ظرف مدت (۶۰) روز بعدی چنین انتخابی را از فهرست اشخاص واجد شرایطی که از قبل برابر مفاد ماده (۴) فوق تعیین شده اند، به عمل آورد. این فهرست جدای از فهرست کارشناسان پیش بینی شده در ماده (۴) کنوانسیون و همچنین فهرست مصالحه دهندگان موضوع ماده (۴) پیوست حاضر می باشد، هرچند نام یک شخص می تواند هم در فهرست مصالحه دهندگان و هم در فهرست داوران، آمده باشند. با این حال شخصی که به عنوان مصالحه دهنده در اختلاف عمل نموده نمی تواند برای همان موضوع برای عمل به عنوان داور انتخاب شود.

۲- چنانچه ظرف مدت (۶۰) روز از زمان دریافت درخواست، یکی از دو طرف، عضو دیوان را که مسوولیت تعیین آن را دارد، معرفی ننماید، طرف دیگر می تواند مراتب را به طور مستقیم به اطلاع دبیرکل سازمان رسانده و او باید رییس دیوان را ظرف مدت (۶۰) روز از فهرست موضوع بند (۱) این ماده، انتخاب نماید.

۳- رییس دیوان باید پس از معرفی شدن، از طرفی که داور را تعیین ننموده، درخواست نماید که به همان روش و تحت همان شرایط مبادرت به انجام این کار بنماید. چنانچه طرف یاد شده اقدام به انتخاب مورد لزوم ننماید، رییس دیوان باید از دبیرکل سازمان درخواست نماید که این انتخاب را برابر شرایط و ترتیب مطروح در بند پیشین به عمل آورد.

۴- چنانچه رییس دیوان برابر مفاد این ماده انتخاب شود، جز در صورت رضایت طرف یا طرف های دیگر نباید ملیت یکی از دو طرف مربوط را دارا بوده داشته باشد.

۵- در صورت فوت یا عدم حضور داورى که یکی از دو طرف مسوولیت انتخاب وی را

داشته است، طرف یاد شده باید ظرف مدت (۶۰) روز از تاریخ فوت یا عدم حضور نسبت به معرفی جایگزین وی اقدام نماید. اگر طرف یاد شده در مورد معرفی داور اقدامی ننماید، داوری با حضور داوران باقی مانده به کار خود ادامه خواهد داد. در صورت فوت یا عدم حضور رییس دیوان، داوری با حضور داوران باقی مانده به کار خود ادامه خواهد داد. در صورت فوت یا عدم حضور رییس دیوان، جانشین وی برابر مفاد ماده (۱۴) فوق تعیین شده و در صورت عدم توافق بین اعضای دیوان ظرف مدت (۶۰) روز پس از فوت یا عدم حضور، برابر مفاد این ماده تعیین خواهد شد.

ماده ۱۶ - چنانچه رسیدگی بین دو طرف شروع شده باشد، هر عضو دیگری که اتباع یا اموال آن تحت تاثیر همان اقدامات واقع شده باشد، یا هر کشور ساحلی عضوی که اقدامات مشابهی را انجام داده، می‌تواند با دادن اطلاعیه کتبی به طرف‌هایی که در ابتداء رسیدگی را آغاز نموده‌اند، به جریان رسیدگی داوری وارد شود مگر آنکه یکی از دو طرف اخیر الذکر به چنین ورود و الحاقی معترض باشد.

ماده ۱۷ - هر دیوان داوری که برابر مقررات این پیوست تشکیل می‌شود، در مورد آیین رسیدگی خود تصمیم خواهد گرفت.

ماده ۱۸ - ۱ - تصمیمات دیوان در مورد آیین رسیدگی و محل تشکیل جلسات آن، و همچنین در مورد هر گونه اختلاف مطروح نزد، آن باید با رای اکثریت اعضای دیوان اتخاذ گردد. غیبت یا امتناع از دادن رای توسط یکی از اعضا دیوان که دو طرف مسوولیت انتخاب آن را داشته‌اند، مانعی در امر تصمیم‌گیری دیوان ایجاد نخواهد کرد. در صورت تساوی آرا رای نهایی با رییس خواهد بود.

۲ - دو طرف باید موجبات تسهیل کار دیوان را فراهم آورده، و به ویژه برابر قوانین خود و با به کارگیری کلیه امکاناتی که در اختیار دارند؛
الف - اطلاعات و مدارک لازم را به دیوان ارایه نمایند.

ب - امکان ورود دیوان به قلمرو و سرزمین‌شان برای استماع شهادت شهود یا کارشناسان و دیدن صحنه را فراهم سازند.

۳ - غیبت یا کوتاهی در حضور توسط یک طرف مانعی بر سر راه رسیدگی ایجاد نخواهد کرد.

ماده ۱۹ - ۱ - حکم دیوان باید با شرح دلایل همراه باشد. حکم دیوان نهایی و غیر قابل پژوهش خواهد بود. دوطرف باید فوری حکم دیوان را اجرا نمایند.

۲ - هر اختلافی که در ارتباط با تفسیر و اجرای حکم دیوان بین دو طرف ایجاد شود می تواند توسط هر کدام از دوطرف برای قضاوت به دیوانی که حکم را صادر نموده و در صورت عدم امکان چنین امری، به دیوان دیگری که بدین منظور و به همان روش دیوان اولیه تشکیل می شود، ارجاع شود.

پروتکل مربوط به مداخله در دریاهاى آزاد در صورت بروز آلودگى ناشى از موادى غیر از نفت (مصوب ۱۳۵۲ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۳ میلادی)

کشورهای عضو پروتکل حاضر،

که عضو کنوانسیون بین المللی مربوط به «مداخله در دریاهاى آزاد در صورت بروز سوانح آلودگى نفتی» انعقاد یافته در بروکسل به تاریخ هشتم آذرماه سال یکهزار و سیصد و چهل و هشت هجری شمسی برابر با بیست و نهم نوامبر سال یکهزار و نهصد و شصت و نه میلادی، می باشند.

با در نظر گرفتن قطعنامه همکاری های بین المللی در مورد مواد آلوده کننده غیر از نفت مصوب کنفرانس حقوقی بین المللی در خصوص خسارت آلودگى دریایی (۱۳۴۸) برابر با (۱۹۶۹).

و با ايمان نظر به اینکه متعاقب قطعنامه فوق، سازمان مشورتی بین الدولی دریانوردی اقدامات خود را در مورد کلیه جنبه های آلودگى ناشى از موادى غیر از نفت تشدید نموده است، به قرار زیر توافق نموده اند.

ماده ۱ - ۱ - اعضای این پروتکل می توانند به دنبال بروز یک سانحه دریایی و یا اعمال مرتبط با چنین سانحه ای که به صورت متطقی می توان انتظار داشت به پیامدهای

زیانبار عمده‌ای منجر شود، در صورت لزوم به منظور جلوگیری، کاهش یا رفع خطرات شدید و قریب‌الوقوع نسبت به خط ساحلی یا منافع مربوط خود ناشی از آلودگی یا تهدید به آلودگی به وسیله موادی غیر از نفت، اقداماتی را در دریاهای آزاد به عمل آورند.

۲- «موادی غیر از نفت» مورد اشاره در بند (۱) عبارتند از:

الف- موادی که در فهرست تعیین شده توسط یک نهاد صلاحیت‌دار برگزیده به وسیله سازمان نام برده شده‌اند که فهرست مزبور به این پروتکل پیوست خواهد شد. و
ب- سایر موادی که احتمال ایجاد خطر برای سلامت انسان، آسیب رساندن به منابع زنده و حیات دریایی، صدمه زدن به تسهیلات رفاهی و یا ایجاد اختلال در سایر بهره‌بردارانی که مشروع از دریا را دارا می‌باشد.

۳- هرگاه یک کشور عضو مداخله‌کننده در ارتباط با یکی از مواد مورد اشاره در جزو (ب) بند (۲) فوق اقدامی را به عمل آورد. آن عضو موظف است ثابت نماید که آن ماده تحت شرایط موجود در زمان مداخله منطقی می‌توانسته خطر شدید و قریب‌الوقوعی ایجاد نماید که مشابه خطر ایجاد شده توسط هر یک از مواد یاد شده در فهرست مورد اشاره در جزو (الف) بند (۲) فوق می‌باشد.

ماده ۲- ۱- مفاد بند (۲) ماده (۱) و مواد (۲) تا (۸) کنوانسیون مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی مصوب ۱۳۴۸ هجری شمسی برابر با ۱۹۶۹ میلادی پیوست آن که مربوط به نفت می‌شود. نسبت به موارد مورد اشاره در ماده (۱) پروتکل حاضر نیز قابل اعمال می‌باشد.

۲- از نظر پروتکل حاضر، فهرست کارشناسان مورد اشاره در بند (ج) مواد (۳) و (۴) کنوانسیون به گونه‌ای بسط خواهد یافت که کارشناسان صلاحیت‌دار برای ارائه مشاوره در ارتباط با موادی غیر از نفت رانیز، شامل شود. معرفی اسامی نامزدهای این فهرست می‌تواند توسط کشورهای عضو سازمان و کشورهای عضو پروتکل حاضر به عمل آید.

ماده ۳- ۱- فهرست مورد اشاره در جز (الف) بند (۲) ماده (۱) به وسیله نهاد صلاحیت‌دار تعیین شده از طرف سازمان، نگهداری خواهد شد.

- ۲- هرگونه اصلاحیه فهرست پروتکل حاضر که توسط یک عضو پیشنهاد شده باشد، به سازمان تسلیم خواهد شد و به وسیله سازمان، حداقل سه ماه قبل از رسیدگی توسط نهاد صلاحیتدار، در میان کلیه اعضای سازمان و اعضای پروتکل حاضر پخش می‌شود.
 - ۳- اعضای پروتکل حاضر اعم از اینکه عضو سازمان باشند یا نباشند استحقاق شرکت در جریان بررسی توسط نهاد صلاحیت‌دار را خواهند داشت.
 - ۴- اصلاحیه‌ها تنها توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رای دهنده این پروتکل به تصویب خواهد رسید.
 - ۵- چنانچه اصلاحیه‌ای برابر بند (۴) فوق تصویب شود این اصلاحیه توسط سازمان برای پذیرش به کلیه اعضای پروتکل حاضر، ابلاغ خواهد شد.
 - ۶- اصلاحیه مزبور در پایان مدت شش ماه پس از ابلاغ آن، پذیرفته شده تلقی خواهد شد مگر آنکه در خلال آن مدت توسط حداقل یک سوم از اعضای پروتکل حاضر اعتراضی در مورد این اصلاحیه به سازمان اعلام شده باشد.
 - ۷- اصلاحیه‌ای که طبق بند (۶) فوق پذیرفته شده تلقی گردیده است سه ماه پس از پذیرش آن برای کلیه اعضاء پروتکل حاضر، به استثنای اعضای که اطلاعیه‌ای مبنی بر عدم پذیرش اصلاحیه مزبور صادر نموده‌اند، لازم‌الاجرا خواهد بود.
- ماده ۴-۱ - پروتکل حاضر برای امضا توسط کشورهایایی که کنوانسیون مورد اشاره در ماده (۲) را امضا نموده یا به آن پیوسته‌اند همچنین برای هر کشوری که به حضور در کنفرانس بین‌المللی در مورد آلودگی دریایی ۱۳۵۲ برابر با ۱۹۷۳ دعوت شده، مفتوح می‌باشد.
- پروتکل از تاریخ ۱۳۵۲/۱۰/۲۵ تا ۱۳۵۳/۱۰/۱۰ هجری شمسی، برابر با ۱۵ ژانویه ۱۹۷۴ میلادی تا ۳۱ دسامبر ۱۹۷۴ در مقر سازمان برای امضاء مفتوح خواهد ماند.
- ۲- با رعایت بند (۴) این ماده پروتکل حاضر منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید کشورهای امضاءکننده آن خواهد بود.
 - ۳- با رعایت بند (۴) این پروتکل برای الحاق توسط کشورهایایی که آن را امضاء نموده‌اند، مفتوح خواهد بود.

۴- پروتکل حاضر تنها توسط کشورهای که کنوانسیون مورد اشاره در ماده (۲) را تصویب، پذیرش یا تأیید نموده و یا به آن پیوسته‌اند می‌تواند مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار گیرد.

ماده ۵-۱- تصویب، پذیرش، تأیید، یا الحاق با سپردن سند رسمی به همین مضمون به دبیرکل سازمان، رسمیت خواهد یافت.

۲- هرگونه سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق، که پس از لازم‌الاجرا شدن هر اصلاحیه پروتکل حاضر در ارتباط با کلیه کشورهای متعاقد موجود یا پس از تکمیل کلیه اقدامات ضروری برای لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه در ارتباط با کلیه کشورهای عضو موجود، سپرده شده، شامل پروتکل تغییر یافته توسط اصلاحیه تلقی خواهد شد.

ماده ۶-۱- پروتکل حاضر در نودمین روز پس از تاریخی که در آن پانزده کشور، اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را به دبیرکل سازمان سپرده باشند لازم‌الاجرا خواهد شد، اگرچه پروتکل حاضر تا قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون مورد اشاره در ماده (۲) لازم‌الاجرا نخواهد شد.

۲- برای هر کشوری که بعداً پروتکل را مورد تصویب، پذیرش یا تأیید قرار داده و یا بدان ملحق شود، پروتکل حاضر در نودمین روز پس از سپردن سند مقتضی توسط چنین کشوری، لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده ۷-۱- پروتکل حاضر می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمان پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن پروتکل برای آن متعاقد مورد انصراف قرار گیرد.

۲- «انصراف» با تسلیم سندی بدین مضمون به دبیرکل سازمان، رسمیت خواهد یافت.

۳- «انصراف» پس از یک سال یا مدت طولانی‌تری که در سند انصراف بدان تصریح شده،

از زمان تسلیم سند انصراف به دبیرکل سازمان، رسمیت خواهد یافت.

۴- انصراف از کنوانسیون مورد اشاره در ماده (۲) توسط یک عضو به معنی انصراف از

پروتکل حاضر توسط آن عضو تلقی خواهد شد. چنین انصرافی در همان روز رسمیت یافتن

انصراف از کنوانسیون برابر بند (۳) ماده (۱۲) آن کنوانسیون رسمیت خواهد یافت.

ماده ۸-۱- کنفرانسی به منظور تجدیدنظر یا اصلاح پروتکل حاضر می‌تواند توسط

سازمان برگزار شود.

۲- سازمان بنا به تقاضای حداقل یک سوم کشورهای متعاقد به پروتکل حاضر، کنفرانسی از کشورهای عضو را برای تجدیدنظر یا اصلاح آن تشکیل خواهد داد.

ماده ۹- ۱- پروتکل حاضر به دبیرکل سازمان سپرده خواهد شد.

۲- دبیرکل سازمان باید:

الف- به کلیه کشورهایی که پروتکل حاضر را امضاء نموده یا به آن ملحق شده اند مراتب

زیر را اطلاع بدهد:

۱- هر امضاء یا سپردن سند جدید به همراه تاریخ آن.

۲- تاریخ لازم الاجرا شدن پروتکل حاضر.

۳- سپردن هرگونه سند انصراف از پروتکل حاضر به همراه تاریخی که در آن انصراف

رسمیت خواهد یافت.

۴- هرگونه اصلاحیه پروتکل حاضر یا پیوست آن و هرگونه اعتراض یا اعلام عدم

پذیرش اصلاحیه های یاد شده.

ب- نسخ برابر با اصل پروتکل حاضر را به کلیه کشورهایی که پروتکل حاضر را امضاء

نموده یا به آن ملحق شده اند، ارسال نماید.

ماده ۱۰- به محض اینکه پروتکل حاضر لازم الاجرا شود، یک نسخه برابر با اصل آن

توسط دبیرکل سازمان برای ثبت و انتشار برابر ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد، به

دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد.

ماده ۱۱- پروتکل حاضر در یک نسخه اصلی به زبان های انگلیسی، فرانسه، روسی و

اسپانیایی تنظیم شده است که هر چهار متن به طور یکسان معتبر می باشد.

در تأیید مراتب فوق، امضاء کنندگان زیر که به گونه مقتضی برای این منظور اختیار

یافته اند، پروتکل حاضر را امضاء نموده اند.

لندن به تاریخ یازدهم آبان ماه یکهزار و سیصد و پنجاه و دو هجری شمسی برابر با دوم

نوامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و سه.

ضمیمه

فهرست مواد تعیین شده توسط کمیته حفاظت از محیط زیست

دریایی سازمان طبق جز الف بند ۲ ماده ۱ پروتکل

۱- نفت (هنگام حمل به صورت فله)

محلولهای اسفالتی

مواد ترکیبی

پس مانده‌های پودری

اضافات گازوییل با نقطه جوش متوسط

نفت

تصفیه شده

ترکیبات حاوی نفت خام

نفت سنگین

روغن خوشبوکننده (به جز روغن نباتی)

مواد ترکیبی

روغن معدنی

روغن نفوذکننده

روغن دوک

روغن توربین

مواد حاصل از تقطیر

گازوییل با نقطه جوش متوسط

ترکیبات فلش‌د فید

گازوییل

رقیق شده

بتزین‌های ترکیبی

سوخت الکیلی

سوختهای با کیفیت بهبود یافته

سوخت پلیمری

بنزینها

روغن سرسیلندر (طبیعی)

اتوموتیو (نوعی بنزین)

سوخت هواپیما

با نقطه جوش متوسط

انواع سوخت جت

سوخت جت ۱، (نفت سفید)

سوخت جت ۳،

سوخت جت ۴،

سوخت جت ۵، (نفت سفید، سنگین)

سوخت جت با درجه اکتان بالا

حلال معدنی

نفتا

حلال

حلالهای حاصل از پالایش

برشهای حاصل از تقطیر

۲- مواد مضر

استیک انیدرید

استن

استون سیانو هیدرین

اکرولین

اکریلونیتریل

آلدرین

آلیل ایزوتیوسیانات
فسفید آلومینیوم
آمونیاک (مایع ۰.۲۸٪)
فسفات آمونیوم
امیل مرکاپتان
آنیلین
آنیلین هیدروکلراید
ترکیبات آنتی‌موآن
ترکیبات ارسنیک
آترازین
متیل آزین فسفات (گوتین)
آزید باریم
سیانید باریم
اکسید باریم
بنزن
ایزومرهای هگزاکلرید بنزن (لیندن)
بنزیدین
بریلیم (به صورت پودر)
برم
سیانید برموبنزیل
نرمال بوتیل اکریلات
اسید بوتیریک
اسید کاکودیلک
ترکیبات کادمیوم
کارباریل (سوپن)
دی سولفید کربن

تتراکلرید کربن
کلردان
کلرواستن
کلرواستوفتون
کلرودی نیترو بنزن
کلروفرم
کلروهیدرین ها (خام)
کلروپیکرین
اسید کرومیک (تری اکسید کروم)
کوکولوس (جامد)
ترکیبات مس
گرزول ها
دی آمین اتیلن مس
ترکیبات سیانید
برمید سیانوژن
کلرید سیانوژن
د.د.ت
دی کلروانیلین ها
دی کلروبنزن
دی آلدین
دی متوات (سیگون)
دی متیل آمین (مابع ۴۰٪)
دی نیترو انیلین ها
۴ و ۶ دی نیترو ارتوکروزل
دی نیتروفل ها
اندوسولفان (تیودان)

اندرین
ای کلروهیدرین
اتیل برمواستیت
اتیلن کلروهیدرین (۲، کلرو، اتانول)
اتیلن دی کلراید
استات فتین (خشک)
اسید فلئوسیکلیک
هتاکلر
هکزاکلرو بنزن
هکزانیل تترافسفات
اسید هیروسیانیک
اسید هیدروفلیوریک (مایع ۴۰٪)
ایزوپرن
ترکیبات سرب
لیدن (گامگزان BHC)
مالاتون
ترکیبات جیوه
متیل الکل
متیل کلراید
مولاس‌ها
نفتالین (حل شده)
نفتیل تیوره
اسید نیتریک (۹۰٪)
روغن
پاراتن
پاراتون

فنل

اسید فسفریک

فسفروس (طبیعی)

پلی هالورژنت فنیل‌ها

سدیم پنتاکلرو فئات

استیرن مونومر

تولوئن

دی ایزوسیپانیت تولوئن

توگرافن

فسفات تری تولیل (تری کوزیل فسفات)

۲، ۴، ۵- تی

۳- گازهای مایع (هنگام حمل بصورت فله)

استالدید

آمونیاک آنیدروس

بوتادین

بوتان

ترکیب بوتان و پروپان

بوتیلن‌ها

کلرین

دی متیل آمین

اتیل کلراید

اتان

اتیلن

اکسید اتیلن

متان (LNG)

ترکیب متیل استیلن پروپادین

متیل برمید

متیل کلرید

پروپان

پروپیلن

وینیل کلرید مونومر

انیدروس هیدروژن کلرید

اندروس هیدروژن فلیورید

دی اکسید سولفور

۴- مواد رادیواکتیو

مواد رادیواکتیو شامل عناصر و ترکیب‌هایی می‌شوند که ایزوتوپ‌های آنها مشمول الزامات بخش ۸۳۵ مقررات حمل بی‌خطر مواد رادیواکتیو، نسخه تجدید نظر شده ۱۹۷۳، منتشره توسط آژانس بین‌المللی انرژی اتمی، می‌باشند ولی محدود به این مواد نیستند و می‌توان آنها را در بسته‌های نوع A و نوع B همچون مواد قابل فیزیون یا مواد حمل شده طبق ترتیبات خاص مانند مواد زیر نگهداری یا حمل نمود.

اورانیوم ۲۳۵ پلوتونیم ۲۳۹ رادیوم ۲۲۶، سزیم ۱۳۷ کبالت ۶۰

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون

بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی^۱

مصوب ۱۳۷۶/۴/۲۹

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی - مصوب سال

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۲۸۷ مورخ ۱۳۷۶/۶/۳ - صفحه ۴۴۷ مجموعه قوانین سال

یکهزار و سیصد و شصت و نه هجری شمسی، برابر با سال یکهزار و نهصد و نود میلادی، مشتمل بر یک مقدمه نوزده (۱۹) ماده و یک (۱) الحاقیه ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم
کنسوانسیون بین المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی
مصوب ۱۳۶۹ هجری شمسی برابر با ۱۹۹۰ میلادی

اعضای کنوانسیون حاضر،

با آگاهی نسبت به ضرورت حفظ محیط زیست انسانی بطور اعم و محیط زیست دریایی بطور اخص،

با شناسایی خطرات جدی که از طریق سوانح آلودگی نفتی از سوی کشتیها، واحدهای دور از ساحل، بنادر دریایی و تجهیزات حمل و نقل نفت به محیط زیست دریایی تحمیل می شود،

با در نظر گرفتن اهمیت اقدامات احتیاطی و بازدارنده در جلوگیری از آلودگی نفتی در وهله اول و ضرورت بکارگیری جدی اسناد بین المللی موجود در ارتباط با ایمنی دریایی و جلوگیری از آلودگی دریایی، به ویژه کنوانسیون بین المللی ایمنی جان افراد در دریا مصوب ۱۳۵۳ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۴ با اصلاحات بعدی، و کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی توسط کشتیها، مصوب ۱۳۵۲ هجری شمسی برابر ۱۹۷۳ میلادی تعدیل شده توسط پروتکل مربوط به آن مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی با اصلاحات بعدی، و همچنین توسعه سریع استانداردهای روبه رشد مربوط به طرح، عملیات و نگهداری کشتیهای حامل نفت و واحدهای دور از ساحل،

همچنین با در نظر گرفتن اینکه، در صورت وقوع سانحه آلودگی نفتی، اقدام سریع و مؤثر جهت به حداقل رساندن خسارتی که ممکن است از چنین سانحه ای ناشی شود، حیاتی می باشد.

با تأکید بر اهمیت آمادگی مؤثر برای مبارزه با سوانح آلودگی نفتی و نقش مهمی که صنایع نفت و کشتیرانی در این خصوص دارند،

با شناسایی مجدد اهمیت کمکهای دو جانبه و همکاری بین‌المللی در زمینه موضوعاتی از جمله مبادله اطلاعات مربوط به قابلیت‌های کشورهای برای مقابله با سوانح آلودگی نفتی، تهیه طرح‌های موارد پیش‌بینی نشده آلودگی نفتی، مبادله گزارش‌های سوانح مهمی که ممکن است محیط زیست دریایی یا خطوط ساحلی و منافع مربوطه کشورهای را تحت تأثیر قرار دهد، و تحقیق و توسعه در ارتباط با وسایل مبارزه با آلودگی نفتی در محیط زیست دریایی، و با توجه به اصل «آلوده کننده مسوول پرداخت است» به عنوان یک اصل کلی حقوق بین‌الملل محیط زیست،

همچنین با توجه به اهمیت اسناد بین‌المللی در مورد مسوولیت و جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی، از جمله کنوانسیون بین‌المللی مصوب ۱۳۴۸ هجری شمسی برابر با ۱۹۶۹ میلادی در مورد مسوولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی، کنوانسیون بین‌المللی مصوب ۱۳۵۰ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۱ میلادی در مورد تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی، و نیاز مبرم با لازم‌الاجرا شدن هر چه سریع‌تر پروتکل‌های مصوب ۱۳۶۳ هجری شمسی برابر با ۱۹۸۴ میلادی مربوط به کنوانسیون‌های فوق‌الذکر، با توجه بیشتر به اهمیت موافقتنامه‌ها و ترتیبات دو جانبه و چند جانبه از قبیل کنوانسیون‌ها و موافقتنامه‌های منطقه‌ای،

با در نظر داشتن مقررات مربوط به کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای ویژه بخش ۱۲ آن،

با آگاهی از ضرورت گسترش همکاری‌های بین‌المللی و افزایش قابلیت‌های موجود ملی، منطقه‌ای و جهانی در زمینه آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی و با توجه به نیاز ویژه کشورهای در حال توسعه و بخصوص کشورهای جزیره‌ای کوچک،

با ملاحظه اینکه بهترین راه حصول این اهداف، انعقاد یک کنوانسیون بین‌المللی در زمینه آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی می‌باشد،
به ترتیب ذیل موافقت نمودند:

ماده ۱ - کلیات

- ۱- اعضاء بطور انفرادی یا مشترک تعهد می نمایند که تمامی اقدامات لازم را طبق مفاد این کنوانسیون و الحاقیه آن برای آمادگی و مقابله با یک سانحه آلودگی نفتی انجام دهند.
- ۲- الحاقیه این کنوانسیون جزء لاینفک کنوانسیون را تشکیل داده و اشاره به کنوانسیون در عین حال اشاره به الحاقیه تلقی خواهد شد.
- ۳- این کنوانسیون در مورد هیچ کشتی جنگی، شناور پشتیبانی نیروی دریایی یا دیگر کشتیهایی که تحت مالکیت یا بهره برداری یک کشور بوده و فی الحال صرفاً در اعمال غیر تجاری مورد استفاده قرار می گیرد، اعمال نخواهد گردید اما هر عضو با اتخاذ تدابیر لازمی که در عملیات یا قابلیت‌های عملیاتی اینگونه کشتی‌های تحت تملک یا بهره برداری آن عضو اختلال ایجاد نماید، تضمین خواهد نمود که چنین کشتیهایی تا آنجا که معقول و عملی باشد مطابق این کنوانسیون عمل نمایند.

ماده ۲ - تعاریف

از نظر این کنوانسیون :

- ۱- «نفت» یعنی مواد نفتی به هر شکل از جمله نفت خام، مواد سوختی، لخته‌های نفتی، مواد زائد نفتی و فرآورده‌های پالایش شده،
- ۲- «سوانح آلودگی نفتی» یعنی اتفاق یا مجموعه‌ای از اتفاقات که دارای متشابه یکسان بوده که منجر به ریزش نفت شده یا ممکن است بشود و محیط زیست دریایی یا خطوط ساحلی یا منافع مربوط به یک یا چند کشور را مورد تهدید قرار داده و یا ممکن است مورد تهدید قرار دهد و مستلزم اقدام اضطراری یا واکنش فوری دیگری باشد.
- ۳- «کشتی» یعنی شناور از هر نوع که در محیط زیست دریایی فعالیت می‌کند و شامل قایقهای هایدرو فویل، هاورکرافتها، زیر دریایی‌ها یا قایقهای سیار از هر نوع می‌گردد.
- ۴- «واحد دریایی» یعنی تأسیسات یا سازه‌های ثابت یا شناوری که برای اکتشاف و استخراج یا تولید نفت یا گاز یا تخلیه و بارگیری نفت بکار گرفته می‌شود.
- ۵- «بنادر و تأسیسات حمل و نقل نفت» یعنی آن تأسیساتی که خطر سانحه آلودگی نفتی را در برداشته و از جمله شامل بنادر، پایانه‌های نفتی، خطوط لوله و دیگر تأسیسات تخلیه و

بارگیری نفت می‌گردد.

۶- «سازمان» یعنی سازمان بین‌المللی دریانوردی.

۷- «دبیر کل» یعنی دبیر کل سازمان.

ماده ۳- طرحهای اضطراری آلودگی نفتی

۱-

الف- هر عضو کشتیهایی را که محق به برافراشتن پرچم آن هستند ملزم خواهد نمود که طرح اضطراری آلودگی نفتی در کشتی را که مقررات مصوب سازمان برای این منظور مقرر کرده، طبق مقررات مزبور داشته باشند.

ب- کشتی که ملزم به داشتن طرح اضطراری آلودگی در کشتی بر طبق جزء (الف) می‌باشد، هنگام حضور در یک بندر یا یک پایانه دریایی تحت حاکمیت یکی از اعضاء طبق روشهای مندرج در موافقتنامه‌های بین‌المللی موجود یا قوانین ملی آن عضو مشمول بازرسی مأمورانی که توسط عضو مزبور بطور مقتضی اختیار یافته‌اند، خواهد بود.

۲- هر کشور عضو باید گردانندگان واحدهای دریایی تحت حاکمیت خود را ملزم به داشتن طرحهای اضطراری آلودگی نفتی کند که هماهنگ سیستم ملی ایجاد شده طبق ماده (۶) بوده و طبق روشهای وضع شده توسط مقامات ملی ذیصلاح به تصویب رسیده باشد.

۳- هر کشور عضو باید مقامات یا گردانندگان بنادر دریایی یا تأسیسات تخلیه و بارگیری نفتی تحت حاکمیت خود را به گونه‌ای که مناسب می‌داند به داشتن طرحهای اضطراری آلودگی نفتی یا تریبات مشابهی که هماهنگ با سیستم ملی ایجاد شده که طبق ماده (۶) بوده و طبق روشهای وضع شده توسط مقامات ملی ذیصلاح به تصویب رسیده باشد، ملزم نماید.

ماده ۴- تشریفات گزارش آلودگی نفتی

۱- هر عضو باید:

الف- فرماندهان کشتی‌ها یا سایر افراد مسوول کشتیهای تحت پرچم خود و افراد مسوول واحدهای دریایی تحت صلاحیت خود را ملزم نماید که بدون هیچ تأخیری هرگونه اتفاق در کشتی یا واحدهای دریایی خود را که متضمن ریزش نفتی یا احتمال ریزش نفتی هستند، به مراجع زیر گزارش نمایند:

۱- در مورد کشتی، به نزدیکترین کشور ساحلی،
۲- در مورد واحدهای دریایی، به کشور ساحلی که واحد، تحت صلاحیت آن است.
ب- فرماندهان یا دیگر افراد مسوول کشتیهای تحت پرچم و افراد مسوول واحدهای دریایی تحت صلاحیت خود را ملزم نماید که بدون هیچ تأخیری هر گونه اتفاق مورد مشاهده در دریا را که متضمن ریزش یا وجود نفت باشد، به مراجع زیر گزارش نمایند:

۱- در مورد کشتی، به نزدیکترین کشور ساحلی،
۲- در مورد واحد دریایی، به کشور ساحلی که واحد، تحت صلاحیت آن است.
ج- افراد مسوول بنادر و تأسیسات تخلیه و بارگیری نفت تحت صلاحیت خود را ملزم نماید بدون تأخیر هر گونه اتفاقی که متضمن ریزش یا احتمال ریزش نفت یا وجود نفت باشد را به مقامات ملی ذیصلاح، گزارش نمایند.

د- به شناورها یا هواپیماهای بازرسی دریایی و دیگر سرویسهای خدماتی ذیربط یا مقامات خود دستور دهد بدون تأخیر هر گونه حادثه مورد مشاهده در دریا یا در بندر یا تأسیسات تخلیه و بارگیری نفت که متضمن ریزش نفت یا وجود نفت باشد را به مقامات ملی ذیصلاح یا بنا به مورد به نزدیکترین کشور ساحلی گزارش نمایند.

ه- از خلبانان هواپیماهای کشوری که بخواهد که بدون تأخیر هر گونه حادثه مورد مشاهده در دریا که متضمن ریزش نفت یا وجود نفت باشد را به نزدیکترین کشور ساحلی گزارش نمایند.

۲- گزارشهای تهیه شده به موجب ردیف (۱) جزء (الف) بند (۱) باید مطابق الزامات تدوین شده توسط سازمان تهیه گردیده و براساس دستورالعملها و اصول کلی مصوب سازمان باشند گزارشهای تهیه شده به موجب ردیف (۲) جزء (الف) و جزءهای (ب)، (ج) و (د) بند (۱) باید تا جایی که لازم است مطابق دستورالعملها و اصول کلی مصوب سازمان، تدوین گردد.

ماده ۵- اقدام در صورت دریافت گزارش آلودگی نفتی

۱- هرگاه عضوی گزارشی را که در ماده (۴) به آن اشاره شده یا اطلاعات مربوط به آلودگی که توسط دیگر منابع تهیه گردیده است، دریافت نماید باید:

الف - حادثه را به منظور تعیین اینکه سانحه، آلودگی نفتی است یا خیر مورد ارزیابی قرار دهد.

ب - ماهیت، وسعت و هواقب احتمالی سانحه آلودگی نفتی را مورد ارزیابی قرار دهد و
ج - سپس بدون تأخیر تمامی کشورهای را که منافع آنها به وسیله چنین سانحه آلودگی نفتی تحت تأثیر یا احتمالاً تحت تأثیر قرار می‌گیرد، همراه با موارد زیر تا زمان خاتمه به عمل آمده برای مقابله با سانحه یا تصمیم کشورهای مزبور برای اقدام مشترک مطلع سازد.
۱ - جزئیات ارزیابی‌های خود و هر اقدامی را که جهت مقابله با حادثه آلودگی نفتی انجام داده یا قصد انجام آن را دارد، و

۲ - اطلاعات اضافی در صورت اقتضاء،

۳ - در صورتی که شدت چنین سانحه آلودگی نفتی ایجاب کند آن عضو باید مستقیم یا در صورت اقتضاء از طریق سازمان یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط اطلاعات مورد اشاره در جزءهای (ب) و (ج) بند (۱) را در اختیار سازمان قرار دهد.

۳ - در صورتی که شدت چنین سانحه نفتی ایجاب کند، از سایر کشورهای متأثر از این سانحه درخواست می‌شود بطور مستقیم یا در صورت اقتضاء، از طریق سازمان یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط ارزیابی خود را از میزان تهدید منافعشان و هر گونه اقدام به عمل آمده و اقدامات مورد نظر به اطلاع سازمان برسانند.

۴ - اعضا تا آنجا که عملی باشد، باید سیستم گزارش دهی تدوین شده توسط سازمان را هنگام مبادله اطلاعات و ارتباط با دیگر کشورها و سازمان، مورد استفاده قرار دهند.

ماده ۶ - سیستمهای ملی و منطقه‌ای برای آمادگی و مقابله

۱ - هر عضو باید یک سیستم ملی جهت مقابله سریع و مؤثر با سوانح آلودگی نفتی ایجاد نماید. این سیستم حداقل باید شامل موارد ذیل باشد:

الف - تعیین موارد زیر:

- ۱ - مقام یا مقامات ذیصلاح ملی با مسوولیت آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی،
- ۲ - نقطه یا نقاط تماس هملیاتی ملی که مسوول دریافت و انتقال گزارشات آلودگی نفتی مندرج در ماده (۴) باشد، و

۳- مقامی که مجاز باشد از طرف آن کشور، درخواست کمک نموده یا در مورد ارائه کمک درخواست شده تصمیم گیری نماید.

ب- طرح ملی مقابله با موارد پیش بینی نشده برای آمادگی و مقابله که شامل روابط سازمانی نهادهای مختلف درگیر (اعم از عمومی یا خصوصی) با مدنظر قرار دادن دستورالعملهای تدوین شده توسط سازمان.

۲- به علاوه، هر عضو در چارچوب توانائیهای خود بطور انفرادی یا از طریق همکاری دو جانبه یا چند جانبه و در صورت اقتضاء، با همکاری صنایع نفت و کشتیرانی، مقامات بندری و سایر مؤسسات مربوط، باید موارد ذیل را ایجاد نماید:

الف- حداقل سطح تجهیزات از قبل مستقر شده جهت مقابله با ریزش نفت، متناسب با خطر احتمالی، و برنامه‌هایی برای استفاده از آنها،

ب- برنامه تمرینات برای سازمانهای مقابله با آلودگی نفتی و آموزش پرسنل مربوط،
ج- طرحهای تفصیلی و قابلیت‌های ارتباطی برای مقابله با یک سانحه آلودگی نفتی، چنین قابلیت‌هایی بطور مداوم باید قابل دسترسی باشند، و

د- نظام و ترتیبی جهت هماهنگ کردن مقابله با یک سانحه آلودگی نفتی، در صورت اقتضاء، با قابلیت‌های بسیج منابع مورد لزوم،

۳- هر عضو باید تضمین نماید که اطلاعات جاری بطور مستقیم یا از طریق سازمان یا تشکیلات منطقه‌ای مربوط در رابطه با موارد ذیل به سازمان ارائه شده است:

الف- موقعیت، داده‌های مخابراتی و در صورت عملی بودن، محدوده مسوولیت مقامات و مؤسسات ذکر شده در جزء (الف) بند (۱)؛

ب- اطلاعات مربوط به تجهیزات مقابله با آلودگی و نظر تخصصی در رشته‌های مربوط به مقابله با آلودگی نفتی و نجات دریایی که در صورت درخواست سایر کشورها می‌تواند قابل دسترسی باشد،

ج- طرح ملی عضو برای مقابله با موارد پیش‌بینی نشده

ماده ۷- همکاری بین‌المللی جهت مقابله با آلودگی

۱- اعضاء موافقت می‌نمایند که، با توجه به توانائیها و موجود بودن منابع مربوط خود، بنا

به تقاضای هر عضوی که از سانحه آلودگی نفتی متأثر شده یا احتمال دارد تحت تأثیر قرار گیرد یا آن عضو همکاری نموده و خدمات مشورتی، پشتیبانی و تجهیزات فنی به منظور مقابله با سانحه آلودگی نفتی، در صورتی که شدت چنین حادثه‌ای اقتضاء کند به آن ارائه نمایند، تأمین هزینه‌های چنین کمکی براساس مفاد الحاقیه این کنوانسیون انجام خواهد شد.

۲- عضوی که تقاضای کمک نموده است می‌تواند از سازمان بخواهد تا جهت مشخص نمودن منابع مالی موقت برای هزینه‌های مندرج در بند (۱)، کمک نماید.

۳- طبق موافقتنامه‌های قابل اعمال بین‌المللی، هر عضو باید اقدامات حقوقی یا اداری لازم را جهت تسهیل موارد ذیل به عمل آورد:

الف- ورود و خروج کشتیها، هواپیماها و سایر وسایل حمل و نقل مورد استفاده برای مقابله با یک سانحه آلودگی نفتی و بهره‌برداری از آنها در سرزمین خود یا حمل کارکنان، کالا، مواد و تجهیزات لازم جهت مقابله با یک چنین سانحه‌ای، و

ب- نقل و انتقال سریع افراد، کالاها، مواد تجهیزات مندرج در جزء (الف) به داخل، در داخل و به خارج از سرزمین خود.

ماده ۸- تحقیق و توسعه

۱- اعضاء موافقت می‌نمایند تا بطور مستقیم یا در صورت اقتضاء از طریق سازمان یا سازمانها یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط جهت ارتقاء و مبادله نتایج برنامه‌های تحقیق و توسعه مربوط به گسترش آخرین پیشرفته‌ها در زمینه آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی - از جمله فن‌آوریها و فنون بازرسی، بازدارندگی، جمع‌آوری، متفرق‌سازی، پاکسازی و راههای دیگر کاهش تا تعدیل اثرات آلودگی نفتی - و جهت اعاده وضع سابق، همکاری نمایند.

۲- برای این منظور، اعضاء تعهد می‌نمایند که بطور مستقیم یا در صورت اقتضاء از طریق سازمان یا سازمانها یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط، ارتباط لازم را بین مؤسسات تحقیقاتی اعضاء برقرار نمایند.

۳- اعضاء موافقت می‌نمایند که بطور مستقیم یا از طریق سازمان یا سازمانها و یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط در صورت اقتضاء جهت ترغیب برگزاری مرتب سمپوزیوم‌های بین‌المللی در موضوعات مربوط از جمله پیشرفته‌های فن‌آوری در زمینه تجهیزات و فنون مبارزه با

آلودگی نفتی همکاری نمایند.

۴- اعضاء موافقت می نمایند که از طریق سازمان یا سازمانهای بین المللی ذیصلاح توسعه استانداردهای مربوط به تجهیزات و فنون سازگار مقابله با آلودگی نفتی را تشویق نمایند.
ماده ۹ - همکاری فنی

۱- اعضاء تعهد می نمایند که بطور مستقیم یا از طریق سازمان و سایر نهادهای بین المللی در صورت اقتضاء در رابطه با آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی در موارد زیر به اعضائی که تقاضای کمک فنی می نمایند، کمک نمایند:
الف - آموزش کارکنان،

ب - اطمینان از موجود بودن فن آوری، تجهیزات و تأسیسات مربوط،
ج - تسهیل سایر اقدامات و ترتیبات جهت آمادگی و مقابله با سوانح آلودگی نفتی، و
د - انجام برنامه های مشترک تحقیق و توسعه.

۲- اعضاء تعهد می نمایند که با توجه به قوانین، مقررات و سیاستهای ملی خود بطور فعال در زمینه انتقال فن آوری در رابطه با آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی همکاری نمایند.

ماده ۱۰ - ترغیب همکاریهای دو جانبه و چند جانبه در زمینه آلودگی و مقابله اعضاء باید مساهمی خود را جهت انعقاد موافقتنامه های دو جانبه یا چند جانبه برای آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی بکار گیرند. نسخه های موافقتنامه های مزبور باید به سازمان ارائه گردد تا در صورت تقاضا در اختیار اعضاء قرار گیرد.

ماده ۱۱ - ارتباط با سایر کنوانسیونها و موافقتنامه های بین المللی هیچ یک از مفاد این کنوانسیون نباید به نحوی تفسیر گردد که منجر به تغییر حقوق یا تعهدات هر یک از اعضاء به موجب سایر کنوانسیونها یا موافقتنامه های بین المللی شود
ماده ۱۲ - ترتیبات نهادی

۱- اعضاء «سازمان» را مشروط بر موافقت آن و موجود بودن منابع کافی جهت اداره فعالیت، برای وظایف و فعالیتهای زیر برمی گزینند:
الف - خدمات اطلاعاتی:

۱- دریافت، مقایسه و انتشار اطلاعات تهیه شده توسط اعضاء و اطلاعات مربوط ارائه

شده توسط دیگر منابع، و

۲- ارائه کمک جهت مشخص نمودن منابع مالی موقت هزینه‌ها،

ب- تعلیم و آموزش:

۱- ترغیب آموزش در زمینه آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی،

۲- ترغیب برگزاری سمپوزیومهای بین‌المللی،

ج- خدمات فنی:

۱- تسهیل همکاری در زمینه تحقیق و توسعه

۲- ارائه طریق به کشورهای که در صدد ایجاد قابلیت‌های مقابله ملی یا منطقه‌ای هستند، و

۳- تجزیه و تحلیل اطلاعات تهیه شده توسط اعضاء و اطلاعات مربوط تهیه شده توسط

دیگر منابع و ارائه طریق اطلاعات به کشورها.

د- کمکهای فنی:

۱- تسهیل تهیه کمکهای فنی به کشورهایی که در صدد ایجاد قابلیت‌های مقابله ملی یا

منطقه‌ای هستند،

۲- تسهیل تأمین کمک و مشاوره فنی بنا به تقاضای کشورهای که با سوانح عمده آلودگی

نفتی مواجه شده‌اند.

۲- در اجرای فعالیتهای مشخص شده در این ماده، سازمان تلاش خواهد نمود تا قابلیت

کشورها را بطور انفرادی از طریق ترتیبات منطقه‌ای جهت آمادگی و مقابله با سوانح آلودگی

نفتی، با استفاده از تجارب کشورها، موافقتنامه‌های منطقه‌ای و ترتیبات صنعتی و با امعان نظر

ویژه به نیازهای کشورهای در حال توسعه، تقویت نماید.

۳- مفاد این ماده مطابق با برنامه‌ای که توسط سازمان تهیه و مرتباً مورد تجدید نظر قرار

می‌گیرد به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.

ماده ۱۳- ارزیابی کنوانسیون

اعضاء در چارچوب سازمان مؤثر بودن کنوانسیون را در پرتو اهداف آن، بخصوص با

توجه به اصول مربوط به همکاری و کمک مورد ارزیابی قرار خواهند داد.

ماده ۱۴ - اصلاحات

- ۱- این کنوانسیون طبق یکی از روشهای مشخص شده در ذیل می تواند اصلاح گردد.
- ۲- اصلاح بعد از بررسی توسط سازمان:
الف- هر اصلاحیه پیشنهادی توسط یکی از اعضای کنوانسیون باید به سازمان تسلیم و توسط دبیر کل بین تمامی اعضای سازمان و تمامی اعضاء حداقل شش ماه قبل از بررسی آن، توزیع گردد.
ب- هر اصلاحیه ای که به شکل فوق پیشنهاد و توزیع گردیده بایستی به کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان جهت بررسی تسلیم گردد.
ج- اعضای کنوانسیون اعم از عضو یا غیر عضو سازمان اجازه خواهند داشت که در جریان رسیدگی کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی شرکت نمایند.
د- اصلاحیه ها فقط با اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده کنوانسیون به تصویب خواهد رسید.
ه- اگر اصلاحیه ها طبق جزء (د) به تصویب برسند، توسط دبیر کل به تمامی اعضای کنوانسیون جهت پذیرش ارسال خواهد شد.

و-

- ۱- اصلاحیه یک ماده یا الحاقیه کنوانسیون در تاریخی پذیرفته شده تلقی خواهد شد که توسط دو سوم اعضاء پذیرفته شود.
- ۲- اصلاحیه یک ضمیمه در پایان دوره ای که در زمان تصویب آن توسط کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی تعیین شده، و کمتر از ده ماه نیز نمی تواند باشد، پذیرفته شده تلقی خواهد شد. مگر اینکه در طول این مدت، مخالفت حداقل یک سوم اعضاء به دبیر کل اعلام شده باشد.

ز-

- ۱- اصلاحیه یک ماده، یا الحاقیه کنوانسیون که طبق ردیف (۱) جزء (و) بند (۱) پذیرفته شده باشد شش ماه، پس از تاریخی که در این تاریخ پذیرفته شده تلقی می گردد نسبت به اعضائی که دبیر کل را از پذیرش آن توسط خود مطلع ساخته اند لازم الاجرا خواهد گردید.

۲- اصلاحیه یک ضمیمه که طبق ردیف (۲) جزء (و) پذیرفته شده است شش ماه بعد از تاریخی که در آن تاریخ پذیرفته شده تلقی می‌گردد. نسبت به تمامی اعضاء به استثنای اعضائی که پیش از این تاریخ مخالفت خود را اعلام نموده‌اند لازم‌الاجرا خواهد شد. هر عضو در هر زمان می‌تواند مخالفت اعلام شده قبلی خود را با تسلیم اعلامیه‌ای دال بر این موضوع به دبیر کل، پس بگیرد.

۳- اصلاح توسط یک کنفرانس:

الف- بنا به تقاضای یکی از اعضاء، که حداقل مورد تأیید یک سوم اعضاء باشد، دبیر کل کنفرانسی از اعضائی کنوانسیون را جهت بررسی اصلاحات کنوانسیون برگزار خواهد کرد. ب- اصلاحیه‌ای که توسط اکثریت دو سوم اعضائی حاضر و رای دهنده چنین کنفرانسی تصویب شود، توسط دبیر کل جهت پذیرش به تمامی اعضاء ارسال خواهد شد.

ج- به جزء هنگامی که کنفرانس طور دیگری تصمیم‌گیری نماید، اصلاحیه طبق مراحل مشخص شده در جزء‌های (و) و (ز) بند (۲) پذیرفته شده تلقی شده و لازم‌الاجرا خواهد شد. ۴- تصویب و لازم‌الاجرا شدن یک اصلاحیه که منجر به اضافه نمودن یک الحاقیه یا یک ضمیمه می‌شود تابع روش قابل اعمال در مورد اصلاحیه الحاقیه خواهد بود.

۵- هر عضوی که اصلاحیه یک ماده یا الحاقیه را به موجب ردیف (۱) جزء (و) بند (۲) یا اصلاحیه‌ای که منجر به اضافه کردن یک الحاقیه یا یک ضمیمه به موجب بند (۴) را پذیرفته است یا مخالفت خود در مورد اصلاحیه یک ضمیمه را به موجب ردیف (۲) جزء (و) بند (۲) ارسال داشته است، با آن به عنوان غیر عضو فقط از نظر بکارگیری چنین اصلاحیه‌ای رفتار خواهد شد. چنین رفتاری با تسلیم اطلاعیه پذیرش طبق ردیف (۱) جزء (و) بند (۲) یا استرداد مخالفت طبق ردیف (۲) جزء (ز) بند (۲)، خاتمه خواهد یافت.

۶- دبیر کل تمامی اعضاء را از هر اصلاحیه‌ای که طبق این ماده لازم‌الاجرا می‌شود به علاوه تاریخی که در آن اصلاحیه لازم‌الاجرا می‌گردد مطلع خواهد ساخت.

۷- هر اطلاعیه پذیرش، مخالفت، استرداد مخالفت به یک اصلاحیه به موجب این ماده باید بطور کتبی به دبیر کل اطلاع داده شود، وی اعضاء را از اطلاعیه مزبور و تاریخ وصول آن مطلع خواهد ساخت.

۸- ضمیمه کنوانسیون فقط باید حاوی مقرراتی باشد که ماهیت فنی دارند.

ماده ۱۵ - امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق

۱- این کنوانسیون جهت امضاء در مقر سازمان از تاریخ ۹ آذر ماه ۱۳۶۹ هجری شمسی برابر با ۳۰ نوامبر ۱۹۹۰ میلادی تا ۱۸ آذر ماه ۱۳۷۰ هجری شمسی برابر با ۲۹ نوامبر ۱۹۹۱ میلادی مفتوح می باشد و بعد از آن جهت الحاق مفتوح خواهد ماند. هر کشوری می تواند از یکی از راههای زیر عضو این کنوانسیون گردد:

الف - امضاء بدون حق شرط در مورد تنفیذ، پذیرش یا تصویب یا

ب - امضاء به شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب که متعاقب آن تنفیذ، پذیرش یا تصویب

صورت بگیرد.

ج - الحاق

۲ - تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق با تودیع سندی دال بر آن به دبیرکل، نافذ خواهد شد.

ماده ۱۶ - لازم الاجرا شدن

۱ - کنوانسیون (۱۲) ماه بعد از تاریخی که حداقل (۱۵) کشور بدون حق شرط در مورد

تنفیذ، پذیرش یا تصویب آن را امضاء کرده باشند یا اسناد لازم برای تنفیذ پذیرش، تصویب یا الحاق را طبق ماده (۱۵) تودیع کرده باشند، لازم الاجرا خواهد شد.

۲ - برای کشورهایی که سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق مربوط به این کنوانسیون را بعد از انجام الزامات لازم الاجرا شدن آن ولی قبل از تاریخ لازم الاجرا شدن تودیع کرده باشند، تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق در تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون یا سه ماه بعد از تاریخ تودیع سند، هر کدام که دیرتر باشد نافذ خواهد شد.

۳ - برای کشورهایی که سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق را بعد از تاریخی که در آن کنوانسیون لازم الاجرا شده تودیع نموده اند، این کنوانسیون سه ماه بعد از تاریخ تودیع سند نافذ خواهد شد.

۴ - بعد از تاریخی که اصلاحیه این کنوانسیون به موجب ماده (۱۴) پذیرفته شده تلقی گردید. هر سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق تودیع شده به منزله پیوستن به کنوانسیون اصلاح شده تلقی خواهد گردید.

ماده ۱۷ - انصراف

۱ - این کنوانسیون برای هر عضوی بعد از بازگشت پنج سال از تاریخی که این کنوانسیون

برای آن عضو لازم‌الاجرا شده است می‌تواند مورد انصراف قرار گیرد.

۲- انصراف یا اعلام کتبی به دبیر کل نافذ خواهد شد.

۳- انصراف (۱۲) ماه بعد از دریافت اعلامیه انصراف توسط دبیر کل یا بعد از گذشت هر مدت طولانی‌تری که ممکن است در اعلامیه مشخص شده باشد، نافذ خواهد شد.

ماده ۱۸- امین اسناد

۱- این کنوانسیون نزد دبیر کل تودیع می‌گردد.

۲- دبیر کل باید:

الف- تمامی کشورهایایی که این کنوانسیون را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند از موارد زیر مطلع نماید:

۱- هر امضاء جدید یا تودیع سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق، همراه تاریخ مربوط به آن.

۲- تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، و

۳- تودیع هر سند انصراف از این کنوانسیون همراه با تاریخ دریافت و تاریخی که انصراف نافذ خواهد شد.

ب- نسخه‌های اصلی مصدق این کنوانسیون را به دولتهای تمامی کشورهایایی که این کنوانسیون را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند ارسال نماید.

۳- به محض لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون یک نسخه اصل مصدق آن توسط امین اسناد طبق ماده (۲-۱) منشور ملل متحد به دبیر کل سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار ارسال خواهد گردید.

ماده ۱۹- زبانها

این کنوانسیونها در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیائی تهیه شده و هر متن از اعتبار یکسان برخوردار است.

در تأیید مراتب فوق، امضا کنندگان ذیل که از طرف دولتهای متبوع خود برای این منظور مجاز شده‌اند، این کنوانسیون را امضاء می‌نمایند.

تنظیم شده در لندن به تاریخ نهم آذر ماه یکهزار و سیصد و شصت و نه هجری شمسی برابر با سی ام نوامبر یکهزار و نهصد و نود میلادی.

الحاقیه

تأمین هزینه‌های کمک

۱ -

الف - چنانچه موافقتنامه‌ای مربوط به ترتیبات مالی حاکم بر اقدامات اعضاء در برخورد با سوانح آلودگی نفتی، قبل از سانحه آلودگی نفتی به صورت دو جانبه منعقد نشده باشد، اعضاء هزینه‌های اقدامات مربوط خود را در برخورد با آلودگی بر طبق ردیف (۱) یا (۲) زیر به عهده خواهند گرفت:

۱ - اگر اقدام توسط یک عضو بنا به درخواست صریح عضو دیگر صورت گرفته باشد، عضو درخواست کننده هزینه اقدام عضو کمک کننده را تأمین خواهد کرد. عضو در درخواست کننده می تواند تقاضای خود را در هر زمانی ملغی سازد، اما در چنین موردی آن عضو باید هزینه‌هایی که عضو کمک کننده پیش از این متحمل یا تعهد نموده است، به عهده بگیرد.

۲ - اگر اقدام بنا به ابتکار خود یک عضو صورت گرفته باشد، آن عضو هزینه‌های اقدام خود را به عهده خواهد گرفت

ب - اصول وضع شده در جزء (الف) مجری خواهد بود مگر آنکه اعضای مربوط در هر مورد خاصی طور دیگر موافقت کرده باشند.

۲ - اگر طور دیگری موافقت نشده باشد، هزینه‌های اقدام صورت گرفته توسط یک عضو بنا به درخواست عضو دیگر بر طبق قوانین و رویه جاری عضو کمک کننده در رابطه با تأمین اینگونه هزینه‌ها بطور کامل محاسبه خواهد شد.

۳ - عضو درخواست کننده کمک و عضو کمک کننده در صورت انقضای جهت انجام هر اقدامی برای پاسخگویی به ادعای جبران خسارت همکاری خواهند کرد. برای این منظور، آنها توجه کافی به رژیم‌های حقوقی موجود معطوف خواهند داشت، هرگاه اقدامی که بدین صورت انجام گرفته اجازه جبران کامل هزینه صرف شده در عملیات کمک رسانی را ندهد،

عضو درخواست کننده کمک می‌تواند از عضو کمک کننده بخواهد که از تأمین هزینه‌هایی که از مبالغ جبران شده تجاوز می‌نماید صرف نظر کند یا هزینه‌هایی که طبق بند (۲) محاسبه شده‌اند را کاهش دهد. آن عضو همچنین می‌تواند تقاضای تعویق تأمین چنین هزینه‌هایی را بنماید. در هنگام بررسی چنین تقاضایی، اعضای کمک کننده باید توجه کافی به نیازهای کشورهای در حال توسعه معطوف نمایند.

۴- مفاد این کنوانسیون نباید به هیچ وجه به عنوان ضایع کننده حقوق اعضاء در تأمین هزینه‌های اقدامات مربوط به مقابله با آلودگی یا تهدید ناشی از آلودگی به موجب دیگر مقررات و قواعد قابل اعمال و حقوق داخلی و بین‌المللی از طرفهای ثالث تفسیر شود. کنوانسیون بین‌المللی مسوولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی مصوب ۱۳۴۸ هجری شمسی برابر با ۱۹۶۹ میلادی و کنوانسیون بین‌المللی مربوط به ایجاد صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی یا هر اصلاحیه بعدی این کنوانسیون‌ها باید مورد توجه ویژه قرار گیرند.

از «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون

مواد روانگردان» مصوب ۱۳۷۷/۳/۲۶

ماده ۱۲- مقررات مربوط به تجارت بین‌المللی:

۳- در خصوص مواد مندرج در فهرستهای (۱) و (۲) مقررات اضافی زیر اعمال خواهد شد:

الف- اعضا در بنادر و مناطق آزاد همان سرپرستی و نظارتی را اعمال خواهند کرد که در سایر مناطق سرزمین خود اعمال می‌کنند، در هر حال مشروط بر اینکه بتوانند اقدامات شدیدتری را اعمال کنند.

ماده ۱۴ - مقررات ویژه مربوط به حمل مواد روانگردان در جعبه‌های کمکهای اولیه کشتی‌ها، هواپیما یا سایر وسایل نقلیه عمومی در حمل و نقل بین‌المللی:

۱- حمل بین‌المللی مقادیر محدودی از مواد روانگردان مندرج در فهرست شماره (۲)، (۳) یا (۴) به وسیله کشتی‌ها، هواپیماها، یا سایر وسایل حمل و نقل عمومی بین‌المللی مانند قطارها و اتوبوس‌های بین‌المللی که ممکن است در طول مسافرت آنها برای کمکهای اولیه یا موارد اضطراری لازم شود، در مفهوم این کنوانسیون به معنای صدور، ورود یا عبور از طریق کشوری تلقی نخواهد شد.

۲- اقدامات حفاظتی مناسبی از طرف کشور ثبت‌کننده به منظور جلوگیری از مصرف نابه‌جای مواد موضوع بند (۱) یا انحراف آنها به منظورهای غیرقانونی انجام خواهد شد. کمیسیون با مشورت با سازمانهای بین‌المللی ذیصلاح چگونگی اقدامات حفاظتی مزبور را توصیه خواهد نمود.

۳- موادی که به وسیله کشتی‌ها، هواپیماها یا سایر انواع وسایل حمل و نقل عمومی بین‌المللی مانند قطارها و اتوبوس‌های بین‌المللی حمل می‌شوند طبق بند (۱) مشمول قوانین، مقررات، اجازه‌نامه و مجوزهای کشور ثبت‌کننده می‌باشند، بدون اینکه لطمه‌ای به حقوق مقامات صالح محلی در انجام رسیدگی، بازرسی و دیگر اقدامات نظارتی در مورد این وسایل نقلیه وارد شود به کار بردن این مواد در موارد اضطراری تخلف از الزامات بند (۱) ماده (۹) تلقی نخواهد شد.

این کنوانسیون در وین در دوم اسفندماه یکهزار و سیصد و چهل و نه هجری شمسی برابر با بیست و یکم فوریه یکهزار و نهصد و هفتاد و یک میلادی در یک نسخه به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی، اسپانیولی که به طور یکسان معتبر می‌باشند تنظیم شده است. این کنوانسیون به دبیرکل سازمان ملل متحد سپرده خواهد شد و وی رونوشت‌های گواهی شده برابر اصل آن را برای کلیه اعضای سازمان ملل متحد و سایر کشورهای موضوع بند (۱) ماده (۲۵) خواهد فرستاد.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸
میلا دی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون
بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴
میلا دی برابر ۱۳۵۳ هجری شمسی^۱ مصوب ۱۳۷۸/۱۲/۴

ماده واحده به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به پروتکل ۱۹۷۸ میلا دی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلا دی برابر ۱۳۵۳ هجری شمسی مشتمل بر (۸) ماده و یک پیوست و یک ضمیمه به شرح پیوست، ملحق شده اسناد مربوطه را تسلیم نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

پروتکل ۱۹۷۸ میلا دی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون
بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلا دی
(۱۳۵۳ هجری شمسی)

اعضای این پروتکل،

که عضو کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب اول نوامبر ۱۹۷۴
میلا دی (۱۳۵۳/۸/۱۰ هجری شمسی) در لندن می‌باشند،
با تصدیق اینکه کنوانسیون فوق‌الذکر سهم بسزایی را می‌تواند در ارتقاء ایمنی کشتی‌ها و
اموال در دریا و جان اشخاص داخل کشتی ایفا نماید،

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۰۴۰ مورخ ۱۳۷۸/۱۲/۲۶ - صفحه ۹۷۹ مجموعه قوانین
سال ۱۳۷۸.

همچنین با تصدیق لزوم بهبود بیشتر ایمنی کشتیها، بویژه کشتیهای نفتکش، با عنایت به امکان دستیابی بهتر به این هدف بوسیله انعقاد پروتکلی در ارتباط با کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)،

به شرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - تعهدات کلی

اعضای این پروتکل تعهد می‌کنند که مفاد این پروتکل و ضمیمه آن که جزء لاینفک این پروتکل است را به موقع به اجرا بگذارند. هر اشاره‌ای به این پروتکل در عین حال اشاره به ضمیمه آن نیز خواهد بود.

ماده ۲ - دامنه شمول

۱- مفاد مواد (۲) و (۳) (به غیر از بند «الف»)، (۴) و (۶) (بندهای «ب» و «ج» و «د») (۷) و (۸) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) (که متبعا کنوانسیون خوانده می‌شود) در این پروتکل گنجانده می‌شوند، مشروط بر اینکه هر اشاره‌ای به مواد مزبور کنوانسیون و دولتهای متعاقد به ترتیب اشاره به این پروتکل و اعضای این پروتکل محسوب گردد.

۲- هر کشتی که مشمول این پروتکل شود، مفاد کنوانسیون را باید به همراه اصلاحات و اضافاتی که در این پروتکل بیان شده است، رعایت نماید.

۳- اعضای این پروتکل در خصوص کشتیهای دولتهای غیر عضو کنوانسیون و این پروتکل باید الزامات کنوانسیون و این پروتکل را تا جائیکه لازم است اطمینان حاصل شود که هیچگونه رفتار نامطلوبتری در مورد کشتیهای مزبور صورت نمی‌گیرد بکار بندند.

ماده ۳ - تبادل اطلاعات

اعضای این پروتکل تعهد می‌کنند فهرستی از بازرسهای معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده‌ای که به نیابت از طرف آنها مجاز به فعالیت در زمینه اداره امور ایمنی جان اشخاص در دریا می‌باشند را جهت ارسال به اعضاء به منظور اطلاع مأمورین آنها، به دبیرکل سازمان مشورتی بین‌الدولی دریانوردی (که از این پس سازمان نامیده می‌شود)

ارسال و نزد وی تودیع نمایند.

دستگاه اجرایی باید سازمان را از مسوولیتها و شرایط خاص اختیار تفویض شده به بازرسهای معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده مطلع نماید.

ماده ۴ - امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق

۱- این پروتکل در مقر سازمان از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۸ میلادی (۱۱/۳/۱۳۵۷ هجری شمسی) تا اول مارس ۱۹۷۹ میلادی (۱۰/۱۲/۱۳۵۷ هجری شمسی) جهت امضاء و پس از آن برای الحاق مفتوح خواهد بود. کشورها با رعایت مفاد بند (۳) این ماده، می‌توانند به روشهای زیر به عضویت این پروتکل درآیند:

الف - امضای بدون شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب، یا

ب - امضای متوط به تنفیذ، پذیرش یا تصویب و متعاقب آن تنفیذ، پذیرش یا تصویب، یا

پ - الحاق.

۲ - تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق یا تسلیم سندی بدین منظور به دبیر کل سازمان صورت خواهد پذیرفت.

۳ - این پروتکل تنها توسط کشورهای می‌تواند بدون قید و شرط تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق، امضاء شود که کنوانسیون را بدون قید شرط تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق امضاء کرده‌اند.

ماده ۵ - لازم‌الاجرا شدن

۱- این پروتکل شش ماه پس از تاریخی که حداقل پانزده کشور که مجموع ناوگان تجاری آنها حداقل پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی را تشکیل دهد، مطابق ماده (۴) این پروتکل به عضویت آن درآمده باشند لازم‌الاجرا خواهد شد. در هر حال این پروتکل قبل از اینکه کنوانسیون لازم‌الاجرا گردد به اجرا درنخواهد آمد.

۲ - هرگونه سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق که پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل تسلیم شده باشد سه ماه پس از تاریخ تسلیم سند، نافذ خواهد شد.

۳ - هرگونه سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق تسلیم شده بعد از تاریخی که در آن اصلاحیه این پروتکل به موجب ماده (۸) کنوانسیون پذیرفته شده تلقی می‌گردد، در مورد

این پروتکل به گونه‌ای که اصلاح شده، اعمال خواهد شد.

ماده ۶ - انصراف

۱- این پروتکل می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمان پس از سپری شدن پنج سال از تاریخی که این پروتکل در مورد آن عضو لازم‌الاجرا می‌شود، فسخ گردد.

۲- انصراف، با تسلیم سند انصراف به دبیرکل سازمان صورت خواهد پذیرفت.

۳- انصراف یکسال یا زمان طولانی‌تری که ممکن است در سند انصراف تصریح شده باشد، پس از دریافت آن توسط دبیرکل سازمان نافذ خواهد شد.

۴- انصراف از کنوانسیون از طرف یک عضو، انصراف آن عضو از این پروتکل نیز تلقی خواهد شد.

ماده ۷ - امین استاد

۱- این پروتکل به دبیرکل سازمان که (از این پس امین اسناد خوانده می‌شود) تسلیم خواهد شد.

۲- امین اسناد باید:

الف - موارد زیر را به کلیه کشورهای که این پروتکل را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند اطلاع دهد:

(۱) هر امضاء جدید یا تسلیم سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق همراه با تاریخ آن،

(۲) تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل،

۳- تسلیم هر گونه سند انصراف از این پروتکل همراه با تاریخ دریافت آن و تاریخی که در آن، انصراف نافذ می‌شود.

ب- نسخ برابر با اصل این پروتکل را به کلیه کشورهای که این پروتکل را امضاء نموده یا به آن ملحق شده‌اند ارسال نماید.

۳- به محض اینکه این پروتکل لازم‌الاجرا شد، یک نسخه برابر با اصل آن توسط امین اسناد به دبیرخانه سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد، ارسال خواهد شد.

ماده ۸ - زبانها

این پروتکل در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیولی تهیه گردیده که کلیه متون دارای اعتبار یکسان می‌باشند. ترجمه‌های رسمی به زبانهای عربی، آلمانی و ایتالیایی تهیه و به همراه نسخه اصل امضاء شده تسلیم خواهد شد. در تأیید مراتب فوق، امضاءکنندگان زیر که بدین منظور از طرف دولتهای متبوع مجاز شناخته شده‌اند این پروتکل را امضاء نموده‌اند:

تنظیم شده در لندن به تاریخ هفدهم فوریه ۱۹۷۸ میلادی (۲۸/۱۱/۱۳۵۶ هجری شمسی)

پیوست

اصلاحات و اضافات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در

دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)

فصل اول

قسمت (الف) کاربرد، تعاریف و غیره

ماده ۲ - تعاریف

بند زیر به متن موجود اضافه می‌شود:

ن- «سن کشتی» به معنای مدت زمان سپری شده از سال ساخت کشتی مطابق آنچه که در اوراق ثبت کشتی درج شده است.

قسمت (ب) بازرسی‌ها و گواهینامه‌ها

ماده ۶ - بازرسی‌ها و بازرسی‌ها

متن زیر جایگزین متن موجود ماده (۶) می‌شود:

الف - بازرسی و بازرسی کشتیها، تا جایی که مربوط به اجرای مفاد این مواد و اعطای معافیت از آنها می‌باشد باید توسط مأموران دستگاه اجرایی انجام شود. در هر صورت دستگاه اجرایی می‌تواند این بازرسی‌ها و بازرسی‌ها را یا به بازرسی‌های معرفی شده برای این منظور و یا به سازمانهای رسمیت شناخته شده واگذار کند.

ب- دستگاه اجرایی باید ترتیباتی را جهت بازرسی های برنامه ریزی نشده اتخاذ نماید که این بازرسی های خارج از برنامه در طی مدت اعتبار گواهینامه انجام شود. چنین بازرسی هایی باید تضمین نماید که کشتی و تجهیزات آن از هر لحاظ به طور مطلوبی برای خدماتی که برای کشتی در نظر گرفته شده، باقی می مانند. این بازرسی ها می تواند توسط واحدهای بازرسی خود دستگاه اجرایی یا بازرسی های معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده یا دیگر اعضاء بنا به درخواست دستگاه اجرایی انجام شود. در صورتی که دستگاه اجرایی، به موجب مفاد مواد (۸) و (۱۰) این فصل، بازرسی های اجباری سالانه را مقرر کند، بازرسی های خارج از برنامه فوق الذکر اجباری نخواهد بود.

ج- دستگاه اجرایی که بازرسی های معرفی می کند یا سازمانهایی را به رسمیت می شناسد تا بازرسی ها و بازرسی ها را همانطور که در بندهای (الف) و (ب) این ماده شرح داده شده، انجام دهند باید حداقل به هر بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده برای موارد زیر اختیار اعطاء نماید:

- ۱- درخواست تعمیرات برای یک کشتی، و
- ۲- انجام بازرسی ها و بازرسی ها، در صورتی که بوسیله مراجع ذیصلاح کشور صاحب بندر تقاضا شود.

دستگاه اجرایی مسوولیت ها و شرایط خاص اختیار تفویض شده به بازرسی های معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده را به سازمان اطلاع خواهد داد.

د- وقتی یک بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده احراز کند که شرایط کشتی یا تجهیزات آن اساساً مطابق یا جزئیات گواهینامه نیست یا به گونه ای است که کشتی بدون ایجاد خطر برای خود و اشخاص داخل آن نمی تواند به دریا برود، بازرسی یا سازمان مزبور باید فوری مطمئن شود که اقدامات اصلاحی صورت گرفته و باید در موقع مقتضی دستگاه اجرایی را مطلع نماید. اگر چنین اقدام اصلاحی صورت نگرفته باشد گواهینامه مربوط باید اخذ و دستگاه اجرایی را فوری مطلع نمود، و اگر کشتی در بندر عضو دیگری است، مراجع ذیصلاح کشور صاحب بندر نیز باید فوری مطلع شوند. اگر مأمور دستگاه اجرایی، بازرسی معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده، مراجع ذیصلاح کشور

صاحب بندر را مطلع کرده باشد، دولت کشور صاحب بندر مربوط باید به مأمور، بازرسی یا سازمان مزبور هر نوع کمکی را که لازم است بنماید تا تعهدات خود را مطابق این ماده انجام دهد. در صورت امکان، دولت کشور صاحب بندر باید اطمینان حاصل کند که کشتی حرکت نخواهد کرد، مگر اینکه بتواند بندر را به قصد آبهای آزاد یا حوضچه مناسب تعمیرات کشتی، بدون اینکه خطری متوجه کشتی یا اشخاص داخل آن شود، ترک کند.

۸- دستگاه اجرایی در هر مورد به طور کامل بازرسی و بازرینی کافی و کامل را تضمین خواهد کرد و متعهد خواهد شد که از وجود ترتیبات ضروری برای انجام این تعهد، اطمینان حاصل کند.

ماده ۷- بازرسی کشتیهای مسافربری

جزء زیر جایگزین جزء (۳) بند (ب) موجود می‌شود:

۳- بعد از تعمیر ناشی از بازرسی‌های توصیف شده در ماده (۱۱) این فصل، یا هر موقع که تعمیر مهم یا نوسازی کشتی انجام می‌گیرد یکبار بازرسی اعم از کلی یا جزئی حسب شرایط صورت خواهد گرفت. این بازرسی به گونه‌ای خواهد بود که اطمینان حاصل شود که تعمیرات ضروری یا نوسازی‌ها به طور مؤثر صورت گرفته و مواد و مهارت بکار گرفته شده در این تعمیرات و نوسازی‌ها از هر لحاظ رضایت‌بخش می‌باشد و این که کشتی در تمام جنبه‌ها، مفاد کنوانسیون و این پروتکل و مقررات لازم الاجرای بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا، قوانین، تصویب‌نامه‌ها، احکام و مقرراتی را که دستگاه اجرایی در نتیجه آنها اعلام کرده، رعایت می‌کند.

ماده ۸- بازرسی وسایل نجات جان اشخاص و سایر لوازم کشتیهای باری

متن زیر جایگزین ماده (۸) متن موجود می‌شود:

الف- تجهیزات نجات جان به استثنای دستگاه رادیو تلگراف در قایق نجات موتوری یا دستگاه رادیویی قابل حمل برای قایقهای نجات، دستگاه عمق‌یاب، قطب‌نمای جابرو (که همیشه شمال حقیقی را نشان می‌دهد)، تجهیزات اطفای حریق و سیستم‌گاز بی‌اثر کشتیهای باری که فصول دوم- ۱، دوم- ۲، سوم و پنجم کنوانسیون و این پروتکل در مورد آنها اعمال می‌شود، مشمول بازرسیهای اولیه و بعدی به صورتی که برای کشتیهای مسافربری در ماده

(۷) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل توصیف شده با جایگزین کردن (۲۴) ماه بجای (۱۲) ماه مندرج در جزء (۲) بند (الف) ماده مزبور خواهد بود. نقشه‌های مقابله با حریق در کشتیهای جدید و وسیله سوار شدن راهنمای محلی به کشتی، کتب دریایی، چراغهای دریایی، علائم روز و دستگاه تولید صدا که در کشتیهای فعلی و کشتیهای جدید حمل می‌گردد، جزء موارد بازرسیها قرار داده می‌شود تا اطمینان حاصل شود که آنها الزامات کنوانسیون و این پروتکل و در مورد که قابل اعمال است^۱، مقررات لازم الاجرای بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا را به طول کامل رعایت کرده‌اند.

ب - بازرسیهای میان مدت برای کشتیهای نفتکش با عمر ده سال و بیشتر، در ظرف (۳) ماه قبل یا بعد از تاریخ سالگرد گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری، صورت خواهد گرفت تا از این که تجهیزات معین شده در بند (الف) این ماده مطابق با ماده (۱) این فصل نگهداری شده‌اند و این که در شرایط کاری مطلوبی می‌باشند اطمینان حاصل گردد. چنین بازرسیهای میان دوره‌ای در پشت گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری صادره مطابق با بند جزء (۳) بند (الف) ماده (۱۲) فصل اول کنوانسیون درج خواهد شد.

ماده ۱۰ - بازرسیهای بدنه، ماشین آلات و تجهیزات کشتی‌های باری

متن زیر جایگزین ماده (۱۰) موجود می‌شود:

الف - بدنه، ماشین آلات و تجهیزات کشتی‌های باری (به غیر از مواردی که در خصوص آنها گواهینامه‌های تجهیزات ایمنی کشتی باری، گواهینامه ایمنی رادیو تلگراف کشتی باری یا گواهینامه‌های رادیو تلفنی کشتی باری صادر شده است) بلافاصله پس از اتمام ساخت و پس از آن به شیوه‌ای که دستگاه اجرایی ممکن است ضروری تشخیص دهد مورد بازرسی قرار می‌گیرند تا از این که شرایط کار آنها در تمام جنبه‌ها رضایتبخش باشد و در فواصل زمانی زیر اطمینان حاصل شود:

۱ - در فواصل زمانی تعیین شده به وسیله دستگاه اجرایی که متجاوز از (۵) سال نباشد

(بازرسیهای ادواری)؛

۱ - متن فوق ترجمه مصوب مجلس است. ولی به نظر می‌رسد عبارت صحیح چنین باشد: «و در هر مورد

که قابل اعمال است.»

۲- علاوه بر چنین بازرسی‌های ادواری، یک کشتی نفتکش ده ساله و بالاتر باید در طول مدت اعتبار گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری حداقل تحت یک بازرسی میان مدت قرار گیرد. در مواردی که فقط یک بازرسی نباید در حد فاصل زمانی شش ماه قبل و بعد از نصف مدت اعتبار گواهینامه باشد.

ب- بازرسی اولیه و ادواری باید چنان باشد که اطمینان حاصل گردد که ترتیبات، مواد، اندازه‌های اسکلت ساختمانی، دیگهای بخار و دیگر وسایل ظروف فشار و متعلقات آنها و ماشین‌آلات اصلی و کمکی از جمله سکان و سیستمهای کنترل وابسته به آن، تأسیسات الکتریکی و تجهیزات دیگر در تمام جنبه‌ها برای خدماتی که کشتی برای انجام آنها مورد نظر می‌باشد، رضایت‌بخش هستند. چنین بازرسی‌هایی باید در مورد کشتیهای نفتکش شامل بازدید کف کشتی از بیرون، اطاقهای پمپاژ، سیستم‌های لوله‌کشی سوخت‌رسانی و تخلیه و بارگیری لوله‌کشی هواکش‌ها، شیرهای مکش فشار و محل‌های ضد عبور شعله نیز باشد.

ج- بازرسی میان مدت از کشتیهای نفتکش ده سال و بالاتر باید شامل بازدید از تجهیزات سکان و سیستمهای کنترل مربوط، اطاقهای پمپاژ، سیستمهای لوله‌کشی سوخت و کالابر روی عرشه و در اطاقهای پمپاژ، لوله‌کشی، هواکشها، شیرهای مکش فشار و محل‌های ضد عبور شعله، تأسیسات الکتریکی در مناطق خطرناک و کف کشتی از بیرون، باشد. علاوه بر بازدید از تأسیسات الکتریکی با چشم غیر مسلح، مقاومت عایق‌بندی تجهیزات الکتریکی در مناطق خطرناک باید مورد آزمایش قرار گیرند. اگر در هنگام آزمایشها تردید نسبت به وضعیت لوله‌کشی بوجود آید، اقدامات اضافی مانند آزمایشهای فشار و تعیین ضخامت اگر لازم باشد باید انجام گیرد. بازرسیهای میان مدت مزبور باید در پشت گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری صادره طبق جزء (۲) بند الف ماده (۱۲) این فصل درج شود.

د- یک بازرسی، چه به صورت کلی یا جزئی بر حسب شرایط، هر زمان که مقتضی باشد بعد از تحقیقات توصیف شده در ماده (۱۱) این فصل یا هر وقت که تعمیرات عمده یا نوسازی انجام شود صورت خواهد پذیرفت. بازرسی به صورتی انجام می‌شود که اطمینان حاصل شود که تعمیرات یا نوسازی‌های ضروری، به طور مؤثر صورت گرفته است و اینکه مواد و مهارت به کار گرفته شده در این تعمیرات و نوسازی از هر لحاظ رضایت‌بخش هستند و

کشتی بدون این که خطری متوجه ایمنی کشتی یا اشخاص داخل آن باشد آماده سفر به دریا است.

ماده ۱۱ - حفظ شرایط بعد از بازرسی

متن زیر جایگزین ماده (۱۱) متن موجود می شود:

الف - به منظور اطمینان حاصل کردن از این که کشتی از هر لحاظ آماده نگه داشته شده که با ایمنی کامل و بدون ایجاد خطر برای خود و اشخاص داخل آن به دریا برود، وضع کشتی و تجهیزات آن باید مطابق مقررات کنوانسیون و این پروتکل باید نگهداری شوند.

ب - بعد از اینکه هر بازرسی به موجب مواد (۶، ۷، ۸، ۹ یا ۱۰) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل کامل شده، هیچ نوع تغییری در ترتیبات ساختاری ماشین آلات، تجهیزات و دیگر قسمتهای تحت بازرسی بدون مجوز دستگاه اجرایی نباید انجام گیرد.

ج - هرگاه که حادثه‌ای برای یک کشتی رخ دهد یا نقصی یافت شود که بر ایمنی کشتی یا کارایی آن یا تکمیل تجهیزات نجات یا دیگر تجهیزات تأثیر بگذارد، فرمانده یا مالک کشتی باید در اسرع وقت موضوع را به دستگاه اجرایی، بازرس معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده مسوول صدور گواهینامه مربوط که مسبب شروع تحقیقاتی به منظور تعیین اینکه بازرسی که موجب مواد (۶، ۷، ۸، ۹ یا ۱۰) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل ضروری است یا خیر گزارش کند. اگر کشتی در بندر عضو دیگری است، فرمانده یا مالک کشتی باید مراتب را فوری به مقامات ذیصلاح کشور صاحب بندر نیز گزارش کند و بازرس معرفی شده یا سازمان به رسمیت شناخته شده باید ثابت کند که چنین گزارشی صورت گرفته است.

ماده ۱۴ - مدت و اعتبار گواهینامه‌ها

متن زیر جایگزین ماده (۱۴) متن موجود می شود:

الف - گواهینامه‌هایی به غیر از گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری، گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری و هر نوع گواهینامه معافیت، باید برای مدتی که متجاوز از (۱۲) ماه نباشد، صادر گردد. گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری باید برای مدتی که متجاوز از پنج سال نباشد، صادر گردد. گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری باید برای مدتی که متجاوز از (۲۴) ماه نباشد، صادر گردد. گواهینامه‌های معافیت نباید برای مدت طولانی‌تر از مدت

گواهینامه‌هایی که گواهینامه‌های مزبور به آنها اشاره دارد، معتبر باشند.

ب - تمدید اعتبار گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری بیش از مدت اعتبار پنج‌ساله مجاز نمی‌باشد.

ج - اگر بازرسی ظرف دو ماه قبل از پایان دوره‌ای صورت گیرد که برای آن گواهینامه ایمنی رادیوتلگرافی کشتی باری یا گواهینامه ایمنی رادیو تلفنی کشتی باری صادره در خصوص کشتیهای باری با ظرفیت بارگیری ناخالص ۳۰۰ تن و بیشتر اما کمتر از ظرفیت بارگیری ناخالص ۵۰۰ تن، که به طور اولیه صادر شده، این گواهینامه می‌تواند پس گرفته شود و گواهینامه جدیدی می‌تواند صادر شود که (۱۲) ماه بعد از پایان دوره مذکور اعتبار آن خاتمه خواهد یافت.

د - اگر یک کشتی در زمان خاتمه اعتبار گواهینامه‌ای به غیر از گواهینامه موضوع بند (ب) این ماده در بندر کشوری که کشتی در آن به ثبت رسیده و یا در جایی که باید مورد بازرسی قرار گیرد، نباشد، دستگاه اجرایی می‌تواند گواهینامه را تمدید کند، اما چنین تمدیدی فقط به منظور اینکه کشتی مجاز باشد سفر دریایی خود را تا کشوری که در آنجا ثبت شده یا باید مورد بازرسی قرار گیرد، کامل کند، و پس از آن فقط در مواردی که انجام آن مناسب و معقول به نظر برسد، اعطاء می‌شود.

ه - هیچ گواهینامه‌ای نباید به موجب مفاد بند (د) این ماده برای مدتی بیش از ۵ ماه تمدید اعتبار شود، و کشتی که از چنین تمدیدی برخوردار شده، پس از رسیدن به کشوری که در آن به ثبت رسیده یا بندری که باید در آن مورد بازرسی قرار گیرد، مجاز نخواهد بود به موجب تمدید مزبور بندر یا کشور مزبور را بدون اخذ گواهینامه جدید، ترک کند.

و - گواهینامه‌ای به غیر از گواهینامه موضوع بند (ب) این ماده، که به موجب مفاد زیرین این ماده تمدید نشده باشد، ممکن است توسط دستگاه اجرایی برای مدت یک ماه از تاریخ خاتمه اعتبار آن تمدید گردد.

ز - گواهینامه در موارد زیر فاقد اعتبار خواهد بود:

۱ - اگر بازرسی‌ها و بازرسی‌ها در طی مدت‌های قید شده در بند (الف) ماده (۷) و مواد (۸) و

۹) بند (الف) ماده (۱۰) فصل اول کنوانسیون و این پروتکل انجام نشده باشد یا براساس

بندهای (د)، (ه) یا (و) این ماده تمدید اعتبار نشده باشد، یا

۲- به محض انتقال کشتی به پرچم یک دولت دیگر، گواهینامه جدید تنها هنگامی باید صادر گردد که دولت صادرکننده گواهینامه جدید از انطباق کشتی با الزامات بندهای (الف) و (ب) ماده (۱۱) این فصل کاملاً رضایت داشته باشد. در حالت انتقال بین اعضاء، دولت عضوی که کشتی قبلاً مجاز به برافراشتن آن بوده، در صورتی که طی مدت (۳) ماه پس از انجام انتقال از آن درخواست شود باید در اسرع وقت نسخی از گواهینامه‌های حمل شده در کشتی قبل از انتقال و نسخه‌هایی از گزارشهای بازرسی مربوط را اگر موجود باشد، به دستگاه اجرایی ارسال نماید.

ماده ۱۹ - کنترل

متن زیر جایگزین ماده (۱۹) موجود می‌شود:

الف - هر کشتی وقتی در بندر عضو دیگری قرار گیرد مشمول کنترل مأمورین مجاز آن دولت تا جایی است که این کنترل در جهت تأیید گواهینامه‌های صادره به موجب مواد (۱۲) یا (۱۳) فصل اول کنوانسیون باشد.

ب - چنین گواهینامه‌هایی اگر معتبر باشند، باید مورد قبول واقع شوند مگر اینکه دلایل روشنی وجود داشته باشد مبنی بر این که شرایط کشتی یا تجهیزات آن با جزئیاتی که در هر یک از گواهینامه‌ها آمده اساساً منطبق نمی‌باشد یا اینکه کشتی و تجهیزات آن مطابق با مفاد بندهای (الف) و (ب) ماده (۱۱) این فصل نیستند.

ج - در شرایط ذکر شده در بند (ب) این ماده یا در صورتی که اعتبار گواهینامه‌ای تمام شده باشد یا به اعتبار آن پایان داده شده باشد، مأموری که کنترل را انجام می‌دهد باید اقداماتی انجام دهد که مطمئن شود کشتی حرکت نمی‌کند مگر تا زمانی که بتواند به قصد رفتن به تعمیرگاه مجاز، بدون اینکه خطری متوجه کشتی و اشخاص داخلی آن بشود، به دریا رفته یا بندر را ترک کند.

د - در حالتی که این کنترل منجر به هر نوع مداخله‌ای شود، مأموری که کنترل را انجام می‌دهد باید بی‌درنگ به صورت کتبی، کنسول یا در غیاب او، نزدیکترین نمایندگی دیپلماتیک کشوری که کشتی مجاز به برافراشتن پرچم آن می‌باشد را از کلیه شرایطی که

موجب مداخله گردیده، مطلع نماید. علاوه بر آن، بازرسی‌های معرفی شده یا سازمانهای به رسمیت شناخته شده مسوول صدور گواهینامه‌ها نیز باید مطلع گردند، اطلاعات مربوط به مداخله باید به سازمان گزارش شود.

۵- مقام مربوط کشور صاحب بندر در صورتی که نتواند اقدامی را به گونه‌ای که در بندهای (ج) و (د) این ماده مشخص شده انجام دهد یا در صورتی که کشتی مجاز شده باشد به بندر بعدی توقف برود باید همه اطلاعات مربوط درباره کشتی را علاوه بر اعضای مذکور در بند (د) این ماده، به مقامات بندر بعدی توقف کشتی اطلاع دهد.

و- وقتی عملیات کنترل کشتی به موجب این ماده در جریان است، باید تمام تلاشهای ممکن به منظور جلوگیری از توقیف و تأخیر بی‌جهت کشتی به عمل آید. اگر یک کشتی بدین صورت بی‌جهت توقیف شد یا تأخیر کرد مجاز به دریافت خسارت برای زیان یا خسارت وارده می‌باشد.

فصل دوم - ۱

ساختمان - تقسیم‌بندی فرعی و تعادل، تأسیسات برقی و ماشین‌آلات قسمت الف - کلیات

ماده ۱ - کاربرد

جزء‌های زیر به متن بند (ب) موجود اضافه می‌شود.

(۳) علی‌رغم مفاد جزء (۲) این بند و جزء (۳) بند (الف) این ماده، از نظر بند (د) ماده (۲۹) این فصل، کشتی نفتکش جدید به معنای کشتی نفتکشی است که:

۱ - قرارداد ساخت آن بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۱/۳/۱۳۵۸ هجری

شمسی) باشد، یا

۲ - در صورت نبودن قرارداد ساخت، تاریخی که در آن کیل کشتی احداث شده یا در

مرحله مشابهی از ساخت پس از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۵۸ هجری

شمسی) باشد، یا

۳- تاریخ تحویل آن بعد از اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۱۱/۳/۱۳۶۱ هجری شمسی) باشد،

یا

۴- تحت تغییرات یا اصلاحات اساسی قرار گرفته باشد که:

الف- برای آن قرارداد بعد از اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۱/۳/۱۳۵۸ هجری شمسی)

منعقد شده باشد، یا

ب- در صورت نبودن قرارداد، کار ساخت بعد از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی

(۱۱/۱۰/۱۳۵۸ هجری شمسی) شروع شده باشد، یا

ج- بعد از اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۱۱/۳/۱۳۶۱ هجری شمسی) تکمیل شده باشد.

(۴) از نظر بند (د) ماده (۲۹) این فصل کشتی نفتکش موجود، نفتکشی است که نفتکش

جدید به صورتی که در جزء (۳) این بند تعریف شده، نباشد.

(۵) از نظر جزء (۳) این بند، تبدیل یک کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰/۰۰۰

تن متریک و بیشتر برای تأمین الزامات این پروتکل یا پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری

شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی از کشتیها مصوب ۱۹۷۳

میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، تغییر یا اصلاح اساسی تلقی نخواهد شد.

ماده ۲ - تعاریف

بندهای زیر به متن موجود اضافه می‌شود.

ک- سیستم کنترل سکان از راه دور، ابزاری است که با آن حرکات مورد نیاز سکان از پل

فرماندهی به کنترلهای واحد مولد نیروی سکان منتقل می‌گردد.

ل- سکان اصلی عبارت است از ماشین‌آلات، واحدهای مولد نیروی سکان (در صورت

وجود)، دستگاه کمکی و آلات انتقال گشتاور نیرو به میله سکان (مانند نوع بازویی یا

دندانه‌ای ربع دایره‌ای) که برای حرکات سکان جهت هدایت کشتی تحت شرایط عادی کار

ضروری می‌باشد.

م- واحدهای مولد نیروی سکان:

۱- در مورد سکان برقی، عبارت است از الکتروموتور و دستگاههای برقی مربوط به آن.

۲- در مورد سکان الکترو هیدرولیکی، عبارت است از الکترو موتور و دستگاههای برقی متعلق به آن و پمپهای هیدرولیکی متصل به آن.

۳- در مورد سکانهای هیدرولیکی دیگر عبارت است از موتور محرک و پمپهای متصل به آن.

ن- سکان کمکی، دستگاهی است که برای حرکت عملی سکان برای هدایت کشتی در حال بروز نقص در سکان اصلی استفاده می‌گردد.

قسمت ج - ماشین آلات و تأسیسات الکتریکی

ماده ۲۹ - سکان

بند زیر به متن موجود اضافه می‌گردد:

د - فقط کشتیهای نفتکش

(۱) موارد زیر در مورد هر کشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰/۱۰۰ تن و بالاتر و در مورد هر کشتی نفتکش موجود با ظرفیت ناخالص ۱۰/۱۰۰ تن و بالاتر، حداکثر تا دو سال از تاریخ لازم‌اجراء شدن این پروتکل اعمال خواهد شد.

۱- مجهز شدن به دو سیستم کنترل سکان از راه دور به طوری که هر کدام به طور جداگانه از پل فرماندهی قابل کنترل باشند. البته این امر مستلزم مضاعف کردن فرمان سکان یا اهرم آن نیست. در صورت بروز نقص در سیستم کنترل سکان از راه دوری که در حال کار است، سیستم دیگر باید توانایی آن را داشته باشد که از محل واقع در پل فرماندهی فوری به کار بیافتد. هر سیستم کنترل سکان از راه دور، اگر الکتریکی باشد باید به وسیله مدار جداگانه خود که از مدار مولد نیروی سکان مستقر در اطاق سکان تغذیه می‌کند، کار کند. در صورت بروز نقص در سیستم تأمین برق سیستم کنترل سکان از راه دور، اعلام خطری باید در پل فرماندهی داده شود. اعلام خطرهای مقرر در این جزء باید سمعی و بصری بوده و در محلی در پل فرماندهی که به سهولت قابل مشاهده باشد، نصب شده باشد.

۲- کنترل سکان اصلی باید از اطاق سکان نیز امکان‌پذیر باشد.

۳- باید در اطاق سکانات ابزارهایی تعبیه شود که بتواند سیستم کنترل سکانات از راه دور را از مدار برق قطع کرد.

۴- بین پل فرماندهی و اطاق سکانات باید یک وسیله ارتباطی مهیا گردد.

۵- زاویه ای که سکانات دقیقاً در آب به خود گرفته باید در پل فرماندهی نشان داده شود. دستگاه نشان دهنده زاویه سکانات باید مستقل از سیستم کنترل سکانات از راه دور باشد، و
۶- همچنین زاویه سکانات باید در اطاق سکانات نیز قابل مشاهده باشد.

(۲) در مورد هر کشتی نفتکش جدید با ظرفیت بارگیری ناخالص $10/000$ تن و بالاتر

علاوه بر الزامات بند (الف) و جزء (۱) بند (د) این ماده موارد زیر اعمال می شود:

۱- سکانات اصلی باید متشکل از دو یا چند واحد مولد نیرو باشد و باید توانایی به کار انداختن سکانات را همانطور که به وسیله ردیف (۲) جزء (۲) بند (د) این ماده مقرر شده در حالی که بایک یا چند واحد مولد نیرو کار، می کند، دارا باشد. تاجایی که منطقی و عملی است و سکانات اصلی باید چنان باشد که بروز هرگونه نقص در سیستم لوله کشی یا در یکی از واحدهای مولد نیرو، سایر قسمتهای سکانات را از کار نیاندازد. کلیه اتصالات مکانیکی که قسمتی از سکانات هستند و اتصالات مکانیکی با هر نوع کنترل سکانات از راه دور (در صورت وجود) باید دارای ساختاری سالم و قابل اعتماد که مورد رضایت دستگاه اجرایی است، باشند؛

۲- سکانات اصلی باید بتواند در حالتی که کشتی در عمیق ترین آبخورد دریا نوردی خود قرار دارد، سکانات را از 35 درجه در یک طرف به 35 درجه طرف مقابل در حالی که کشتی با حداکثر سرعت روبه جلو حرکت می کند، بچرخاند. سکانات باید در مدت کمتر از 28 ثانیه تحت همان شرایط از 35 درجه در هر طرف به 30 درجه در طرف دیگر بچرخد؛

۳- در صورتی که انجام الزامات ردیف (۲) جزء (۲) بند (د) این ماده ضروری باشد، سکانات اصلی باید با برق کار کند؛

۴- واحدهای مولد نیروی سکانات اصلی باید طوری باشد که وقتی برق بعد از رفع اشکال، وصل شد به طور خودکار شروع به کار کند؛

۵- در حالت وقوع هرگونه نقص در واحدهای مولد نیروی سکانات، اعلام خطری باید در

پل فرماندهی داده شود. هر واحد مولد نیروی سکان باید این توانایی را داشته باشد که به طور خودکار یا دستی از محلی در پل فرماندهی به کار بیافتد؛ و

۶- یک منبع دیگر مولد نیرو که حداقل برای تغذیه یک واحد مولد نیروی سکان قدرت کافی را داشته باشد به گونه‌ای که بتواند سکان را طبق آنچه در زیر آمده به حرکت درآورد و همچنین سیستم کنترل از راه دور سکان و دستگاه نشان‌دهنده زاویه سکان را تغذیه کند باید ظرف مدت ۴۵ ثانیه از طریق منبع برق اضطراری یا از طریق یک منبع تولید برق مستقل مستقر در اطاق سکان، مهیا گردد. این منبع تولید برق مستقل باید فقط برای این منظور استفاده شود و باید دارای ظرفیت برق‌دهی به مدت نیم ساعت متوالی باشد. واحد مولد نیروی سکان، وقتی از مدار برق کمکی تغذیه می‌کند باید حداقل توانایی چرخاندن سکان را از ۱۵ درجه در یک طرف به ۱۵ درجه در سمت دیگر در مدت حداکثر ۶۰ ثانیه در حالتی که کشتی در عمیق‌ترین آب‌خوردن یا نوردی خود با سرعتی معادل یک‌سوم حداکثر سرعت خود یا ۷ گره دریایی - هر کدام که بیشتر است - رو به جلو حرکت می‌کند، داشته باشد.

فصل دوم - ۲

ساختار - حفاظت در برابر آتش - کشف حریق و اطفای حریق

قسمت الف - کلیات

ماده ۱ - کاربرد

جزء‌های زیر به بند (الف) موجود اضافه می‌شود:

الف:

(۴) علیرغم مفاد جزء‌های (۲) و (۳) این بند، از نظر جزء (۲) بند (الف) ماده (۵۵) و ماده

(۶۰) این فصل، کشتی نفتکش جدید یعنی کشتی نفتکشی که:

۱ - قرارداد ساخت آن بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۱/۳/۱۳۵۸ هجری

شمسی) منعقد شده باشد؛ یا

۲- در صورت نبودن قرارداد ساخت، تاریخی که کیل آن احداث شده یا مرحله مشابهی از ساخت پس از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی (۱۳۵۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) باشد؛
۳- تاریخ تحویل آن بعد از اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱/۳/۱۱ هجری شمسی) باشد؛ یا
۴- تحت تأثیر تغییر یا اصلاح اساسی قرار گرفته باشد که:

(الف) برای آن قراردادی بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۷۹ میلادی (۱۳۵۸/۳/۱۱ هجری شمسی) منعقد شده باشد؛ یا

(ب) در صورت نبودن قرارداد، کار ساخت آن بعد از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۰ میلادی (۱۳۵۸/۱۰/۱۱ هجری شمسی) شروع شده باشد؛ یا

(ج) بعد از تاریخ اول ژوئن ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱/۳/۸ هجری شمسی) تکمیل شده باشد.

(۵) از نظر جزء (۲) بند (الف) ماده (۵۵) و ماده (۶۶) این فصل، نفتکش موجود، نفتکشی است که کشتی نفتکش جدید به گونه‌ای که در جزء (۴) این بند تعریف شده، نباشد.

(۶) از نظر جزء (۴) این بند، تبدیل یک کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر برای تأمین الزامات این پروتکل یا پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتیها مصوب ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) تغییر یا اصلاح اساسی تلقی نخواهد شد.

ماده ۳- تعاریف

متن زیر جایگزین متن بند (ت) فعلی می‌شود:

ت- وزن خالی کشتی یعنی وزن مقدار آب جابجا شده به تن متریک توسط کشتی بدون بار، سوخت، روغن و آب توازن، آب شیرین، آب آشامیدنی در مخازن، انبارهای مواد مصرفی، مسافر و خدمه و اثاثیه آنها.

بند زیر به متن موجود اضافه می‌شود:

ث- «نفت خام» یعنی نفتی که به طور طبیعی در زمین موجود است چه صاف شود که برای حمل و نقل مناسب باشد و چه نشود و شامل موارد زیر می‌باشد:

۱- نفت خامی که مقدار جزئی از آن به روش تقطیر برداشته شده است، و

۲- نفت خامی که یک مقدار جزئی از مواد به روش تقطیر به آن اضافه شده است.

قسمت (ه) - اقدامات ایمنی آتش‌نشانی برای کشتیهای نفتکش ماده ۵۵ - کاربرد

متن زیر جایگزین متن فعلی این ماده می‌شود:

الف - جز در مواردی که به طور صریح به گونه دیگری پیش‌بینی شده باشد:

۱- این قسمت در مورد کلیه کشتیهای نفتکش جدیدی اعمال می‌شود که به حمل نفت خام و فرآورده‌های نفتی با نقطه اشتعال کمتر از ۶۰ درجه سلسیوس (۱۴۰ درجه فارنهایت) (روش تست محبوس) به گونه‌ای که به وسیله دستگاه تعیین‌کننده نقطه اشتعال مصوب و یک فشار بخار زاید که کمتر از فشار اتمسفر است تعیین گردیده و نیز دیگر فرآورده‌های مایع که دارای خطر آتش‌سوزی مشابهی هستند، اشتغال دارند، و

۲- علاوه بر این، کلیه کشتیهای مشمول این قسمت باید الزامات مواد (۵۲، ۵۳، ۵۴) فصل

دوم - ۲ کنوانسیون را رعایت کنند، به استثنای سیستمهای ثابت اطفای حریق گاز برای مکانهای کالاکه برای کشتی‌های نفتکش جدید و همچنین برای کشتیهای نفتکش موجود که باماده (۶۰) این فصل مطابقت کنند، نباید استفاده شود. دستگاه اجرایی در بکارگیری الزامات بند (و) ماده (۵۲)، می‌تواند با سیستم کفی که قادر باشد به داخل و خارج مخازن کف بپاشد موافقت کند. جزئیات نصب باید مطابق آنچه دستگاه اجرایی می‌خواهد باشد.

ب- در صورتی که قرار باشد کالائی به غیر از کالاهای موضوع جزء (۱) بند (الف) این ماده که خطرات اضافی حریق به همراه دارند حمل شود، اقدامات ایمنی اضافی طبق آنچه دستگاه اجرایی لازم بداند باید انجام گیرد.

ج- وسایل حمل ترکیبی نباید بارهای جامد را حمل کنند مگر اینکه مخازن بار از نفت خالی و گاززدایی شده باشد یا مگر اینکه در هر حالت دستگاه اجرایی با ترتیبات انجام شده موافق باشد.

ماده ۶۰ - حفاظت از مخزن بار

متن زیر جایگزین متن فعلی این ماده می‌شود:

(الف) برای کشتی‌های نفتکش با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، حفاظت از مخازن بار و سطح عرشه آن بوسیله سیستم ثابت کف روی عرشه و یک سیستم ثابت گاز بی‌التر طبق الزامات مواد (۶۱) و (۶۲) فصل دوم - ۲ کنوانسیون حاصل می‌گردد، به استثنای آن که به جای تأسیسات فوق دستگاه اجرایی بعد از بررسی ترتیبات و تجهیزات کشتی می‌تواند

با ترکیب دیگری از تأسیسات ثابت در صورتی که حفاظتی معادل موارد فوق را طبق ماده (۵) فصل اول کنوانسیون تأمین کند، موافقت نماید.

(ب) برای معادل تلقی شدن، سیستم پیشنهادی که به جای سیستم کف عرشه جایگزین می‌گردد باید:

۱- توانائی اطفای حریقهای در اثر ریختن مواد نفتی روی عرشه و نیز لکه نفتی که روی عرشه ریخته ولی هنوز مشتعل نشده را داشته باشد؛ و

۲- توانائی اطفای حریق در مخازن صدمه دیده را داشته باشد.

(ج) برای معادل تلقی شدن، سیستم پیشنهادی که به جای سیستم ثابت گاز بی‌اثر جایگزین می‌گردد باید:

۱- در شرایط کار معمولی توانائی جلوگیری از تجمع خطرناک مخلوط گازهای منفجره در مخازن بار سالم در طی مدت سفر در حالی که کشتی در حالت توازن است و در حالت عملیات ضروری بروی مخازن را داشته باشد؛ و

۲- چنان طراحی شده باشد که احتمال احتراق از طریق تولید الکتریسته ساکن توسط خود سیستم را به حداقل برساند.

(د) هر کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، که به تجارت حمل نفت خام اشتغال دارد باید به سیستم گازی اثر طبق الزامات بند (الف) این ماده حداکثر تا تاریخ زیر مجهز شده باشد:

(۱) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری ۷۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر، دو سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این پروتکل؛ و

(۲) برای کشتی نفتکش با ظرفیت بارگیری کمتر از ۷۰۰۰۰ تن متریک، چهار سال بعد از تاریخ لازم الاجرا شدن این پروتکل، باستثناء آنکه برای نفتکشی با ظرفیت بارگیری کمتر از ۴۰۰۰۰ تن متریک که با دستگاه ماشین شستشوی مخزن که ظرفیت پمپاژ بیش از ۶۰ متر معکب بر ساعت را داراست مجهز نشده باشد، در صورتی که با در نظر گرفتن خصوصیات طراحی کشتی؛ بکارگیری این الزامات عملی نباشد، دستگاه اجرایی می‌تواند کشتی‌های نفتکش موجود را از این الزامات معاف کند.

(ه) هر کشتی نفتکش موجود با ظرفیت بارگیری ۴۰۰۰۰ تن متریک و بیشتر که به تجارت

حمل مواد نفتى به غير از نفت خام اشتغال دارد و هر كشتى نفتكش مزبورى با ظرفيت بارگيرى ٢٠٠٠٠ تن مترىك و بيشتر كه به تجارت حمل مواد نفتى به غير از نفت خام اشتغال دارد و به دستگاه شستشوى مخازن با ظرفيت پمپاژ بيش از ٦٠ متر مكعب بر ساعت مجهز شده بايد به يك سيستم گاز بى اثر طبق الزامات بند (الف) اين ماده حداكثر تا تاريخ زير مجهز شود:

(١) براى يك كشتى نفتكش با ظرفيت بارگيرى ٧٠٠٠٠ تن مترىك و بيشتر، دو سال بعد از تاريخ لازم الاجراء شدن اين پروتكل، و

(٢) براى كشتى نفتكش با ظرفيت بارگيرى كمتر از ٧٠٠٠٠ تن مترىك، چهار سال بعد از تاريخ لازم الاجراء شدن اين پروتكل.

(و) هر كشتى نفتكشى كه مراحل تميز كردن مخزن را با استفاده از شستشوى با نفت خام انجام مى دهد بايد به سيستم گاز بى اثر طبق الزامات ماده (٦٢) فصل دوم - ٢ كنوانسيون و همچنين سيستم ثابت ماشين آلات شستشوى مخازن مجهز شده باشد.

(ز) كليه كشتيهائى نفتكشى كه مجهز به سيستم ثابت گاز بى اثر مى باشند بايد به سيستم اندازه گيرى بسته مجهز شوند.

(ح) هر كشتى نفتكش جديد با ظرفيت بارگيرى ناخالص ٢٠٠٠ تن و بيشتر كه مشمول بند (الف) اين ماده بايد به يك سيستم كف مجهز شود كه قادر باشد كف را به داخل و خارج مخازن تخليه كند. جزئيات چنين تاسيساتى بايد طبق آنچه مطلوب دستگاه اجرايى است، باشد.

فصل پنجم

ايمنى دريانوردى

ماده ١٢ - تجهيزات كمك ناوبرى روى كشتى

متن زير جاىگزين متن فعلى بند (الف) مى شود:

(الف) كليه كشتيهائى كه ظرفيت بارگيرى ناخالص ١٦٠٠ تن و بيشتر ولى كمتر از ١٠٠٠٠

تن و بیشتر را دارند باید حداقل مجهز به یک دستگاه رادار باشند. کلیه کشتیهای با ظرفیت بارگیری ناخالص ۱۰۰۰۰ تن و بیشتر باید حداقل دو دستگاه رادار داشته باشند که هر کدام به طور مجزا از دیگری کار کند. کلیه دستگاههای رادار نصب شده طبق الزامات این ماده باید از نوع تأیید شده توسط دستگاه اجرایی و طبق استانداردهای عملیاتی که کمتر از استانداردهای عملیاتی مصوب سازمان نباشد، باشند. تأسیساتی برای ترسیم اطلاعات راداری باید در پل فرماندهی چنین کشتیهای مهیا باشد.

ماده ۱۹ - استفاده از راهنمای خودکار

بند زیر به متن موجود اضافه می شود:

(د) هدایت دستی باید بعد از آن که مدت زیادی از راهنمای خودکار کشتی استفاده شد و قبل از ورود به مناطقی که ناوبری دقت بخصوصی را می طلبد؛ مورد استفاده قرار گیرد. مواد جدید زیر به این فصل اضافه می شود:

ماده ۱ - ۱۹ - عملکرد سکان

در مناطقی که ناوبری دقت خاصی را می طلبد، کشتیها باید بیش از یک واحد مولد نیروی سکان را در صورتی که واحدهای مزبور قادر به عملکرد همزمان باشند، در اختیار داشته باشند.

ماده ۲ - ۱۹ - سکان - آزمایش کردن و تمرینات

(الف) سکان کشتی باید ظرف مدت ۱۲ ساعت قبل از ترک بندر توسط خدمه کشتی آزمایش شده و امتحان گردد. مراحل آزمایش باید در صورت قابل اجرا بودن شامل عملیات زیر باشد:

۱ - سکان اصلی؛

۲ - سکان کمکی؛

۳ - سیستمهای کنترل از راه دور سکان؛

۴ - محل های سکان گرفتن در پل فرماندهی؛

۵ - مولد برق اضطراری؛

۶ - دستگاه نشان دهنده زاویه سکان نسبت به زاویه واقعی سکان؛

۷- اعلام خطرهای مربوط به نقص برقی در سیستم کنترل از راه دور سکان؛ و

۸- اعلام خطرهای مربوط به نقص در واحدهای مولد نیروی سکان.

(ب) آزمایشها و امتحانها باید شامل موارد زیر گردد:

۱- چرخش کامل سکان طبق توانائی‌های مورد نیاز سکان؛

۲- بازدید بصری سکان و متعلقات متصل به آن؛

۳- عملکرد وسایل ارتباطی بین پل فرماندهی و اتاق سکان.

(ج)

۱- دستورالعمل‌های ساده‌ای از عملکرد سکان به علاوه یک نمودار ساده‌ای از نحوه

انتقال سیستمهای کنترل از راه دور سکان و واحدهای مولد نیروی سکان باید به طور دائم در پل فرماندهی و اتاق سکان به نمایش گذاشته شود.

۲- کلیه افسرانی که با به کاراندازی و یا نگهداری سکان سر و کار دارند باید به نحوه

عملکرد سیستمهای سکان که بر روی کشتی نصب شده و روش‌های تبدیل سیستمها به یکدیگر آشنا باشند.

(د) علاوه بر آزمایشها و امتحانهای عادی مقرر شده در بندهای (الف) و (ب) این ماده

تمرینهای سکان اضطراری باید حداقل هر ۳ ماه یکبار به منظور تمرین نحوه سکان گرفتن اضطراری انجام یابد. این تمرینات باید مشتمل بر کنترل مستقیم از اتاق سکان، روش ارتباط با پل فرماندهی و در صورتی که امکان آن فراهم باشد عملکرد مولد نیروی کمکی باشد.

(ه) دستگاه اجرایی می‌تواند از الزام انجام آزمایشها و امتحانهای مقرر شده در بندهای

(الف) و (ب) این ماده برای کشتیهایی که به طور معمول اقدام به سفرهای کوتاه مدت می‌کنند، صرف‌نظر کند. چنین کشتیهایی باید این‌گونه امتحانها و آزمایشها را حداقل هفته‌ای یکبار انجام دهند.

(و) تاریخ انجام آزمایشها و امتحانهای مقرر شده در بندهای (الف) و (ب) این ماده و

همچنین تاریخ و جزئیات تمرینهای سکان اضطراری مقرر در بند (د) این ماده باید در دفتر

ثبت وقایع به گونه‌ای که ممکن است توسط دستگاه اجرایی مقرر گردد، درج شود.

ضمیمه

فرم گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی های باری

فرم ضمیمه زیر به فرم موجود اضافه می شود:

ضمیمه گواهینامه های ایمنی کشتی باری

(کشور)

(مهر رسمی)

صادر شده به موجب مقررات

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

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

نام کشتی	شماره یا حروف مشخصه	بندر ثبت کشتی	ظرفیت بارگیری کشتی (تن متریک)	سال ساخت

نوع کشتی:

- کشتی نفتکش که به حمل نفت خام اشتغال دارد*
- کشتی نفتکش که به تجارت حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد*
- کشتی نفتکش که به تجارت حمل نفت خام و دیگر انواع نفت اشتغال دارد*
- کشتی باری به غیر از نفتکش که به تجارت حمل نفت اشتغال دارد*
- تاریخ عقد قرارداد ساخت، تغییرات یا اصلاحات اساسی
- تاریخی که کیل گذاشته شده یا کشتی در مرحله مشابهی از ساخت بوده یا در آن تاریخ تغییرات یا اصلاحات اساسی شروع گردیده است
- تاریخ تحویل یا تکمیل تغییرات یا اصلاحات اساسی

این فرم باید به طور دائم به گواهینامه ایمنی ساختمان کشتی باری پیوست شده باشد.
گواهی می‌شود که:

کشتی طبق ماده (۱۰) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی نجات جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) بازرسی شده، و

بازرسی نشان داد که وضعیت بدنه، ماشین‌آلات، تجهیزات به گونه‌ای که ماده فوق تعریف شده از هر لحاظ مورد رضایت بوده و کشتی با الزامات پروتکل مزبور مطابقت دارد.
این گواهینامه تا تاریخ به شرط انجام بازرسی (بازرسیهای) ادواری در فواصل زمانی معتبر است.

صادره در تاریخ

(مکان صدور گواهینامه)

..... /..... / ۱۹ میلادی (/ / ۱۳ هجری شمسی)

(امضای مأمور مجاز به صدور گواهینامه)

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع صادرکننده)

بازرسی میان مدت

گواهی می‌شود که در بازرسی میان مدت مقرر در ماده (۱۰) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) از این کشتی به عمل آمد و کشتی مطابق با مقررات مربوط پروتکل مزبور تشخیص داده شد.

امضاء

(امضاء مأمور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضای لاک مهر یا مهر مرجع)

امضاء

(امضاء مأمور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضای لاک مهر یا مهر مرجع)

امضاء

(امضاء مأمور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضای لاک مهر یا مهر مرجع)

امضاء

(امضاء مأمور مجاز)

مکان

تاریخ

تاریخ بازرسی میان مدت بعدی

(در صورت اقتضای لاک مهر یا مهر مرجع)

فرم گواهینامه ایمنی تجهیزات کشتی باری

فرم ضمیمه زیر به فرم موجود اضافه می شود

ضمیمه گواهی‌نامه‌های ایمنی تجهیزات کشتی باری

(کشور)

(مهر رسمی)

صادر شده به موجب مقررات

پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی

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

نام کشتی	شماره یا حروف مشخصه	بندر ثبت کشتی	ظرفیت بارگیری کشتی (تن متریک)	سال ساخت

نوع کشتی:

- کشتی نفتکشی که به حمل نفت خام اشتغال دارد*
 - کشتی نفتکشی که به تجارت حمل مواد نفتی به غیر از نفت خام اشتغال دارد*
 - کشتی نفتکشی که به تجارت حمل نفت خام / دیگر انواع نفت اشتغال دارد*
 - کشتی باری به غیر از نفتکشی که به تجارت حمل نفت اشتغال دارد*
- تاریخ عقد قرارداد ساخت، تغییرات یا اصلاحات اساسی
- تاریخی که کیل گذاشته شده یا کشتی در مرحله مشابهی از ساخت بوده یا در آن تاریخ تغییرات یا اصلاحات اساسی شروع گردیده است
- تاریخ تحویل یا تکمیل تغییرات یا اصلاحات اساسی

این فرم باید به طور دائم به گواهی‌نامه ایمنی ساختمان کشتی باری پیوست شده باشد.
گواهی می‌شود که:

کشتی طبق ماده (۸) فصل اول پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی نجات جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری

شمسی) بازرسی شده، و

بازرسی نشان داد که شرایط ایمنی تجهیزات به صورتی که در ماده فوق تعریف شده از همه جهات رضایت بخش می باشد و کشتی با الزامات پروتکل مزبور مطابقت دارد.
این گواهینامه تا تاریخ به شرط انجام بازرسی (بازرسیهای) ادواری در فواصل زمانی معتبر است.

صادره در تاریخ

(مکان صدور گواهینامه)

..... / / ۱۹ میلادی (/ / ۱۳ هجری شمسی)

(امضای مأمور مجاز به صدور گواهینامه)

(در صورت اقتضاء لاک مهر یا مهر مرجع صادرکننده)

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن مصوب سال ۱۹۷۲ میلادی برابر با سال ۱۳۵۱ هجری شمسی مصوب ۱/۸/۱۳۷۹

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود به کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن مصوب سال یکهزار و نهصد و هفتاد و دو میلادی برابر با سال یکهزار و سیصد و پنجاه و یک هجری شمسی، مشتمل بر یک مقدمه و (۱۶) ماده و دو ضمیمه به شرح پیوست، ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

رعایت اصل یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی در بخش ارجاع به داوری الزامی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن مصوب ۱۹۷۲ میلادی (هجری شمسی)

مقدمه

اعضاء:

با درک نیاز به حفظ ایمنی کامل جان افراد در هنگام کار، رویهم چینی و حمل و نقل کانتینرها،

با توجه به نیاز به تسهیل حمل و نقل بین‌المللی کانتینری،

با تشخیص مزایای رسمی کردن الزامات ایمنی مشترک بین‌المللی در این زمینه،

با توجه به این که این مهم با انعقاد یک کنوانسیون به بهترین وجهی حاصل می‌گردد،

تصمیم به رسمی نمودن الزامات ساختاری برای تضمین ایمنی در کار، رویهم چینی و حمل

و نقل کانتینرها در روند فعالیت‌های معمول گرفته و در این راستا به شرح زیر توافق نموده‌اند:

ماده ۱ - تعهد کلی به موجب این کنوانسیون:

اعضاء تعهد می‌نمایند مفاد این کنوانسیون و ضوابط آن را که بخش جدائی‌ناپذیر از این

کنوانسیون را تشکیل می‌دهند، اجراء نمایند.

ماده ۲ - تعریف:

از نظر این کنوانسیون، مگر این که به گونه دیگری تصریح شده باشد:

۱ - «کانتینر» یعنی رکنی از تجهیزات حمل و نقل که دارای ویژگی‌های زیر باشد:

الف - ثابت و پایدار و در نتیجه به اندازه کافی محکم که مناسب کاربرد مداوم باشد؛

ب - دارای طراحی ویژه برای تسهیل حمل و نقل کالا از طریق یک نوع یا انواع حمل و

نقل بدون بارگیری مجدد میان راهی باشد؛

پ - دارای بودن طراحی که با پیش‌بینی بست‌هایی در گوشه‌ها باعث محفوظ و محکم

نگاهداشتن و / یا حمل و نقل آسان می‌گردد؛

ت - دارای اندازه‌ای که فضای محصور به وسیله (۴) گوشه پایینی بیرونی به یکی از دو

ترتیب زیر باشد:

- ۱- دست کم (۱۴) متر مربع (۱۵۰ فوت مربع)؛ یا
 - ۲- دست کم (۷) متر مربع (۷۵ فوت مربع) چنانچه بستهای گوشه‌ای بالائی بر روی آن نصب شده باشند.
- اصطلاح کانتینر شامل هیچ یک از وسایل نقلیه یا بسته بندی نمی‌گردد، با این وجود زمانی که کانتینرها روی شاسی حمل شوند آنها را شامل می‌شود.
- ۲- «بستهای گوشه‌ای» یعنی آرایش و ترتیبی از روزه‌ها و سطوح در بالا و / یا پایین کانتینر جهت حمل و نقل، رویهم چینی و یا محکم و محفوظ نگاهداشتن آن.
 - ۳- «دستگاه اجرایی» یعنی دولت یک عضو که تحت اختیار و صلاحیت آن، کانتینرها تأیید می‌گردند.
 - ۴- «تأیید شده» یعنی تأیید شده به وسیله دستگاه اجرایی.
 - ۵- «تأیید» یعنی تصمیم دستگاه اجرایی مبنی بر این که نوع طرح یا کانتینر در چارچوب شرایط این کنوانسیون ایمن و بی خطر باشد.
 - ۶- «حمل و نقل بین‌المللی» یعنی حمل و نقل میان نقاط مبدا و مقصد که در قلمرو دو کشور که این کنوانسیون در مورد دست کم یکی از آنها اعمال می‌شود، قرار گرفته است. این کنوانسیون همچنین زمانی که بخشی از عملیات حمل و نقل میان دو کشوری انجام شود که در قلمرو یکی از آنها این کنوانسیون اعمال می‌شود، اجراء می‌گردد.
 - ۷- «محموله یعنی هر گونه کالا، اجناس، مال التجاره و اقلامی از هر نوع که در کانتینرها حمل می‌شوند.
 - ۸- «کانتینر جدید» به معنای کانتینری است که ساخت آن در تاریخ لازم‌الاجراء شدن این کنوانسیون یا پس از آن آغاز شده باشد.
 - ۹- «کانتینر موجود» به معنای کانتینری است که کانتینر جدید نباشد.
 - ۱۰- «مالک» عبارت است از مالک به گونه مقرر در حقوق داخلی عضو یا مستأجر یا امین، چنانچه توافق میان طرفها مقرر نماید که مالک به اهمال مسؤلیت خویش برای نگهداری و بازدید و بازرسی کانتینر توسط چنین مستأجر یا امینی بپردازد.

- ۱۱- «نوع کانتینر» به معنای نوع طرح تأییدی از سوی دستگاه اجرایی می‌باشد.
 - ۱۲- «کانتینر از مجموعه یا نوع طرح» به معنای هرگونه کانتینر ساخته شده بر طبق نوع طرح تأیید شده می‌باشد.
 - ۱۳- «نمونه اولیه» به معنای کانتینری است که نماینده کانتینر هائی است که در مجموعه نوع طرح ساخته شده یا قرار است ساخته شوند.
 - ۱۴- «حداکثر میزان یا وزن ناخالص مفید و مؤثر یا R عبارت است از حداکثر وزن مجاز کانتینر همراه با محموله آن.
 - ۱۵- «وزن خود کانتینر» به معنای وزن کانتینر خالی همراه با تجهیزات فرعی ثابت شده بر روی آن می‌باشد.
 - ۱۶- «حداکثر بار مجاز یا P» عبارت است از تفاوت میان حداکثر میزان یا وزن ناخالص مفید و مؤثر و وزن خود کانتینر.
- ماده ۳- کاربرد:

- ۱- این کنوانسیون در مورد کانتینرهای جدید و موجود مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی به استثنای کانتینرهایی که برای حمل و نقل هوایی به‌گونه خاصی طراحی شده‌اند، اعمال می‌شود.
 - ۲- هر کانتینر جدید باید طبق مفاد مربوط به آزمایش نوع یا آزمایش خاص و مستقل به گونه‌ای که در ضمیمه (۱) درج گردیده، تأیید شود.
 - ۳- هر کانتینر موجود باید طبق مفاد مربوط به تأیید کانتینرهای موجود که در زمینه (۱) بیان شده است، ظرف پنج سال پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون تأیید شود.
- ماده ۴- آزمایش، بازرسی، تأیید و نگهداری:
- ۱- برای اجرای مفاد ضمیمه (۱) هر دستگاه اجرایی باید رویه مؤثری را برای آزمایش، بازرسی و تأیید کانتینرها طبق معیارهای موجود در این کنوانسیون ایجاد نماید. با این توضیح که دستگاه اجرایی می‌تواند انجام چنین آزمایش، بازرسی و تأیید را به سازمانهایی که به طور مقتضی از سوی آن مجاز شده‌اند، واگذار نماید.
 - ۲- دستگاه اجرایی که آزمایش، بازرسی و تأیید را به یک سازمان می‌سپارد باید دیرکل

سازمان مشورتی دریایی یا بین‌الدولی (که از این پس به آن «سازمان اطلاق می‌شود) را برای اطلاع دادن به اعضاء آگاه نماید.

۳- درخواست تأیید ممکن است به دستگاه اجرایی هر عضوی داده شود.

۴- هر کاتینری باید طبق مفاد ضمیمه (۱) در وضعیتی ایمن نگهداشته شود.

۵- چنانچه یک کاتینر تأیید شده واقعا مطابق با الزامات ضمایم (۱) و (۲) نباشد دستگاه اجرایی ذی‌ربط باید اقدامات ضروری را برای تطبیق کاتینر با چنین الزاماتی اتخاذ نموده یا تأیید را پس بگیرد.

ماده ۵- پذیرش تأیید:

۱- تأیید اعطا شده به موجب اختیار یک عضو تحت شرایط این کنوانسیون باید توسط اعضای دیگر برای تمام اهداف موضوع این کنوانسیون پذیرفته شود. اعضای دیگر باید این تأیید را همانند تأیید صادر شده از جانب خود معتبر و نافذ بدانند.

۲- یک عضو نباید هیچگونه الزامات ایمنی ساختاری یا آزمایشهای دیگری را در مورد کاتینرهای مشمول این کنوانسیون وضع نماید، با این توضیح که هیچ یک از مفاد این کنوانسیون مانع کاربرد مفاد مقررات یا قانون داخلی یا موافقتنامه‌های بین‌المللی نمی‌گردد که برای کاتینرهایی که به طور خاص جهت حمل و نقل کالاهای خطرناک طراحی شده‌اند، یا برای ویژگی‌های منحصر به فرد کاتینرهای حامل مایعات فله یا برای کاتینرهایی که به صورت هوایی حمل می‌شوند الزامات ایمنی ساختاری یا آزمایشهای اضافی را تجویز می‌کند.

اصطلاح «کالاهای خطرناک» همان معنایی را خواهد داشت که موافقتنامه‌های بین‌المللی برای آن تعیین کرده‌اند.

ماده ۶- کنترل:

۱- هر کاتینری که به موجب ماده (۳) به تأیید رسیده است مشمول کنترل در قلمرو اعضاء به وسیله مأموران آنها که به طور مقتضی مجاز شده‌اند، خواهد شد. این کنترل باید محدود به تشخیص این امر گردد که کاتینر دارای پلاک تأیید ایمنی معتبر به گونه‌ای است که به وسیله این کنوانسیون مقرر شده، مگر اینکه ادله واضحی بر این باور موجود باشد که وضعیت کاتینر به گونه‌ای است که تهدید آشکاری برای ایمنی به حساب می‌آید. در

چنین موردی، مأمور مجری کنترل باید فقط تا جایی که ممکن است ضرورت داشته باشد برای اطمینان از اینکه کانتینر پیش از ادامه سرویس دهی به وضعیت ایمنی برگشته به انجام کنترل بپردازد.

۲- در صورت ناامن جلوه کردن کانتینر به علت نقصی که ممکن است در هنگام تأیید کانتینر در آن وجود داشته، دستگاه اجرایی مسؤول تأیید باید توسط عضوی که نقص را پیدا کرده است، آگاه گردد.

ماده ۷- امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق:

۱- این کنوانسیون تا تاریخ ۱۵ ژانویه ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۱/۱۰/۲۵ هجری شمسی) برای امضاء در دفتر سازمان ملل متحد در ژنو و پس از آن از تاریخ ۱ فوریه ۱۹۷۳ تا ۳۱ دسامبر ۱۹۷۳ میلادی (از ۱۲/۱۰/۱۳۵۱ تا ۱۰/۱۰/۱۳۵۲ هجری شمسی) در مقر سازمان در لندن توسط تمامی کشورهای عضو سازمان ملل متحد یا اعضای هر یک از آژانسهای تخصصی یا آژانس بین‌المللی انرژی اتمی یا اعضای اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری و توسط هر کشور دیگری که از سوی مجمع عمومی سازمان ملل متحد دعوت شده است تا عضو این کنوانسیون شود، باز خواهد ماند.

۲- این کنوانسیون منوط به تنفیذ، پذیرش یا تصویب به وسیله کشورهای امضاءکننده آن است.

۳- این کنوانسیون برای الحاق هر کشور موضوع بند (۱) باز خواهد ماند.

۴- اسناد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق باید به دبیر کل سازمان (که از این پس «دبیر کل» به آن اطلاق می‌شود) سپرده شوند.

ماده ۸- لازم‌الاجرا شدن:

۱- این کنوانسیون دوازده ماه پس از تاریخ سپردن دهمین سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق لازم‌الاجرا خواهد شد.

۲- این کنوانسیون در مورد هر کشوری که پس از سپردن دهمین سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق، این کنوانسیون را تنفیذ، پذیرش یا تصویب می‌کند یا به آن ملحق می‌شود (۱۲) ماه پس از تاریخ سپردن سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق آن کشور، لازم‌الاجرا خواهد شد.

۳- هر کشوری که پس از لازم الاجراء شدن یک اصلاحیه بدون بیان قصد متفاوتی توسط آن کشور عضو این کنوانسیون می شود:

الف - به عنوان عضو کنوانسیون اصلاح شده تلقی خواهد شد.

ب - در ارتباط با هر عضو کنوانسیون که متعهد به اصلاحیه نمی باشد به عنوان عضو کنوانسیون اصلاح نشده تلقی خواهد شد.

ماده ۹ - رویه اصلاح هر بخش یا بخشهای این کنوانسیون:

۱ - این کنوانسیون می تواند با پیشنهاد یک عضو از طریق هر یک از رویه های مشخص شده در این ماده اصلاح شود.

۲ - اصلاح پس از رسیدگی در سازمان:

الف - به محض درخواست یک عضو هر گونه اصلاحیه پیشنهادی آن عضو در مورد این کنوانسیون در سازمان رسیدگی خواهد شد. چنانچه اصلاحیه مزبور به تصویب اکثریت دو سوم حاضران و رأی دهندگان در کمیته ایمنی دریاوردی سازمان، که از تمامی اعضاء برای حضور و رأی دادن در آن دعوت خواهد شد، برسد دست کم (۶) ماه پیش از رسیدگی به آن در مجمع سازمان و کلیه اعضاء به اطلاع تمامی اعضاء سازمان خواهد رسید، هر عضوی که سازمان نباشد^۱ حق حضور و رأی را در هنگام بررسی اصلاحیه توسط مجمع خواهد داشت.

ب - در صورت تصویب اصلاحیه به وسیله اکثریت دو سوم حاضران و رأی دهندگان در مجمع و در صورتی که این اکثریت شامل اکثریت دو سوم اعضاء حاضر و رأی دهنده باشد، اصلاحیه توسط دبیرکل برای پذیرش تمامی اعضاء به آنها اطلاع داده خواهد شد.

پ - چنین اصلاحیه ای (۱۲) ماه پس از تاریخ پذیرفته شدن آن توسط دو سوم اعضاء لازم الاجراء خواهد گردید. این اصلاحیه در رابطه با تمامی اعضاء لازم الاجراء خواهد بود مگر آنهایی که پیش از لازم الاجراء شدن اصلاحیه، اعلامیه ای را مبنی بر نپذیرفتن اصلاحیه ارائه دهند.

۳ - اصلاح به وسیله اجلاس:

۱ - متن فوق ترجمه مصوب مجلس است، ولی ظاهراً باید گفته می شد: «هر عضو این کنوانسیون که عضو سازمان نباشد»

به محض درخواست یک عضو که دست کم یک سوم اعضاء با آن موافقت کرده باشند اجلاسی با دعوت از کشورهای موضوع ماده (۷) توسط دبیرکل تشکیل خواهد گردید. ماده ۱۰ - رویه ویژه برای اصلاح ضمیمه‌ها:

۱- هرگونه اصلاح ضمیمه‌ها که توسط عضوی پیشنهاد می‌شود در سازمان به درخواست آن عضو رسیدگی خواهد شد.

۲- چنانچه این اصلاحات به تصویب اکثریت دوسوم حاضران و رأی دهندگان در کمیته ایمنی دریاوردی سازمان - که از تمامی اعضاء برای حضور و رای‌گیری در آن دعوت خواهد شد - برسد و اگر این اکثریت شامل اکثریت دوسوم اعضای حاضر و رأی دهنده باشد، چنین اصلاحیه‌ای به وسیله دبیرکل به تمامی اعضاء جهت پذیرش آنها اطلاع داده خواهد شد.

۳- چنین اصلاحیه‌ای در تاریخ تعیین شده از سوی کمیته ایمنی دریاوردی در زمان تصویب آن، لازم‌الاجراء خواهد شد مگر اینکه تا تاریخ مقدم‌تر تعیین شده توسط کمیته در همان زمان، یک پنجم اعضاء یا پنج عضو، هر کدام که تعداد کمتری داشته باشد، دبیرکل را از مخالفت خویش با اصلاحیه آگاه نمایند. تعیین تاریخهای موضوع این بند توسط کمیته ایمنی دریاوردی به وسیله اکثریت دوسوم حاضران و رأی‌دهندگان که شامل اکثریت دوسوم اعضای حاضر و رأی‌دهنده می‌باشد، صورت خواهد گرفت.

۴- هر اصلاحیه در زمان لازم‌الاجراء شدن در مورد تمامی اعضائی که با اصلاحیه مخالفت نکرده‌اند، جایگزین مفاد قبلی که اصلاحیه به آنها اشاره می‌کند شده و مفاد مزبور را لغو خواهد کرد. مخالفت یک عضو برای دیگر اعضاء جهت پذیرش کاتینرهایی که این کنوانسیون در مورد آنها اعمال می‌شود، الزام‌آور نخواهد بود.

۵- دبیرکل تمامی اعضاء و اعضای سازمان را از هر درخواست و مکاتبه به موجب این ماده و تاریخ لازم‌الاجراء شدن هر اصلاحیه‌ای آگاه خواهد کرد.

۶- در صورتی که اصلاحیه پیشنهادی ضمیمه‌ها در کمیته ایمنی دریاوردی مورد بررسی قرار گرفته ولی تصویب نشده باشد هر عضو می‌تواند درخواست برگزاری اجلاسی را نماید که کشورهای موضوع ماده (۷) به آن دعوت خواهند شد. اجلاس مزبور به محض

دریافت اطلاعاتیه توافق دست کم یک سوم اعضای دیگر توسط دبیرکل برای رسیدگی به اصلاحات ضمیمه‌ها تشکیل خواهد شد.

ماده ۱۱ - انصراف:

۱- هر عضو می‌تواند با سپردن سندی به دبیرکل از این کنوانسیون اعلام انصراف نماید. انصراف یک سال پس از تاریخ سپردن سند به دبیرکل نافذ خواهد شد.

۲- عضوی که مخالفت خود را با اصلاحیه ضمیمه‌ها اطلاع داده است، می‌تواند از این کنوانسیون انصراف نماید و انصراف مزبور در تاریخ لازم‌الاجراء شدن چنین اصلاحیه‌ای نافذ خواهد شد.

ماده ۱۲ - فسخ:

چنانچه تعداد اعضاء برای هر دوره زمانی (۱۲) ماه پی در پی کمتر از پنج عضو باشد، این کنوانسیون فسخ خواهد شد.

ماده ۱۳ - حل و فصل اختلافات:

۱- هرگونه اختلاف میان دو عضو یا بیشتر در ارتباط با تفسیر یا اجرای این کنوانسیون که به وسیله مذاکره یا از راههای دیگر حل اختلاف رفع شدنی نباشد، به درخواست یکی از آنها به دیوان داوری که به شرح زیر تشکیل می‌شود ارجاع خواهد شد. هر طرف دعوا، داوری را انتخاب خواهد کرد و این دو داور، داور سوم را انتخاب خواهند کرد که رئیس دیوان خواهد بود. چنانچه سه ماه پس از دریافت درخواست، یکی از طرفها داور را انتخاب نکند یا اگر داوران در انتخاب رئیس کوتاهی کنند، هر یک از طرفها می‌توانند از دبیرکل تقاضای انتصاب داور یا رئیس دیوان داوری را بنمایند.

۲- حکم دیوان داوری که به موجب مفاد بند (۱) صادر شده است، برای طرفهای دعوا لازم‌الرعايه خواهد بود.

۳- دیوان داوری قواعد دادرسی خود را تعیین خواهد نمود.

۴- تصمیمات دیوان داوری هم نسبت به رویه‌ها و محل گردهمائی خود و هم نسبت به هرگونه اختلاف مطرح نزد آن با رأی اکثریت گرفته خواهد شد.

۵- هرگونه اختلافی که ممکن است میان طرفهای دعوا در زمینه تفسیر و اجرای حکم

ایجاد شود، می‌تواند توسط هر یک از طرفها برای قضاوت به دیوان داوری که حکم را صادر نموده است، ارجاع شود.

ماده ۱۴ - حق شرط:

۱ - حق شرط نسبت به این کنوانسیون مجاز است مگر در مورد مقررات مواد (۱) تا (۶)، (۱۳)، این ماده و ضمیمه‌ها مشروط بر اینکه این حق شرطها به صورت کتبی اعلام شده باشد و اگر پیش از سپردن سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق اعلام شده در آن سند تأیید شده باشد. دبیرکل چنین حق شرطهایی را به اطلاع تمامی کشورهای موضوع ماده (۷) خواهد رساند.

۲ - هر حق شرط در نظر گرفته شده طبق بند (۱):

الف - مفاد این کنوانسیون را که حق شرط به آن مربوط می‌شود در حد حق شرط برای عضوی که حق شرط را در نظر گرفته اصلاح و تعدیل می‌کند.

ب - آن مفاد را در همان حد برای اعضای دیگر در ارتباطات آنها با عضوی که حق شرط را وارد نموده است، اصلاح و تعدیل می‌کند.

۳ - هر عضوی که حق شرطی را به موجب بند (۱) تدوین نموده است می‌تواند در هر زمان با دادن اطلاعیه‌ای به دبیرکل از آن انصراف نماید.

ماده ۱۵ - علاوه بر اطلاعیه‌ها و مکاتبات پیش‌بینی شده در مواد (۹)، (۱۰) و (۱۴)، دبیرکل تمامی کشورهای موضوع ماده (۷) را از موارد زیر نیز آگاه خواهد نمود:

الف - امضاها، تنفیذها، پذیرشها، تصویبها و الحاقها به موجب ماده (۷)؛

ب - تاریخهای لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون طبق ماده (۸)؛

پ - تاریخ لازم‌الاجراء شدن اصلاحات این کنوانسیون طبق مواد (۹) و (۱۰)؛

ت - انصرافها به موجب ماده (۱۱)؛ و

ث - فسخ این کنوانسیون به موجب ماده (۱۲).

ماده ۱۶ - متون معتبر:

نسخه اصلی این کنوانسیون که متن آن به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی همگی موثق و معتبرند، به دبیرکل سپرده خواهد شد تا نسخه‌های گواهی شده برابر با اصل را به تمامی کشورهای موضوع ماده (۷) ارسال نماید.

در گواهی مراتب فوق، نمایندگان تام‌الاختیار امضاء کننده زیر که از جانب دولتهای متبوع خود به نحو مقتضی بدین منظور مجاز شده‌اند این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند. تنظیم شده در ژنو، به تاریخ دوم سپتامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و دو میلادی (۱۳۵۱/۶/۱۱ هجری شمسی).

ضمیمه ۱

مقررات آزمایش، بازرسی، تأیید و نگهداری کانتینرها فصل ۱ - مقررات مشترک برای تمامی نظامهای تأیید

ماده ۱ - پلاک تأیید ایمنی

۱ -

الف - پلاک تأیید ایمنی طبق ویژگیهای مقرر در پیوست این ضمیمه باید به طور دائمی به هر کانتینر تأیید شده در محل کاملاً در معرض دید، مجاور هر گونه پلاک تأیید دیگری که برای مقاصد رسمی و اداری صادر گردیده است، در جایی که به راحتی آسیب نبیند، الصاق شود.

ب - روی هر کانتینر، تمامی علامتگذارهای مربوط به حداکثر وزن خالص باید طبق اطلاعات مربوط به حداکثر وزن ناخالص بر روی پلاک تأیید ایمنی باشد.

پ - مالک کانتینرها باید پلاک تأیید ایمنی روز کانتینر را بردارد اگر:

۱ - کانتینر به گونه‌ای تغییر داده شده باشد که تأیید اولیه و اطلاعات مندرج بر روی پلاک

تأیید ایمنی را باطل نماید؛ یا

۲ - کانتینر از سرویس و ارائه خدمات خارج شده و طبق کنوانسیون نگهداری نشده باشد؛

یا

۳ - تأیید به وسیله دستگاه اجرایی پس گرفته شده باشد؛

۲ -

الف - پلاک باید اطلاعات زیر را دست کم به زبان انگلیسی یا فرانسوی دربر داشته باشد.

«تأیید ایمنی CSC»

کشور صادر کننده تأیید و مرجع تأیید،

تاریخ (ماه و سال) ساخت،

شماره شناسائی سازنده کانتینر یا در مورد کانتینرهای موجودی که این شماره در مورد آنها ناشناخته است، شماره اختصاص یافته از سوی دستگاه اجرایی،

حداکثر وزن ناخالص مفید و موثر (کیلوگرم و پاوند)،

وزن مجاز رویهم چینی برای ۱/۸g (کیلوگرم و پاوند)،

مقدار بار مربوط به آزمایش فشار عرضی (کیلوگرم و پاوند).

ب- در روی پلاک باید یک جای خالی برای درج مقادیر (عوامل) استحکام دیواره انتهائی و / یا جانبی طبق بند (۳) این ماده و ضمیمه (۲)، آزمایشهای (۶) و (۷) در نظر گرفته شود. همچنین یک جای خالی در روز پلاک برای درج تاریخهای (ماه و سال) بازدید و بازرسی اول و بعدی مربوط به نگهداری باید در نظر گرفته شود.

۳- در صورتی که دستگاه اجرایی، کانتینری را مطابق با الزامات این کنوانسیون در مورد ایمنی بداند و اگر برای چنین کانتینری، مقادیر (عوامل) استحکام دیواره انتهائی و / یا جانبی، بیشتر یا کمتر از مقادیر قید شده در ضمیمه (۲) در نظر گرفته شده باشد، این مقادیر باید بر روی پلاک تأیید ایمنی نشان داده شوند.

۴- وجود پلاک تأیید ایمنی، ضرورت نمایش برجسبها یا اطلاعات دیگری را که ممکن است سایر مقرراتی که احتمالاً نافذ هستند مقرر کرده باشند از میان نمی‌برد.

ماده ۲ - نگهداری و بازدید و بازرسی:

۱- مالک کانتینر مسؤول نگهداری آن در وضعیت ایمن می‌باشد.

- ۲

الف- مالک کانتینر تأیید شده باید طبق رویه تجویز یا تأیید شده توسط عضو ذی‌ربط، در فواصل زمانی مناسب با شرایط کاری، کانتینر را بازدید و بازرسی نماید یا اقدام به این کار کند.

ب- تاریخی (ماه و سال) که قبل از آن باید کانتینر جدید تحت اولین بازدید و بازرسی

قرار بگیرد باید روی پلاک تأیید ایمنی ثبت شود.

پ - تاریخی (ماه و سال) که قبل از آن کانتینر باید بازدید و بازرسی مجدد گردد باید به وضوح روی کانتینر در روی پلاک تأیید ایمنی یا حتی الامکان نزدیک به آن ثبت شود و به گونه‌ای قابل قبول برای آن عضوی که رویه خاص بازدید و بازرسی را مقرر یا تأیید نموده است، باشد.

ت - فاصله زمانی میان تاریخ ساخت تا تاریخ اولین بازدید و بازرسی نباید بیش از پنج سال باشد. بازدید و بازرسی بعدی کانتینرهای جدید و بازدید و بازرسی دوباره کانتینرهای موجود نباید در فواصل زمانی بیش از (۳۰) ماه باشد. تمامی بازدیدها و بازرسیها باید معین نمایند که آیا کانتینر نقضی که باعث به مخاطره افکندن جان اشخاص شود، داراست یا خیر.

۳-

الف - به عنوان شق دیگری از بند دو، عضو ذی ربط می تواند برنامه بازدید و بازرسی دائمی را در صورتی که طبق ادله ارائه شده از سوی مالک، قانع شود که چنین برنامه‌ای استاندارد ایمنی پائین تری را نسبت به استاندارد تعیین شده در بند (۲) بالا فراهم نمی کند، تأیید کند.

ب - برای نشان دادن اینکه کانتینر تحت برنامه تأیید شده بازدید و بازرسی دائمی عمل می کند، علامتی با حروف ACEP و مشخصه عضو اعطاء کننده تأیید برنامه باید روی کانتینر در روی پلاک تأیید ایمنی یا حتی الامکان نزدیک به آن نشان داده شود.

پ - تمامی بازدیدها و بازرسیهای انجام شده به موجب این برنامه باید معین کنند که آیا کانتینر دارای تقایمی است که می تواند جان اشخاص را به خطر بیاندازد یا خیر، بازدیدها و بازرسیها باید در ارتباط با تعمیر اساسی، نوسازی یا تبدیل کانتینرها از وضعیت خارج از سرویس به وضعیت سرویس انجام شوند و به هیچوجه کمتر از هر (۳۰) ماه یکبار نباشند.

۴ - از نظر این ماده، عضو ذی ربط، عضوی است که مالک در قلمرو آن اقامت دائمی یا دفتر اصلی دارد. با این حال، در صورتی که مالک اقامت دائمی یا دفتر اصلی در کشوری داشته باشد که دولت آن هنوز ترتیباتی را برای مقرر یا تأیید نمودن برنامه بازدید و بازرسی ایجاد نکرده است و تا زمان ایجاد ترتیبات، مالک می تواند رویه مقرر یا تأیید شده به وسیله

دستگاه اجرایی عضوی را که آماده عمل کردن به عنوان عضو ذی ربط می باشد، به کار بگیرد. مالک باید شرایط استفاده از چنین رویه‌هایی را که به وسیله دستگاه اجرایی مورد نظر مقرر شده، رعایت نماید.

فصل ۲ - مقررات تأیید کانتینرهای جدید از نظر نوع طرح

ماده ۳ - تأیید کانتینرهای جدید:

تمامی کانتینرهای جدید جهت واجد شرایط شدن برای گرفتن تأیید از نظر ایمنی به موجب این کنوانسیون، باید الزامات مقرر در ضمیمه (۲) را رعایت کنند.

ماده ۴ - تأیید نوع طرح:

در مورد کانتینرهایی که درخواست تأیید برای آنها ارائه شده است، دستگاه اجرایی به بازدید و بازرسی طرحها پرداخته و شاهد آزمایش نمونه اول کانتینر خواهد بود تا اطمینان حاصل نماید که کانتینرها مطابق با الزامات مقرر در ضمیمه (۲) می باشند. دستگاه اجرایی پس از متقاعد شدن باید متقاضی را به طور کتبی آگاه نماید که کانتینر الزامات این کنوانسیون را رعایت می نماید و این اطلاعیه به سازنده حق الصاق پلاک تأیید ایمنی را بر روی هر کانتینری از مجموعه نوع طرح می دهد.

ماده ۵ - مفادی برای تأیید از نظر نوع طرح:

۱ - چنانچه قرار باشد کانتینرها طبق مجموعه نوع طرح ساخته شوند، درخواست ارائه شده به دستگاه اجرایی برای تأیید از نظر نوع طرح باید منضم به طراحیها، خصوصیت طراحی نوع کانتینری که باید تأیید شود و اطلاعات دیگری از این دست باشد که ممکن است مورد نیاز دستگاه اجرایی باشد.

۲ - متقاضی باید نمادهای شناساتی را که سازنده در مورد نوع کانتینری که درخواست تأیید مربوط به آن می شود، اختصاص خواهد داد بیان نماید.

۳ - درخواست باید همچنین همراه با تضمینی از سوی سازنده مبنی بر موارد زیر باشد که

الف - چنین کانتینر هائی را با نوع طرح مربوط در صورت درخواست دستگاه اجرایی برای بازدید و بازرسی به دستگاه اجرایی تحویل خواهد داد؛
ب - دستگاه اجرایی را از هر گونه تغییر در طرح یا خصوصیت آن آگاه نموده و منتظر تأیید آن پیش از الصاق پلاک تأیید ایمنی به کانتینر خواهد ماند؛
پ - پلاک تأیید ایمنی را به هر کانتینری از همان مجموعه نوع طرح الصاق خواهد نمود و نه کانتینر های دیگر؛

ت - سوابق کانتینر های ساخته شده طبق نوع طرح تأیید شده را نگاه خواهد داشت. این سوابق باید دست کم حاوی شماره های شناسائی سازنده، تاریخهای تحویل، نامها و نشانیهای مشتریان تحویل گیرنده کانتینرها باشد.

۴ - دستگاه اجرایی می تواند کانتینر های ساخته شده به عنوان نمونه های اصلاحی نوع تأیید شده طرح را در صورتی که متقاعد شود که این اصلاحات و تغییرات بر اعتبار و ارزش آزمایشهای انجام گرفته در جریان تأیید نوع طرح تأییری نمی گذارد، تأیید نماید.

۵ - دستگاه اجرایی اختیار الصاق پلاکهای تأیید ایمنی را بر پایه تأیید نوع طرح به سازنده نخواهد داد مگر اینکه متقاعد شود سازنده مشخصه های داخلی تولید - کنترل را ایجاد نموده است تا اطمینان حاصل شود که کانتینر های تولیدی با نمونه اولیه تأیید شده مطابقت خواهند داشت.

ماده ۶ - بازدید و بازرسی حین تولید:

به منظور اطمینان از اینکه کانتینر های همان مجموعه نوع طرح طبق طرح تأیید شده ساخته می شوند، دستگاه اجرایی باید هر تعداد کانتینری را که لازم می بیند در هر مرحله از تولید مجموعه نوع طرح مورد بازدید و بازرسی یا آزمایش قرار دهد.

ماده ۷ - اطلاع به دستگاه اجرایی:

سازنده باید دستگاه اجرایی را پیش از آغاز تولید هر مجموعه جدید کانتینر هائی که قرار است طبق یک نوع طرح تأیید شده ساخته شوند، آگاه نماید.

فصل ۳- مقررات تأیید کانتینرهای جدید از طریق تأیید تک به تک

ماده ۸- تأیید کانتینرها به صورت تک به تک:

دستگاه اجرایی می‌تواند در صورتی که پس از بازدید و بازرسی و مشاهده آزمایشها، متقاعد گردید که کانتینر الزامات این کنوانسیون را رعایت می‌کند، تأیید کانتینرها را به صورت تک به تک اعطاء نماید. دستگاه اجرایی پس از متقاعد شدن باید متقاضی را کتباً از تأیید آگاه نموده و این اطلاعیه حق الصاق پلاک تأیید ایمنی را بر روی چنین کانتینری به وی می‌دهد.

فصل ۴- مقررات تأیید کانتینرهای موجود و کانتینرهای جدید تأیید نشده در زمان ساخت

ماده ۹- تأیید کانتینرهای موجود:

۱- چنانچه در ظرف پنج سال پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، مالک کانتینر موجود اطلاعات زیر را به دستگاه اجرایی ارائه دهد:

الف- تاریخ و محل ساخت؛

ب- شماره شناسایی سازنده کانتینر در صورت دسترسی به آن؛

پ- توان و قابلیت حداکثر وزن ناخالص مؤثر و مفید؛

ت-

۱- مدرکی دال بر اینکه کانتینری از این نوع به طور بی‌خطر برای دوره‌ای دست کم به

مدت دو سال در حمل و نقل دریایی و / یا زمینی فعال بوده است، یا

۲- مدرکی دال بر رضایت دستگاه اجرایی از اینکه کانتینر از نوع طرحی ساخته شده است

که قبلاً آزمایش شده و مطابق با شرایط مقرر در ضمیمه (۲) تشخیص داده شده به استثنای آن

دسته از شرایط فنی که مربوط به آزمایشهای استحکام دیواره انتهایی و جانبی می‌باشند، یا

۳- مدرکی دال بر اینکه کانتینر طبق استانداردهایی ساخته شده که به نظر دستگاه اجرایی

همانند شرایط فنی مقرر در ضمیمه (۲) هستند، بجز آن دسته از شرایط فنی که مربوط به

آزمایشهای استحکام دیواره انتهایی و جانبی می‌باشند؛

ث - وزن مجاز رویهم چینی برای $1/8g$ (کیلوگرم و پائند)؛ و

ج - اطلاعات دیگری از این دست که برای پلاک تأیید ایمنی مورد لزوم است.

در این صورت دستگاه اجرایی، پس از تحقیق و بررسی، باید مالک را کتباً از اعطای تأیید آگاه نماید و در صورت انجام این کار این اطلاعیه حق الصاق پلاک تأیید ایمنی را به مالک پس از انجام بازدید و بازرسی بر روی کانتینر مربوط طبق ماده (۲) می‌دهد. بازدید و بازرسی کانتینر مربوط و الصاق پلاک تأیید ایمنی باید حداکثر تا اول ژانویه ۱۹۸۵ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۶۴ هجری شمسی) انجام شوند.

۲ - کانتینرهای موجودی را که واجد شرایط تأیید به موجب بند (۱) این ماده نیستند می‌توان برای تأیید به موجب مفاد فصل (۲) یا فصل (۳) این ضمیمه معرفی نمود. برای چنین کانتینرهایی الزامات ضمیمه (۲) که مربوط به آزمایشهای استحکام دیواره انتهایی و جانبی است اعمال نمی‌شود. دستگاه اجرایی می‌تواند در صورتی که متقاعد شود که کانتینرهای مورد بحث مورد استفاده بوده‌اند، از چنین الزاماتی در ارتباط با ارائه طراحی‌ها و آزمایش، بجز آزمایشهای استحکام بلند کردن و کف کانتینر در صورت اقتضا صرف‌نظر نماید.

ماده ۱۰ - تأیید کانتینرهای جدید تأیید نشده در زمان ساخت

چنانچه در تاریخ ششم سپتامبر ۱۹۸۲ میلادی (۱۵/۶/۱۳۶۱ هجری شمسی) یا قبل از آن، مالک کانتینر جدید که در زمان ساخت تأیید نشده است اطلاعات زیر را به دستگاه اجرایی ارائه نماید:

الف - تاریخ و محل ساخت؛

ب - شماره شناسایی سازنده کانتینر، در صورت دسترسی به آن؛

پ - توان و قابلیت حداکثر وزن ناخالص مفید و مؤثر؛

ت - مدرکی دال بر رضایت دستگاه اجرایی از اینکه کانتینر طبق نوع طرحی که آزمایش شده و مطابق با شرایط فنی مقرر در ضمیمه (۲) تشخیص داده شده، ساخته شده است؛

ث - وزن مجاز رویهم چینی برای $1/8g$ (کیلوگرم و پائند)؛ و

دستگاه اجرایی می‌تواند پس از تحقیق و بررسی، علی‌رغم مفاد فصل (۲) کانتینر را تأیید نماید. در صورت اعطای تأیید، مراتب باید کتباً به مالک اطلاع داده شود و این

اطلاعه حق الصاق پلاک تأیید ایمنی را پس از انجام بازدید و بازرسی کانتینر مربوط طبق ماده (۲) به مالک می‌دهد. بازدید و بازرسی کانتینر مربوط و الصاق پلاک تأیید ایمنی باید حداکثر تا اول ژانویه ۱۹۸۵ میلادی (۱۱/۱۰/۱۳۶۴ هجری شمسی) انجام شوند.

فصل ۵ - مقررات تأیید کانتینرهای اصلاح شده

ماده ۱۱ - تأیید کانتینرهای تغییر داده و اصلاح شده

مالک کانتینر تأیید شده که به گونه‌ای در آن تغییر ایجاد گردیده که منجر به تغییرات ساختاری شده است باید دستگاه اجرایی یا سازمان تأیید شده‌ای که به طور مقتضی از طرف آن مجاز شده را از این تغییرات آگاه نماید. دستگاه اجرایی یا سازمان مجاز می‌تواند خواستار آزمایش دوباره کانتینر تغییر داده، در صورت اقتضاء پیش از تأیید و تصدیق مجدد، شود.

پیوست

پلاک تأیید ایمنی، مطابق با نمونه ارائه شده در زیر، باید به شکل مستطیلی ثابت و دائمی ضد زنگ، ضد آتش در اندازه دست کم ۱۰۰ میلی‌متر × ۲۰۰ میلی‌متر باشد. کلمات CSC SAFETY APPROVAL با حداقل بلندی حروف به اندازه ۸ میلی‌متر و کلمات و شماره‌های دیگر با حداقل بلندی ۵ میلی‌متر باید در سطح پلاک مهر شده، برجسته حک شوند یا به طریقی دیگر به صورت دائمی و خوانا نشان داده شوند.

CSC SAFETY APPROVAL

- 1 -(GB-L/1149/2/1175)
- 2 -Date Manufactured
- 3 -Identification no
- 4 -Maximum Gross Weightkglb
- 5 -Allowable Stacking Weightfor 1 8glb
- 6 -Racking test load ValueKglb
- 7 -

8 -

9 -

200 mm

۱- کشور محل تأیید و مرجع تأیید همان طوری که در مثال در سطر اول آمده است (کشور محل تأیید باید از طریق علامت مشخصه برای استفاده در نشان دادن کشور محل ثبت و سائط نقلیه موتوری در حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی نشان داده شود).

۲- تاریخ (ماه و سال) ساخت.

۳- شماره شناسائی سازنده کاتینر یا در مورد کاتینرهای موجودی که این شماره در مورد آنها ناشناخته است، شماره اختصاص یافته از سوی دستگاه اجرایی.

۴- حداکثر وزن مفید و مؤثر ناخالص (کیلوگرم و پاوند).

۵- وزن مجاز رویهم چینی برای ۱/۸g (کیلوگرم و پاوند).

۶- مقدار بار مورد استفاده در آزمایش فشار عرضی (کیلوگرم و پاوند).

۷- استحکام دیواره انتهائی روی پلاک نشان داده شود فقط وقتی که دیواره‌های انتهائی برای تحمل باری به اندازه ۰/۴ برابر کمتر یا بیشتر از حداکثر بار مجاز، یعنی ۰/۴p طراحی شده باشد باید روی پلاک نشان داده شود.

۸- استحکام دیواره جانبی فقط وقتی که دیواره‌های جانبی برای تحمل باری به اندازه

۰/۶p طراحی شده باشند باید روی پلاک نشان داده شود.

۹- تاریخ اولین بازدید و بازرسی نگهداری (ماه و سال) برای کاتینرهای جدید و

تاریخهای بازدید و بازرسی بعدی نگهداری (ماه و سال) چنانچه پلاک برای این منظور استفاده شود.

ضمیمه ۲

آزمایشها و الزامات ایمنی ساختاری

مقدمه

در تنظیم الزامات این ضمیمه روشن است که در تمامی مراحل کارکرد کاتینرها،

نیروهای حاصل از حرکت، جایگیری، رویهم چینی و وزن کانتینر پر و نیروهای بیرونی بیشتر از استحکام طرح کانتینر نمی‌گردند. به ویژه، فرضیات زیر در نظر گرفته شده‌اند:
الف- کانتینر به گونه‌ای نگهداری خواهد شد که در معرض نیروهائی بیش از نیروهای پیش‌بینی شده در طراحی قرار نمی‌گیرد.

ب- محموله کانتینر طبق رویه‌های توصیه شده تجارت به گونه‌ای چیده می‌شود که نیروهائی بیش از نیروهای پیش‌بینی شده در طراحی بر کانتینر وارد نمی‌کند.

ساخت

۱- کانتینر ساخته شده از هرگونه ماده مناسبی که آزمایشهای زیر را به طور مطلوب و بدون هیچگونه تغییر شکل یا از شکل خارج شدن دائمی و در نتیجه نامناسب گشتن برای استفاده به منظوری که طراحی شده است، بتوان با آن انجام داد، باید بی‌خطر و سالم در نظر گرفت.

۲- ابعاد- چگونگی وضعیت و مقاومت پستهای گوشه‌ای در ارتباط با سیستم‌های بالا برنده و حفاظتی که در آنها کاربرد دارند باید نظارت و بررسی گردند.

بارگیریهای آزمایشی و رویه‌های آزمایش

بارگیریهای آزمایشی و رویه‌های آزمایش زیر در صورتی که با طرح کانتینر تناسب داشته باشد باید در مورد تمامی کانتینرهای تحت آزمایش اعمال گردند.

(۱) بلند کردن

کانتینری که دارای بار داخلی تجویز شده است، باید به گونه‌ای بالا برده شود که هیچگونه نیروهای شتاب قابل توجهی بر آن وارد نشود. پس از بالا بردن، کانتینر باید برای پنج دقیقه معلق مانده و سپس به زمین گذاشته شود.

الف - بلند کردن از محل بستهای گوشه‌ای

بارگیریهای آزمایشی و نیروهای وارده

بارگیری داخلی:

بار به گونه‌ای توزیع می‌شود که وزن کانتینر و بار ۲R باشد. در مورد کانتینر مخزن‌دار، اگر وزن آزمایشی بار داخلی به اضافه وزن خود کانتینر کمتر از ۲R باشد، باید یک بار تکمیلی که در طول مخزن پخش شده است به کانتینر وارد شود.

نیروهای وارده خارجی:

مانند بلند کردن وزن ترکیبی ۲R به گونه‌ای که تجویز شده است (تحت عنوان رویه‌های آزمایش).

رویه‌های آزمایش

(۱) بلند کردن از بستهای گوشه بالا:

برای بلند کردن کانتینرهای با طول اسمی بزرگتر از ۳/۰۰۰ میلی‌متر (۱۰ فوت) قوت نیروهای بلند کننده باید به صورت عمودی بر هر (۴) بست بالایی وارد شوند.

برای بلند کردن کانتینرهایی با طول اسمی ۳/۰۰۰ میلی‌متر (۱۰ فوت) یا کمتر، نیروهای بلند کننده باید بر چهار بست گوشه بالا اعمال شوند، به گونه‌ای که زاویه میان هر وسیله بالا برنده و نیروی عمودی ۳۰ درجه باشد.

(۲) بلند کردن از بستهای گوشه‌های

پائینی:

برای بلند کردن کانتینرها، نیروهای بلند کننده باید به گونه‌ای باشد که وسایل بالا برنده فقط بر بستهای گوشه‌های پایینی‌ها تأثیر داشته باشد. نیروهای بلند کننده باید در زوایایی با افق زیر وارد گردند:

(۳۰) درجه باری کانتینرهایی با طول اسمی ۱۲/۰۰۰ میلی‌متر (۴۰ فوت) یا بیشتر،
(۳۷) درجه برای کانتینرهایی با طول اسمی ۹/۰۰۰ میلی‌متر (۳۰ فوت) و تا ۱۲/۰۰۰ میلی‌متر (۴۰ فوت) (اسمی) امانه خود ۱۲/۰۰۰ میلی‌متر.

(۴۵) درجه برای کانتینرهایی با طول اسمی ۶/۰۰۰ میلی‌متر (۲۰ فوت) و تا ۹/۰۰۰ میلی‌متر (۳۰ فوت) امانه خود ۹/۰۰۰ میلی‌متر،
(۶۰) درجه برای کانتینرهایی با طول اسمی کمتر از ۶/۰۰۰ میلی‌متر (۲۰ فوت)

۱- بلند کردن

(ب) بلند کردن به وسیله روشهای دیگر

بارگیرهای آزمایشی و نیروهای وارده

بارگیری داخلی:

بار به گونه‌ای توزیع می‌شود که وزن کانتینر بار آزمایشی با هم برابر $1/25R$ باشند. در مورد کانتینر مخزن‌دار، وقتی وزن آزمایشی بار داخلی به اضافه وزن خود کانتینر کمتر از $1/25R$ باشد یک بار تکمیلی که در طول مخزن پخش شده است باید به کانتینر وارد شود.

نیروهای وارده خارجی:

مانند بلند کردن وزن ترکیبی $1/25R$ به گونه‌ای که تجویز شده است (تحت عنوان رویه‌های آزمایش).

رویه‌های آزمایش

(۱) بلند کردن از محل روزنه‌های دیواره‌های جانبی کانتینری که شاخکهای بالای جهت بلند کردن کانتینر داخل آنها می‌رود:

کانتینر باید روی میله‌هایی در همان صفحه افقی قرار داده شود، در داخل هر روزنه یک میله قرار داده می‌شود که برای بلند کردن کانتینر پر استفاده می‌شود. میله‌ها باید پهنایی برابر شاخکهایی داشته باشند که قرار است در جایه‌جایی کانتینر استفاده شوند و تا 75% طول روزنه داخل آن گردند.

(۲) بلند کردن از محل بازوهای

قلابداری:

کانتینر باید روی بالشتکهایی در همان صفحه افقی قرار گیرد که هر بالشتک زیر یک بازوی قلاداری می‌باشد. این بالشتکها باید هم اندازه فضای بلند کردن به وسیله بازوهای قلاداری باشد که از آنها استفاده می‌شود.

(۳) دیگر روشها:

چنانچه کانتینرها برای حمل در وضعیت پربار هر روش دیگری که در قسمت (الف) یا بندهای (۱) و (۲) قسمت (ب) ذکر نشده است طراحی شده باشند باید همراه با بارگیری داخلی و نیروهای خارجی وارده که نمونه شرایط شتاب مناسب برآیند آن روش هستند نیز آزمایش شوند.

۲ - رویهم چینی

۱- به دلیل شرایط حمل و نقل بین‌المللی در صورتی که حداکثر نیروهای عمودی شتاب به نحو قابل ملاحظه‌ای متفاوت از ۱۸g باشند و زمانی که کانتینر به طور مطمئن و مؤثری محدود به چنین شرایطی باشد، جرم رویهم چینی ممکن است به نسبت مناسبی از نیروهای شتاب تغییر کند.

۲- در تکمیل موفقیت آمیز این آزمایش، می‌تواند کانتینر را از نظر وزن مجاز رویهم چینی ساکن فوقانی که باید روی پلاک تأیید ایمنی در مقابل عنوان وزن مجاز رویهم چینین برای ۱/۸g (کیلوگرم و پاوند) نشان داده شود، اندازه‌گیری نمود.

رویه‌های آزمایش

کانتینری که دارای بارگیری داخلی تجویز شده است باید روی چهار بالش‌تک مسطح قرار گیرد که آنها نیز به نوبه خود بر روی یک سطح افقی محکم که هر یک زیر یک بست پائینی گوشه یا سازه مشابه در گوشه می‌باشند، نگهداری می‌شوند. بالش‌تکها باید زیر بستها متمرکز گردیده و تقریباً همان ابعاد در طرح را مانند بستها داشته باشند.

هر نیروی وارده خارجی باید از طریق یک بست گوشه‌ای مشابه در آزمایش یا بالش‌تکی با همان ابعاد در طرح بر هر کدام از بستهای گوشه وارد شود. بست گوشه یا بالش‌تک آزمایش باید نسبت به بست گوشه بالایی کانتینر برابر ۲۵ میلی‌متر (۱ اینچ) در عرض و ۳۸ میلی‌متر (۱/۵ اینچ) در طول باشد.

بارگیرهای آزمایشی و نیروهای وارده

بارگیری داخلی:

بار به گونه‌ای توزیع می‌شود که وزن کانتینر و یا آزمایشی با هم برابر با ۱/۸g گردد. کانتینرهای مخزن‌دار را می‌توان در وضعیت کاملاً خالی آزمایش نمود.

نیروهای وارده خارجی:

مانند اینکه هر یک از چهار بست گوشه‌های بالا را در معرض یک نیروی همودی رو به پائین برابر با $1/8 \times 25 \times 0$ وزن مجاز رویهم چینی ساکن فوقانی قرارداد.

۳- بارهای متمرکز

بارگیربهای آزمایشی و نیروهای وارده

رویه‌های آزمایش

الف - روی سقف

بارگیری داخلی:

مساحت ۳۰۰ میلی‌متر × ۶۰۰ میلی‌متر (۱۲)

هیچ

اینچ × ۲۴ اینچ) پخش شده است.

نیروهای وارده خارجی:

نیروهای وارده خارجی بطور عمودی به

بار متمرکز برابر با ۳۰۰ کیلوگرم (۶۶۰)

سمت پایین سطح بیرونی ضعیفترین قسمت

پاوند) که به طور یکنواخت در محدوده‌ای به

سقف کانستینر وارد می‌آیند.

ب - روی کف

بارگیری داخلی

آزمایش باید با قرار دادن کانستینر روی

دوبار متمرکز هر یک به وزن ۲۷۳۰

چهارپایه تراز زیر چهار گوشه زیرین آن

کیلوگرم (۶۰۰۰ پاوند) که هر یک روی کف

صورت گیرد به شیوه‌ای که ساختار اصلی آن

کانستینر در منطقه تماسی به مساحت ۱۴۲

برای کج شدن آزاد باشد.

سانتی‌متر مربع (۲۲ اینچ مربع) وارد می‌شوند.

اسباب و وسایل آزمایش با وزن ۵۴۶۰

کیلوگرم (۱۲۰۰۰ پاوند) یعنی (۲۷۳۰)

کیلوگرم (۶۰۰۰ پاوند) در هر یک از دو سطح

با دارا بودن مجموع سطح تماس ۲۸۴

سانتی‌متر مربع (۴۴ اینچ مربع)، هنگام

نیروهای وارده خارجی:

بارگیری، یعنی ۱۴۲ سانتی‌متر مربع (۲۲ اینچ

هیچ

مربع) در هر سطح با پهنای سطح ۱۸۰ میلی‌متر

(۷ اینچ) با فاصله ۷۶۰ میلی‌متر (۳۰ اینچ) از

یکدیگر، مرکز به مرکز، باید در تمامی سطح

کف کانستینر حرکت داده شوند.

۴ - فشار عرضی

رویه‌های آزمایش

بارگیریهای آزمایشی و نیروهای وارده

بارگیری داخلی:

کانتینر در وضعیت خالی، باید روی چهار عدد پایه تراز به صورت یکی در زیر هر گوشه زیرین قرار داده شود و در مقابل تکانه‌های عمودی و افقی به وسیله اسباب و آلات لنگر حفظ گردد. اسباب مزبور باید به گونه‌ای قرار گیرند که فشار افقی تنها در گوشه‌های زیرین و به طور مورب در مقابل آن قسمت‌هایی که این نیروها بر آنها وارد می‌گردد در نظر گرفته شود. نیروهای وارده خارجی جداگانه یا همزمان با هر یک از بستهای گوشه‌ای بالا، روی یک سمت کانتینر در خطوطی به موازات هر دو ساختار زیرین و سطوح قسمت‌های انتهایی کانتینر اعمال می‌گردند نیروها باید ابتدا به سوی و سپس به سمت خارج از بستهای گوشه‌ای بالا وارد آیند در مورد کانتینرهایی که هر یک از قسمت‌های انتهایی آن حول خط مرکزی عمودی خود دارای قرینه است، تنها یک قسمت مورد آزمایش قرار می‌گیرد لیکن دو سمت کانتینرهایی با قسمت‌های انتهایی فاقد قرینه باید مورد آزمایش قرار گیرند.

هیچ

نیروهای وارده خارجی:

وارد آمدن فشار به ساختارهای انتهایی پهلوها و قسمت‌های جانبی کانتینر، نیروها باید برابر با نیروهایی باشد که کانتینر برای آنها طراحی شده است.

۵ - تحمل فشار طولی (آزمایش سکون)

هنگام طراحی و ساخت کانتینرها باید به خاطر داشت که کانتینرها ممکن است هنگام حمل به طرق زمینی شتابهای $2g$ را که به طور افقی در جهت طولی وارد می‌شوند، متحمل گردند.

بارگیرهای آزمایشی و نیروهای وارده رویه‌های آزمایش

بارگیری داخلی:

کانتینری که دارای بارگیری داخلی تجویز شده است باید به طور طولی با محکم کردن دو بست گوشه‌ای زیرین یا ساختارهای گوشه‌ای معادل در یک انتها به نقاط مناسبی از لنگر مورد فشار قرار گیرد. نیروهای وارده خارجی ابتدا باید به سوی و سپس به خارج از نقاط لنگر وارد شوند. کلیه قسمت‌های جاتی کانتینر باید مورد آزمایش قرار گیرند.

بار توزیع شده به طور یکساخت به گونه‌ای که وزن ترکیبی کانتینر و بار آزمایش برابر یا حداکثر میزان یا وزن مفید ناخالص یا R گردد. در خصوص کانتینرهای مسخزن‌دار هنگامی که وزن بار داخلی به اضافه وزن خود کانتینر کمتر از حداکثر میزان یا وزن مفید ناخالص یا R باشد، بار تکمیلی باید به کانتینر وارد گردد.

نیروهای وارده خارجی:

مانند اینکه هر یک از پهلوهای کانتینر را در معرض نیروهای کشش و تراکم طولی مقدار R قرار دهند، یعنی نیروی ترکیبی $2R$ یکجا روی ساختار زیرین کانتینر.

۶ - دیواره‌های انتهایی

دیواره‌های انتهایی باید قدرت تحمل باری که حداقل $0/4$ برابر حداکثر بار مجاز می‌باشد را داشته باشد. با این حال در صورتی که دیواره‌های انتهایی با هدف تحمل باری کمتر یا بیشتر از $0/4$ برابر حداکثر بار مجاز طراحی شده باشند این عامل مقاومت باید طبق ماده (۱) ضمیمه (۱) روی پلاک تأیید ایمنی درج گردد.

بارگیرهای آزمایشی و نیروهای وارده رویه‌های آزمایش

بارگیری داخلی:

مانند اینکه بخش داخلی یک دیواره انتهایی را در معرض $0/4P$ بار توزیع شده به صورت یکنواخت یا بار دیگری از این قبیل که امکان دارد کانتینر برای آن طراحی شده باشد قرار می‌دهد.

نیروهای وارده خارجی:

هیچ

بارگیری داخلی تجویز شده باید به شرح زیر اعمال گردد:

هر دو انتهای کانتینر باید مورد آزمایش قرار گیرند مگر هنگامی که قسمت انتهایی یکسان باشند که در این صورت تنها یکی از آنها باید آزمایش شود. دیواره‌های انتهایی کانتینر که دارای قسمت‌های جانبی باز یا درهای جانبی هستند را می‌توان به طور جداگانه یا هم‌زمان مورد آزمایش قرار داد. دیواره‌های انتهایی کانتینرها که دارای قسمت‌های جانبی باز یا درهای جانبی هستند باید جداگانه مورد آزمایش قرار گیرند.

هنگامی که قسمت‌های انتهایی جداگانه تحت آزمایش قرار می‌گیرند واکنشها در برابر نیروهای وارده به دیوار انتهایی باید به ساختار زیرین کانتینر محدود گردند.

۷ - دیواره‌های جانبی

دیواره‌های جانبی باید قدرت تحمل باری که حداقل $0/6$ برابر حداکثر بار مجاز می‌باشد را داشته باشد. با این حال در صورتی که دیواره‌های جانبی با هدف تحمل وزنی کمتر یا بیشتر از $0/6$ برابر حداکثر بار مجاز طراحی شده باشند این عامل مقاومت باید طبق ماده (۱) ضمیمه (۱) روی پلاک تأیید ایمنی درج گردد.

بارگیرهای آزمایشی و نیروهای وارد، رویه‌های آزمایش

بارگیری داخلی:

بارگیری داخلی تجویز شده باید به شرح زیر اعمال گردد:

هر دو پهلوئی کانتینر باید مورد آزمایش قرار گیرد مگر هنگامی که پهلوها یکسان باشد که در این صورت تنها یک پهلو باید آزمایش شود. دیواره‌های جانبی باید جداگانه آزمایش شوند و واکنشها نسبت به نیروی بارگیری داخلی بسایند به بست‌های گوشه‌ای یا ساختارهای گوشه‌ای معادل محدود گردند. کانتینرهایی با قسمتهای فوقانی باز باید در وضعیتی آزمایش گردند که با هدف کاربرد آنها در آن وضعیت طراحی شده‌اند، به عنوان مثال با قرار داشتن بخشهای فوقانی متحرک در جای خود.

مانند اینکه بخش درونی دیواره جانبی را در معرض $0/6P$ بار توزیع شده به صورت یکنواخت یا نیروی دیگری از این قبیل که امکان دارد کانتینر برای آن طراحی شده باشد قرار می‌دهد.

نیروهای وارده خارجی:

هیچ

قانون تصویب پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد

زاید خطرناک و دیگر ضایعات در دریا^۱

مصوب ۱۳۸۰/۱/۱۹

ماده واحده - پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات در دریا مشتمل بر شانزده ماده و پنج ضمیمه به شرح پیوست تصویب و اجازه تسلیم اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

پروتکل کنترل انتقال برون مرزی و دفع مواد زاید خطرناک

و دیگر ضایعات در دریا

مقدمه:

کشورهای متعاقد که عضو کنوانسیون منطقه ای کویت برای همکاری در مورد حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی - مصوب ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۷۵ هجری شمسی) - می باشند؛

با تصدیق به خطری که انتقالات برون مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات متوجه سلامت انسان و محیط زیست منطقه پروتکل می نماید و اینکه انتقالات و دفع مزبور، اثرات زیانبار این گونه مواد زاید را از منشأ آنها به کشورهای عبور و کشورهای که مواد زاید در آنها دفع یا نگهداری خواهد شد، انتقال می دهد؛

با اعتقاد به اینکه کاهش یا کنار گذاشتن تولید مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات، و در

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۳۷۰ مورخ ۱۳۸۰/۲/۲۳ - صفحه ۱۴۰ مجموعه قوانین سال

صورتی که این امر میسر نباشد، دفع صحیح آنها از نظر زیست‌محیطی در محل تولید یا در نزدیکی آن مؤثرترین راه برای کاهش خطراتی است که به واسطه مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از جمله انتقالات برون مرزی آنها متوجه سلامت انسان و محیط زیست دریایی می‌شود؛

با تشخیص کامل اینکه هر کشور متعاقد دارای حق حاکمیت برای تحریم ورود یا دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات خارجی در سرزمین خود می‌باشد؛

با تأکید بر اهمیت همکاری و هماهنگی اقدامات منطقه‌ای به منظور نظارت بر انتقالات برون مرزی مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات بین کشورهای متعاقد و محدودیت واردات مواد زاید از کشورهای غیر متعاقد برای دفع؛

با توجه به ماده (۱۱) کنوانسیون بازل در مورد کنترل انتقالات برون مرزی مواد زاید خطرناک و دفع آنها مصوب مارس ۱۹۸۹ میلادی (اسفند ۱۳۶۷ هجری شمسی) - و با اعتقاد به روح کنوانسیون یاد شده؛

با آگاهی از مفاد کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریا - مصوب ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱ هجری شمسی) - کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی کشتی‌ها و پروتکل آن (مارپول ۷۳/۷۸) و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا به وسیله تخلیه مواد زاید و دیگر ضایعات - مصوب ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی) - و پروتکل آن - مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هجری شمسی) -؛

همچنین با در نظر گرفتن اقدامات و موافقتنامه‌های بین‌المللی مربوط به ویژه اعلامیه ریو درباره محیط زیست و توسعه (۱۹۹۲ میلادی) (۱۳۷۱ هجری شمسی) و دستورکار ۲۱؛ با علاقمندی به تحکیم اجرای مواد (۴) و (۵) و بازحیات ماده (۱۹) کنوانسیون منطقه‌ای کروت؛

به شرح زیر توافق نمودند:

ماده ۱ - حیطه شمول پروتکل:

۱- این پروتکل در مورد مواد زاید زیر که مشمول انتقالات برون مرزی از منطقه پروتکل

یا به آن یا از طریق آن و همچنین دفع آنها هستند، اعمال خواهد شد؛

الف - مواد زیادی^۱ که در هر یک از طبقه‌بندیهای ضمیمه (۱) درج شده‌اند مواد زاید خطرناک خواهند بود مگر اینکه این مواد هیچ یک از ویژگی‌های مندرج در ضمیمه (۳) را دارا نباشند؛ و

ب - مواد زایدی که در هر یک از طبقه‌بندی‌های ضمیمه (۲) درج شده‌اند، دیگر ضایعات خواهند بود.

۲ - مواد زایدی که به سبب رادیواکتیو بودن مشمول سایر نظامهای نظارتی بین‌المللی هستند، از حیطه شمول این پروتکل مستثنی هستند.

۳ - مواد زایدی که از تأسیسات ساحلی ناشی شده و تحت شمول پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره - مصوب ۱۹۸۹ میلادی (۱۳۶۸ هجری شمسی) - قرار دارند، از حیطه شمول این پروتکل مستثنی می‌باشند.

۴ - هیچ یک از مفاد این پروتکل به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد به معنای ممنوعیت یا تنظیم انتقالات برون مرزی و دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از طریق زمین یا هوا (که به محیط زیست دریایی منطقه پروتکل وارد نمی‌شود) باشد.

ماده ۲ - تعاریف

از نظر این پروتکل:

۱ - «مواد زاید» عبارت از مواد یا اجسامی که دفع شده‌اند یا قرار است دفع شوند یا براساس مقررات قوانین ملی لازم است دفع گردند.

۲ - «مدیریت» به معنای جمع‌آوری، حمل و دفع مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از جمله مراقبت بعدی از محل‌های دفع می‌باشد.

۳ - «انتقالات برون مرزی» عبارت است از هرگونه انتقال مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی یک کشور می‌باشد یا از طریق منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی کشور دیگر است یا از طریق منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی هیچ کشوری نمی‌باشد، به شرطی که حداقل دو کشور در انتقال دخالت داشته باشند.

۱ - عبارت «مواد زیادی» در متن مصوب مجلس ذکر شده است اما ظاهراً «مواد زایدی» صحیح است.

- ۴- «مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی» به معنای انجام تمام اقدامات عملی برای تضمین این است که مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات به نحوی مهار شده که موجب حفظ سلامت انسان و محیط زیست در برابر اثرات زیان‌آور ناشی از این گونه ضایعات خواهد شد.
- ۵- «کشور واردکننده» عبارت است از هر کشوری که انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات به آن طراحی شده یا به منظور دفع در آن یا برای بازیابی قبل از دفع در منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی هیچ کشوری نمی‌باشد، در نظر گرفته شده است.
- ۶- «کشور صادرکننده» عبارت است از هر کشوری که از آن انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات قرار است انجام شود یا انجام شده است.
- ۷- «کشور عبور» عبارت است از هر کشوری به جز کشور صادرکننده یا واردکننده که از طریق آن انتقال مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات قرار است انجام گردد یا انجام می‌شود.
- ۸- «کشورهای مربوط» عبارتند از کشورهایی که کشور واردکننده، صادرکننده یا عبور باشند اهم از آنکه از کشورهای متعاقد باشند یا نباشند.
- ۹- «واردکننده» عبارت از هر شخصی است که تحت صلاحیت کشور واردکننده می‌باشد و ترتیب ورود مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را می‌دهد.
- ۱۰- «صادرکننده» عبارت از هر شخصی است که تحت صلاحیت کشور صادرکننده می‌باشد و ترتیب صدور مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را می‌دهد.
- ۱۱- «تولیدکننده» عبارت از هر شخصی است که فعالیت‌های وی باعث تولید مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات می‌شود یا در صورتی که شخص مزبور ناشناخته باشد شخصی که این ضایعات را تحت تملک و یا کنترل دارد.
- ۱۲- «دفع‌کننده» عبارت است از هر شخصی که مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات برای وی حمل می‌شود و دفع آن ضایعات را انجام می‌دهد.
- ۱۳- «دفع» عبارت است از هر گونه عملیاتی که در ضمیمه (۴) این پروتکل مشخص گردیده است.
- ۱۴- «حمل‌کننده» عبارت است از هر شخصی که حمل و نقل مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را انجام می‌دهد.

- ۱۵- «شخص» عبارت از هر شخص حقیقی یا حقوقی است.
- ۱۶- «کشتی» عبارت است از هر نوع شناوری که در محیط زیست دریایی عمل می‌کند و شامل قایقهای هیدروفویل، هاورکرافتها، زیردریایی‌ها، قایقهای شناور و سکوه‌های شناور یا ثابت می‌باشد.
- ۱۷- «منطقه پروتکل» عبارت است از منطقه‌ای که در ماده (۳) این پروتکل تعریف شده است.
- ۱۸- «کشور متعاقد» عبارت است از هر کشوری که عضو این پروتکل شده است.
- ۱۹- «کنوانسیون» عبارت از کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در مورد حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی - مصوب ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) - می‌باشد.
- ۲۰- «شورا» عبارت است از رکن سازمان متشکل از کشورهای متعاقد که طبق ماده (۱۶) کنوانسیون تشکیل شده است.
- ۲۱- «سازمان» عبارت است از سازمان منطقه‌ای برای حفاظت از محیط زیست دریایی که طبق ماده (۱۶) کنوانسیون تشکیل شده است.
- ۲۲- «مرجع صالح» عبارت است از مرجع ملی که در ماده (۱) کنوانسیون تعریف شده است یا مرجع یا مراجعی که در دولت کشور متعاقد از سوی مرجع ملی منصوب شده و مسئول اجرای تعهدات و وظایفی است که در این پروتکل تصریح شده است.
- ۲۳- «ارهنمودهای فنی منطقه‌ای» عبارت است از رهنمودهایی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی که به موجب بند (پ) ماده (۱۴) این پروتکل وضع شده است.
- ۲۴- «تأسیسات دریافت منطقه‌ای» عبارت از هرگونه تأسیسات به وجود آمده بر مبنای ابتکار منطقه‌ای برای دریافت ضایعات و تدارک خدمات برای بیش از یک کشور متعاقد است.
- ۲۵- «حمل و نقل غیرقانونی» عبارت از هرگونه انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات به گونه‌ای که در ماده (۱۰) این پروتکل مشخص شده است.

ماده ۳ - منطقه شمول

منطقه‌ای که این پروتکل در مورد آن اعمال می‌شود (از این پس «منطقه پروتکل» نامیده می‌شود) عبارت است از منطقه دریایی به گونه‌ای که در بند (الف) ماده (۲) کنوانسیون تعریف شده به اضافه آبهای که در سمت خشکی خطوط مبدایی قرار دارد که از آن پهنای دریای سرزمینی کشورهای متعاقد اندازه‌گیری می‌شود و در مورد بستر رودخانه تا حد آبهای شیرین و از جمله مناطق جزر و مدی، باتلاقیهای شور، خورها و مصب خورها امتداد می‌یابد.

ماده ۴ - تعهدات کلی

۱- کشورهای متعاقد با در نظر گرفتن جنبه‌های اجتماعی، فنی و اقتصادی از به حداقل رسیدن تولید مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات اطمینان حاصل خواهند کرد.

۲- هر کشور متعاقد کلیه اشخاصی را که تحت صلاحیت ملی آن قرار دارند، از حمل و نقل یا دفع مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات منع خواهد کرد مگر این قبیل اشخاص مجاز به انجام چنین عملیاتی باشند.

۳- هر کشور متعاقد اقدامات مقتضی را اتخاذ خواهد نمود تا اطمینان حاصل نماید که اشخاصی که به مدیریت مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات تحت صلاحیت ملی آن اشتغال دارند اقدامات ضروری را برای جلوگیری از ایجاد آلودگی ناشی از مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعاتی که حاصل چنین مدیریتی می‌باشد و در صورت ایجاد آلودگی، برای کاهش عواقب آن برای سلامت انسان و محیط زیست اتخاذ می‌کنند.

۴- هر کشور متعاقد مقرر خواهد نمود که مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعاتی که قرار است مشمول انتقال برون مرزی قرار گیرد مطابق قواعد و استانداردهای بین‌المللی که به طور عمومی پذیرفته و به رسمیت شناخته شده‌اند بسته‌بندی گردد، برچسب زده شود و حمل گردد.

۵- هر کشور متعاقد مقرر خواهد نمود که انتقال مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات همراه با سند انتقال از جایی که انتقال برون مرزی آغاز می‌گردد تا محل دفع آنها انجام پذیرد.

۶- کشورهای متعاقد از کنترل موثر تأسیسات حمل و نقل و دفع مواد زاید خطرناک یا

دیگر ضایعات از جمله بازرسی و نظارت مرتب و روزمره بر اثرات زیست محیطی این عملیات اطمینان حاصل خواهند نمود.

۷- هر کشور متعاقد مقرر خواهد نمود که مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعاتی که قرار است صادر شود، در کشور وارد کننده یا هر جای دیگر، به نحو صحیح زیست محیطی کنترل می شود.

۸- کشورهای متعاقد در نظارت بر اثرات مدیریت مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات بر سلامت انسان و محیط زیست همکاری خواهند کرد.

۹- کشورهای متعاقد در توسعه برنامه های فنی و سایر کمکهای مربوط به مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی همکاری خواهند نمود.

۱۰- کشورهای متعاقد حمل و نقل غیر قانونی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را جرم به شمار خواهند آورد.

۱۱- هر کشور متعاقد به منظور اجرای مفاد این پروتکل، اقدامات قانونی و اداری مناسب و اقدامات دیگری از جمله اقداماتی برای جلوگیری و مجازات اعمال مغایر با این پروتکل را اتخاذ خواهد نمود.

۱۲- هر کشور متعاقد مرجع صالح خود را که مسؤول انجام تعهدات و وظایف مقرر در پروتکل است، تعیین خواهد نمود.

۱۳- کشورهای متعاقدی که حق خود را به منظور اعمال ممنوعیت واردات مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات برای دفع اعمال می کنند، کشورهای متعاقد دیگر را به طور مستقیم یا از طریق سازمان به طور کتبی مطلع خواهند نمود. کشورهای متعاقد از صدور مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات به کشورهای متعاقدی که ورود مواد زاید مزبور را ممنوع کرده اند، جلوگیری خواهند کرد یا مجوز صدور آنها را صادر نخواهند نمود.

۱۴- هیچ یک از مفاد این پروتکل به هیچ وجه تأثیری بر حق حاکمیت کشورهای متعاقد بر دریای سرزمینی آنها که طبق حقوق بین الملل مشخص شده است و حقوق حاکمیت و صلاحیتی که کشورهای متعاقد در مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره خود مطابق حقوق بین الملل دارد و اعمال آزادی ها و حقوق دریانوردی توسط کشتی ها و هواپیماهای کلیه

کشورها به گونه‌ای که در حقوق بین‌الملل پیش‌بینی شده و در اسناد بین‌المللی مربوط انعکاس یافته، نخواهد داشت.

ماده ۵ - ممنوعیت ورود

۱- واردات مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از کشورهای غیر متعاقد به داخل منطقه پروتکل یا عبور این مواد از این منطقه به منظور دفع نهایی توسط هر کشور متعاقد ممنوع است.

۲- کشورهای متعاقد می‌توانند مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را به منظور احیای منابع، بازیافت مواد، بازی، استفاده مجدد مستقیم یا استفاده‌های ثانوی از کشورهای غیر متعاقد از طریق منطقه پروتکل وارد نمایند مشروط بر اینکه:

الف- کشور واردکننده دارای تأسیسات و توانایی فنی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای باشد و تأسیسات مزبور با مشورت مرجع صالح کشور واردکننده نزد سازمان به ثبت رسیده باشد؛
ب- کشور صادرکننده فاقد توانایی فنی، تأسیسات لازم یا محلهای مناسب دفع برای دفع صحیح مواد زاید و خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی باشد؛ و

پ- انتقال برون مرزی مواد زاید طبق کلیه موافقتنامه‌های بین‌المللی مربوط و قوانین ملی صورت پذیرد.

ماده ۶ - ممنوعیت دفع

۱- دفع مواد زاید خطرناک در منطقه پروتکل ممنوع است، مگر اینکه دفع این مواد به منظور عملیاتی که در بخش (ب) ضمیمه (۴) مشخص شده است، صورت بگیرد.

۲- در راستای نظامهای حقوقی بین‌المللی مربوط، کلیه کشتی‌ها موظف به فراهم نمودن تأسیسات دریافت منطقه / ملی می‌باشند. به منظور دریافت این گونه مواد زاید و مواد زاید بنادر، تأسیسات مناسب منطقه‌ای و یا ملی فراهم خواهد گردید. کشورهای متعاقد می‌توانند برای خدمات ارایه شده در تأسیسات دریافت به خاطر مدیریت مواد زاید، با در نظر گرفتن مقررات ملی و رهنمودهای فنی منطقه‌ای هزینه‌هایی را وضع نمایند.

۳- دفع دیگر ضایعات مستلزم اخذ مجوز اولیه‌ای است که توسط مرجع صالح هر کشور متعاقد طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای ارایه می‌گردد.

ماده ۷- صدور مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات به کشورهای غیر متعاقد
صدور مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات به وسیله کشور متعاقد به کشور غیر متعاقد امکان‌پذیر است، مشروط بر اینکه:

الف- کشور صادرکننده از طریق سازمان، سایر کشورهای مربوط را از قصد خود برای صدور مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات آگاه سازد؛

ب- کشور واردکننده دارای تأسیسات و توانایی فنی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی باشد؛ و

پ- انتقال برون مرزی طبق مقررات کنوانسیون بازل در خصوص کنترل انتقالات برون مرزی مواد زاید خطرناک و دفع آنها و سایر موافقتنامه‌های بین‌المللی مربوط و قوانین ملی انجام گردد.

ماده ۸- انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات بین کشورهای متعاقد
۱- به استثنای موادی که در بند (۲) زیر پیش‌بینی گردیده، هیچ کشور متعاقدی مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات را به هیچ کشور متعاقد دیگری صادر نخواهد کرد مگر در موارد زیر:

الف- رهنمودهای فنی منطقه‌ای از سوی شورا به تصویب رسیده باشد؛

ب- کشور واردکننده دارای تأسیسات و توانایی فنی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای باشد و تأسیسات مزبور با مشورت مرجع صالح کشور واردکننده نزد سازمان به ثبت رسیده باشد؛
پ- کشور صادرکننده فاقد توانایی فنی و تأسیسات لازم یا محل‌های مناسب دفع برای دفع مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای باشد.

۲- مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات می‌تواند توسط یک کشور متعاقد به کشور متعاقد دیگر برای عملیاتی که در بخش (ب) ضمیمه (۴) مشخص گردیده است، صادر گردد.

۳- کشور صادرکننده به طور مستقیم یا از طریق سازمان هرگونه انتقال برون مرزی

پیشنهادی مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات را به طور کتبی به کشورهای متعاقد مربوط اطلاع خواهد داد. این اطلاعیه شامل اعلامیه و اطلاعات مندرج در بخش (الف) ضمیمه (۵) خواهد بود. تنها ارسال یک اطلاعیه به هر کشور متعاقد مربوط و ارسال رونوشت آن به سازمان کافی خواهد بود.

۴- کشور واردکننده پاسخ خود را مبنی بر قبول انتقال مواد یا بدون شرایط، عدم صدور مجوز برای انتقال یا درخواست اطلاعات بیشتر به طور کتبی به اطلاع دهنده ارایه خواهد داد. رونوشت پاسخ نهایی کشور واردکننده به مراجع صالح کشورهای مربوط و سازمان ارسال خواهد شد.

۵- هر کشور عبور که کشور متعاقد نیز می‌باشد، وصول اطلاعیه را بلادرنگ به اطلاع دهنده اعلام خواهد کرد. پس از آن کشور عبور می‌تواند ظرف سی روز پاسخ خود را مبنی بر قبول انتقال یا بدون شرایط، عدم صدور مجوز برای انتقال یا درخواست اطلاعات بیشتر به طور کتبی به اطلاع دهنده ارایه دهد. کشور صادرکننده تا زمانی که رضایت کتبی کشور عبور را دریافت نداشته است شروع انتقال برون مرزی را اجازه نخواهد داد. به هر حال چنانچه در هر زمانی کشور متعاقد تصمیم بگیرد که در مورد انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات به طور کلی یا تحت شرایط ویژه تقاضای رضایت کتبی قبلی نماید یا شرایط خود را در این خصوص اصلاح نماید، سایر کشورهای متعاقد را بلادرنگ از تصمیم خود آگاه خواهد ساخت. در مورد اخیر چنانچه کشور صادرکننده ظرف مدت سی روز از تاریخ دریافت اطلاعیه از سوی کشور عبور، پاسخی دریافت ندارد، کشور صادرکننده می‌تواند اجازه صدور را از طریق کشور عبور بدهد.

۶- نسخه‌ای از اسناد انتقال مندرج در بخش (ب) ضمیمه (۵) به همراه اطلاعیه به سازمان ارسال خواهد شد.

۷- هرگونه انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک و یا دیگر ضایعات تحت پوشش بیمه، وجه‌الضمان یا ضمانتنامه‌های دیگری که ممکن است به وسیله کشور واردکننده یا کشور عبور مقرر شده باشد، قرار خواهد گرفت.

۸- کشورهای متعاقد به منظور نیل به اهداف این ماده با یکدیگر همکاری خواهند کرد و

در ارتقای مدیریت صحیح مواد زاید و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی طبق رهنمودهای فنی منطقه‌ای تلاش خواهند کرد.

ماده ۹ - استفاده طرف ثالث از تأسیسات بندری

چنانچه تأسیسات بندری در داخل منطقه پروتکل برای صدور مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات استفاده شود، هر کشور متعهدی که دارای صلاحیت ملی بر این تأسیسات باشد و آگاهانه استفاده از چنین تأسیساتی را مجاز یا ممنوع کرده باشد، از نظر این پروتکل به عنوان کشور صادر کننده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۰ - حمل و نقل غیر قانونی

۱- از نظر این پروتکل، هرگونه انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات که مغایر با این پروتکل و مقررات کلی حقوق بین‌الملل باشد، به عنوان حمل و نقل غیر قانونی تلقی خواهد شد.

۲- در موردی که انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات در نتیجه نحوه عمل صادر کننده یا تولید کننده، به عنوان حمل و نقل غیر قانونی تلقی گردد، کشور صادر کننده اطمینان حاصل خواهد نمود که ظرف مدت سی روز از تاریخی که کشور صادر کننده در مورد حمل و نقل غیر قانونی مطلع شده یا ظرف هر مدتی که کشورهای مربوط ممکن است پذیرفته باشند، مواد زاید مورد نظر:

الف - توسط صادر کننده یا تولید کننده یا در صورت لزوم به وسیله خود آن کشور به کشور صادر کننده بازگردانده می‌شود، یا، اگر این کار عملی نباشد؛
ب - طبق مفاد این پروتکل به گونه دیگری دفع می‌گردد.

بدین منظور کشورهای مربوط با بازگرداندن این قبیل مواد زاید به کشور صادر کننده مخالفت نکرده و یا مانع آن نخواهند شد یا از آن جلوگیری نخواهند کرد.

۳- در مواردی که انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات در نتیجه عمل وارد کننده یا دفع کننده به عنوان حمل و نقل غیر قانونی تلقی گردد، کشور وارد کننده اطمینان حاصل خواهد نمود که مواد زاید مورد نظر توسط وارد کننده یا دفع کننده یا در صورت لزوم توسط خود آن کشور طی مدت سی روز از تاریخی که کشور وارد کننده متوجه حمل و نقل

غیرقانونی شده است یا ظرف هر مدت دیگری که کشورهای مربوط ممکن است پذیرفته باشند، به گونه صحیح از نظر زیست محیطی دفع گردیده است.

بدین منظور کشورهای مربوط در صورت لزوم در دفع مواد زاید به گونه صحیح از نظر زیست محیطی با یکدیگر همکاری خواهند کرد.

۴- در مواردی که مسئولیت حمل و نقل غیرقانونی را نتوان به صادرکننده یا تولیدکننده یا واردکننده یا دفع‌کننده نسبت داد، کشورهای مربوط از طریق همکاری اطمینان حاصل خواهند کرد که مواد زاید مورد نظر در اسرع وقت به گونه صحیحی از نظر زیست محیطی در کشور صادرکننده یا در کشور واردکننده یا هر جای دیگری که مقتضی شناخته شود، دفع گردیده است.

۵- هر کشور متعاهدی قانون ملی / داخلی مناسبی را برای جلوگیری از حمل و نقل غیرقانونی و مجازات آن وضع خواهد نمود. کشورهای متعاهد به منظور نیل به اهداف این ماده با یکدیگر همکاری خواهند نمود.

ماده ۱۱- وظیفه در قبال ورود مجدد

هرگاه انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعاتی که مورد قبول کشورهای مربوط می‌باشد، با رعایت مفاد این پروتکل نتواند مطابق با شرایط قرارداد به اتمام رسد، چنانچه ظرف مدت سی روز از تاریخی که کشور واردکننده مراتب را به اطلاع کشور صادرکننده و سازمان رسانده، نتوان ترتیبات دیگری برای دفع آنها به گونه صحیح از نظر زیست محیطی ایجاد کرد، کشور صادرکننده اطمینان حاصل خواهد نمود مواد زاید مورد نظر به وسیله صادرکننده به کشور صادرکننده بازگردانده می‌شود. بدین منظور کشور صادرکننده و کشور عبور مانع برگشت این قبیل مواد زاید به کشور صادرکننده نخواهد شد.

ماده ۱۲- اتخاذ سایر محدودیت‌ها

به منظور حفاظت بهتر از سلامت انسان و محیط زیست، هیچ یک از مفاد این پروتکل، هر کشور متعاهد را از وضع شرایط دیگری که در راستای مفاد این پروتکل بوده و طبق کنوانسیون بازل در خصوص کنترل انتقالات برون مرزی مواد زاید خطرناک و دفع آنها و قواعد حقوق بین‌الملل می‌باشند، منع نخواهند کرد.

ماده ۱۳ - ترتیبات سازمانی

سازمان علاوه بر موارد دیگر، موارد زیر را انجام خواهد داد:

- ۱- برقراری تماس با مراجع صالح در کشورهای متعاقد در مورد اجرای این پروتکل؛
- ۲- تدارک آموزش متخصصان ملی به ویژه برای نظارت و اجرای مفاد این پروتکل؛
- ۳- ترقیب تدارک کمک و راهنمایی حقوقی و فنی به کشورهای متعاقد برای اجرای مؤثر این پروتکل در صورت درخواست؛
- ۴- ارتقای شبکه و توانایی های منطقه ای به منظور تبادل داده ها و اطلاعات مرتبط با این پروتکل؛
- ۵- نگهداری دفتر ثبت ویژه تأسیسات دفع در کشورهای متعاقدی که دارای توانایی فنی کافی برای مدیریت صحیح مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی به گونه ای هستند که در رهنمودهای فنی منطقه ای مقرر شده، با مشورت مراجع صالح؛
- ۶- برقراری نظام نظارتی واحد برای انتقال برون مرزی مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات در منطقه پروتکل؛
- ۷- تسهیل ایجاد تأسیسات دریافت منطقه ای با همکاری نزدیک کشورهای متعاقد و سازمانهای منطقه ای / بین المللی مربوط؛
- ۸- تهیه گزارشهایی بر مبنای اطلاعات دریافتی از کشورهای متعاقد در مورد اجرای این پروتکل و آرایه آنها به شورا؛
- ۹- ایجاد و برقراری ارتباط با سازمانهای بین المللی و منطقه ای مربوط و سازمانهای خصوصی مربوط در خارج از کشورهای متعاقد، از جمله تولید کنندگان و حمل کنندگان مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات؛
- ۱۰- ایجاد و برقراری ارتباط با دبیرخانه کنوانسیون بازل در خصوص کنترل انتقالات برون مرزی مواد زائد خطرناک و دفع آنها؛ و
- ۱۱- انجام وظایف دیگری که ممکن است برای اجرای این پروتکل به وسیله شورا به آن محول شود.

ماده ۱۴ - وظایف شورا

شورا وظایف زیر را انجام خواهد داد:

الف - بازنگری اجرای پروتکل و بررسی کارایی اقدامات اتخاذ شده و نیاز به اتخاذ اقدامات دیگری از جمله الحاق ضمایم؛

ب - تصویب، بازنگری و اصلاح هر ضمیمه این پروتکل در صورت لزوم؛

پ - تصویب، تجدید نظر و اصلاح رهنمودهای نفی و منطقه‌ای؛ و

ت - انجام سایر وظایفی که برای اجرای این پروتکل ممکن است مقتضی باشند.

ماده ۱۵ - مقررات کلی

۱ - مفاد کنوانسیون مربوط به هر پروتکلی در مورد این پروتکل اعمال خواهد شد.

۲ - روش انجام اصلاحات پروتکلها و ضمایم آنها که طبق مواد (۲۰) و (۲۱) کنوانسیون اتخاذ گردیده است، در مورد این پروتکل اعمال خواهد شد.

۳ - آیین کار و مقررات مالی که به موجب ماده (۲۲) کنوانسیون اتخاذ گردیده است، و اصلاحات آنها در مورد این پروتکل اعمال خواهد شد.

۴ - ضمایم، بخش لاینفک این پروتکل را تشکیل می‌دهند، مگر اینکه در آنها به طور صریح به گونه دیگری قید شده باشد.

ماده ۱۶ - مقررات نهایی

۱ - این پروتکل در تهران، جمهوری اسلامی ایران، از تاریخ ۱۷ مارس تا ۱۴ ژوئن ۱۹۹۸ میلادی برابر با ۱۸ ذی‌قعدة ۱۴۱۸ تا ۱۹ صفر ۱۴۱۹ هجری قمری (۲۶ اسفند ۱۳۷۶ تا ۲۵ خرداد ۱۳۷۷ هجری شمسی) برای امضای هر کشور عضو کنوانسیون مفتوح خواهد بود.

۲ - این پروتکل منوط به تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق کشورهای عضو کنوانسیون خواهد بود، اسناد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق نزد دولت کویت سپرده خواهد شد و دولت کویت وظایف امین اسناد را طبق ماده (۳۰) کنوانسیون عهده‌دار خواهد بود.

۳ - این پروتکل در نودمین روز پس از تاریخ سپردن حداقل پنج مستند تنفیذ، پذیرش یا تصویب پروتکل یا الحاق به آن از سوی کشورهای موضوع بند (۱) این ماده لازم‌الاجرا خواهد گردید.

۴- این پروتکل پس از تاریخ سپردن پنج سند تنفیذ، پذیرش یا تصویب یا الحاق به این پروتکل، در مورد هر کشور موضوع بند (۱) این ماده، در نودمین روز پس از تاریخ سپردن سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق توسط آن کشور لازم الاجرا خواهد شد. در تأیید مراتب فوق، امضاکنندگان تام‌الاختیار امضاکننده زیر که از سوی دولتهای متبوع خود به طور مقتضی مجاز می‌باشند این پروتکل را امضاء نموده‌اند. این پروتکل در تهران در تاریخ هفدهم مارس یکهزار و نهصد و نود و هشت میلادی برابر با هجدهم ذی‌قعدة یکهزار و چهارصد و هجده قمری (۲۶ اسفند ۱۳۷۶ هجری شمسی) به سه زبان عربی، انگلیسی و فارسی که هر سه متن از اعتبار یکسانی برخوردارند، تنظیم گردیده است.

ضمیمه ۱

طبقه‌بندی مواد زایدی که باید کنترل شوند

دسته‌های مواد زاید

- ۷۱- مواد زاید بیمارستانی ناشی از مراقبتهای پزشکی در بیمارستانها، مراکز پزشکی و درمانگاهها
- ۷۲- مواد زاید ناشی از تهیه و تولید فرآورده‌های دارویی
- ۷۳- فرآورده‌های دارویی، مواد مخدر و داروهای زاید
- ۷۴- مواد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از سموم و داروهای گیاهی
- ۷۵- مواد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از نگهدارنده‌های شیمیایی چوب
- ۷۶- مواد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از حلالهای آبی
- ۷۷- مواد زاید ناشی از به عمل آوری حرارتی و گرمکاری مواد حاوی ترکیبات سیانید
- ۷۸- روغنهای معدنی زایدی که برای موارد استفاده اصلی خود مناسب نیستند
- ۷۹- مواد زاید روغنی در آب، مخلوط آب و هیدروکربنها و امولسیونها
- ۷۱۰- مواد زاید و اشیای حاوی یا آلوده به ترکیبات بی‌فنیل‌های پلی‌کلرینه (PCBs) و یا ترفنیل‌های پلی‌کلرینه (PCTs) و یا بی‌فنیل‌های پلی‌برومینه (PBBs)

۲۱۱- مواد زاید قیری حاصل از پالایش، تقطیر و به عمل آوری حرارتی
۲۱۲- مواد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از جوهرها، رنگها، رنگدانه‌ها، لاکها و
جلا دهنده‌ها

۲۱۳- مواد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از رزینها، لاستیکها، نرم کننده‌ها و
چسبها

۲۱۴- مواد زاید شیمیایی حاصل از تحقیقات و توسعه یا فعالیت‌های آموزشی که
ناشناخته و یا جدید هستند و اثرات آنها بر روی انسان و یا محیط زیست شناخته نشده است.

۲۱۵- مواد زاید ناشی از مواد قابل انفجار که مشمول قوانین دیگر نمی‌شوند

۲۱۶- مواد زاید ناشی از تولید، ترکیب و استفاده از مواد شیمیایی عکاسی و مواد
عکسبرداری

۲۱۷- مواد زاید ناشی از به عمل آوری سطحی فلزات و پلاستیکها

۲۱۸- پس مانده‌های ناشی از عملیات دفع مواد زاید صنعتی

مواد زایدی که به عنوان ماده اصلی حاوی مواد زیر است

۲۱۹- کربونیل‌های فلزی

۲۲۰- بریلیم و ترکیبات آن

۲۲۱- ترکیبات کروم شش ظرفیتی

۲۲۲- ترکیبات مس

۲۲۳- ترکیبات روی

۲۲۴- آرسنیک و ترکیبات آن

۲۲۵- سلنیم و ترکیبات آن

۲۲۶- کادمیوم و ترکیبات آن

۲۲۷- آنتیموان و ترکیبات آن

۲۲۸- تلور و ترکیبات آن

۲۲۹- جیوه و ترکیبات آن

- ۷۳۰- تالیم و ترکیبات آن
- ۷۳۱- سرب و ترکیبات آن
- ۷۳۲- ترکیبات معدنی فلوئور به استثنای فلورید کلسیم
- ۷۳۳- ترکیبات معدنی سیانید
- ۷۳۴- محلول‌های اسیدی یا اسیدهای جامد
- ۷۳۵- محلول‌های بازی یا بازهای جامد
- ۷۳۶- پنبه نسوز (غبار و فیبر)
- ۷۳۷- ترکیبات آلی فسفر
- ۷۳۸- ترکیبات آلی سیانید
- ۷۳۹- فنل‌ها، ترکیبات فنل‌ها از جمله کلروفنل‌ها
- ۷۴۰- اترها
- ۷۴۱- حلال‌های آلی هالوژنه
- ۷۴۲- حلال‌های آلی به استثنای حلال‌های هالوژنه
- ۷۴۳- هر عضوی از دی‌بنزو فوران‌های پلی‌کلرینه
- ۷۴۴- هر عضوی از دی‌بنزو-پی - دی‌اکسیل‌های پلی‌کلرینه
- ۷۴۵- ترکیبات آلی هالوژنه غیر از مواد موضوع این ضمیمه (مثل ۷۳۹، ۷۴۱، ۷۴۲، ۷۴۳، ۷۴۴)
- ۷۴۶- ترکیبات آلی قلع (IBT)

ضمیمه ۲

طبقه‌بندی مواد زایدی که مستلزم توجه خاص می‌باشند

- ۷۴۷- مواد زاید جمع‌آوری شده از لوازم و اثاثیه خانگی
- ۷۴۸- پس مانده‌های ناشی از سوزاندن مواد زاید خانگی
- ۷۴۹- مواد زاید ناشی از حفاری، تغییر محل سکونت، فعالیت‌های کشاورزی و عملیات صنعتی که در ضمیمه (۱) و یا (۳) مشخص نشده‌اند.

ضمیمه ۳

فهرست مشخصات مواد خطرناک

مشخصات	کد	طبقه‌بندی سازمان ملل متحد ^۱
قابل انفجار	H1	۱
ماده یا ماده زاید قابل انفجار، ماده یا ماده زاید جامد یا مایعی (یا مخلوطی از ماده و ماده زاید) است که به خودی خود مستعد تولید گاز در واکنش شیمیایی در چنان دما و فشار و سرعتی است که باعث صدمه به محیط اطراف می‌شود.		
مایعات قابل اشتعال	H3	۳
واژه قابل اشتعال دارای همان معنی «آتش زا» است. مایعات قابل اشتعال، مایعات یا مخلوطی از مایعات یا مایعات حاوی جامدات در محلول یا سوسپانسیون می‌باشند که تولید بخار قابل اشتعالی در دمای کمتر از ۶۰/۵° درجه سانتیگراد، برای آزمایشهای در محیط بسته، یا کمتر از ۶۵/۶° درجه سانتیگراد، برای آزمایشهای در محیط باز، می‌کنند (مثل رنگها، جلادهنده‌ها، الکلها و غیره، ویژگیهای خطرناک بودنشان به گونه دیگری طبقه‌بندی می‌شوند)، (از آنجایی که نتایج آزمایشهای در محیطهای باز و بسته به طور دقیق قابل مقایسه نیستند و حتی نتایج انفرادی آزمایشی واحد هم اغلب متفاوت می‌باشد، مقررات متفاوتی با اعداد ذکر شده فوق، برای نشان دادن تفاوتهای مزبور در چارچوب این تعریف می‌گنجد.		

۱ - مربوط به نظام طبقه‌بندی خطر مندرج در توصیه‌های سازمان ملل متحد در مورد نقل و انتقال مواد خطرناک
(ST/SG/Ac.10.1 REV. 5/United Nations, New York 1998)

مشخصات	کد	طبقه بندی سازمان ملل متحد
H۴/۱ جامدات قابل اشتعال		۴/۱
جامدات یا مواد زاید جامد، غیر از آنهایی که به عنوان مواد قابل انفجار طبقه بندی می شوند و تحت شرایطی که هنگام جابجایی با آن مواجه می شوند به راحتی قابل احتراقند یا ممکن است در اثر اصطکاک باعث ایجاد آتش سوزی شوند یا به ایجاد آن کمک کنند.		
H۴/۲ مواد یا مواد زایدی که خود به خود قابل احتراقند		۴/۲
مواد یا مواد زایدی که خود به خود تحت شرایطی طبیعی که در جابجایی با آن مواجه می گردند گرم می شوند، یا در مجاورت با هوا گرم شده و سپس آتش می گیرند.		
H۴/۳ مواد یا مواد زایدی که در اثر تماس با آب گازهای قابل اشتعال متصاعد می کنند		۴/۳
مواد یا مواد زایدی که در اثر فعل و انفعال با آب، خود به خود مشتعل می شوند یا مقادیر خطرناکی گازهای قابل اشتغال متصاعد می کنند.		
H۵/۱ اکسید کننده ها		۵/۱
مواد یا مواد زایدی که اگرچه الزاماً خودشان قابل احتراق نیستند، ممکن است به طور کلی با آزاد کردن اکسیژن باعث احتراق سایر مواد بشوند یا به احتراق آنها کمک کنند.		
H۵/۲ پراکسیدهای آلی		۵/۲
مواد یا مواد زاید آلی که دارای ساختمان O-O-O دو ظرفیتی می باشند. این مواد از نظر حرارتی ناپایدارند و ممکن است تحت واکنش های گرمازا به طور سریع و خود به خود تجزیه شوند.		

مشخصات	کد	طبقه‌بندی سازمان ملل متحد
H۶/۱ مواد سمی (حاد)		۶/۱
مواد یا مواد زایدی که در اثر بلعیدن یا تنفس یا تماس با پوست بدن باعث مرگ، زخم‌های وخیم یا آسیب جسمانی می‌شوند.		
H۶/۲ مواد عقون‌زا		۶/۲
مواد یا مواد زایدی که حاوی میکروارگانیسم‌های زنده یا سموم آنها هستند و به عنوان عامل بیماری‌زا در حیوانات یا انسانها شناخته شده یا بیماری‌زا بودن آنها مورد تردید است.		
H۸ خورنده‌ها		۸
مواد یا مواد زایدی که از طریق واکنش شیمیایی در صورت تماس با بافت زنده باعث بروز صدمات جدی می‌شوند یا در صورت نشست از لحاظ مادی باعث ایجاد صدمه یا حتی تخریب سایر مواد یا وسایل حمل و نقل می‌شوند و ممکن است خطرات دیگری نیز به بار آورند.		
H۱۰ آزادسازی گازهای سمی در اثر تماس با هوا یا آب		۹
مواد یا مواد زایدی که در اثر فعل و انفعال با آب یا هوا، مقادیر خطرناکی گازهای سمی متصاعد می‌کنند.		
H۱۱ مواد سمی (تأخیری یا مزمن)		۹
مواد یا مواد زایدی که در صورت تنفس یا بلعیدن یا جذب پوستی ممکن است اثرات تأخیری یا مزمن از جمله سرطان‌زایی داشته باشند.		
H۱۲ سموم محیطی		۹
مواد یا مواد زایدی که در صورت انتشار اثرات زیانبار		

طبقه‌بندی سازمان

ملل متحد

مشخصات

فوری یا تاخیری بر محیط زیست از طریق تجمع زیستی
و یا اثرات سمی بر روی سیستمهای زنده داشته یا ممکن
است داشته باشند.

۹ H1۳ موادی که به هر طریق بعد از دفع مواد دیگر، دارای هریک
از خصوصیات فهرست شده فوق باشند (مانند شیرابه
زیاله)

آزمایشات

خطرات بالقوه انواع خاصی از مواد زاید هنوز به طور کامل ثبت نشده است و آزمایشاتی
برای تعیین کمی این خطرات وجود ندارد. تحقیقات بیشتری برای بهبود روشهایی به منظور
شناختن خطرات بالقوه این مواد زاید برای انسان و یا محیط زیست لازم است. آزمایشهای
استاندارد در رابطه با اجسام و مواد خالص طرح ریزی شده است. بسیاری از کشورها
آزمایشهای ملی را توسعه داده اند که می تواند در مورد مواد مندرج در ضمیمه (۱) به کار رود
تا وجود هرگونه مشخصات فهرست شده در این ضمیمه را نشان دهد.

ضمیمه ۴

عملیات دفع

الف- عملیاتی که امکان ترمیم منابع، بازیافت، احیاء، استفاده مجدد مستقیم یا سایر موارد
استفاده را میسر نمی کند

بخش (الف) شامل تمام عملیات دفعی است که در عمل اتفاق می افتند.

D۱- دفع در داخل یا روی زمین (به طور مثال دفن در زمین و غیره).

D۲- به عمل آوری در زمین (به طور مثال تجزیه بیولوژیکی مواد دفعی مایع یا لجنی

در خاک و خیره).

D۳- تزریق عمیق (به طور مثال تزریق مواد قابل تلمبه زنی در داخل چاهها، گنبد های نمکی که به صورت طبیعی در مخازن یافت می شوند و غیره).

D۴- نگهداری روی سطح زمین (به طور مثال قرار دادن مایع یا سیالات دور ریختنی در داخل حفره های بزرگ، بوکه ها یا کولابها و غیره).

D۵- محل های مخصوص طراحی شده برای دفن در زمین (به طور مثال قرار دادن در داخل اتاقک های خطی که از همدیگر و محیط اطرافشان جدا می باشند و غیره).

D۶- آزاد سازی در داخل یک پیکره آبی به غیر از دریاها / اقیانوسها.

D۷- آزاد سازی در داخل دریاها / اقیانوسها از جمله جا دادن در کف دریا.

D۸- به عمل آوری زیستی که در جای دیگری در این ضمیمه مشخص نشده است و منجر به ترکیبات یا مخلوط نهایی می شود که به وسیله هر یک از عملیات مندرج در بخش (الف) دفع می شود.

D۹- به عمل آوری فیزیکی شیمیایی که در جای دیگری از این ضمیمه مشخص نشده است و منجر به ترکیبات یا مخلوط نهایی می شود که به وسیله هر یک از عملیات مندرج در بخش (الف) دفع می شود. (به طور مثال تبخیر خشک نمودن، تکلیس «تبدیل به آهک نمودن» خنثی نمودن، رسوب دادن و غیره).

D۱۰- سوزاندن بر روی زمین.

D۱۱- سوزاندن در دریا.

D۱۲- انبار نمودن دائمی (به طور مثال قرار دادن ظروف در معادن و غیره).

D۱۳- مخلوط کردن یا بهم زدن قبل از انجام هر گونه عملیات مندرج در بخش (الف).

D۱۴- بسته بندی مجدد قبل از انجام هر گونه عملیات مندرج در بخش (الف).

D۱۵- انبار نمودن در ارتباط با هر گونه عملیات مندرج در بخش (الف).

ب- عملیاتی که ممکن است به ترمیم منابع، بازیافت، احیا، استفاده مجدد مستقیم یا سایر موارد استفاده منجر شود

بخش (ب) شامل تمام عملیات مربوط به موادی است که از نظر قانونی مواد زائد خطرناک تعریف یا تلقی می شود و در غیر این صورت منجر به عملیات مندرج در بخش

(الف) می‌گردد.

R۱- استفاده به عنوان سوخت (به جز در موارد سوزاندن مستقیم) یا به عنوان روشهای دیگر تولید انرژی.

R۲- بازیافت / احیای حلال‌ها.

R۳- بازیافت / احیای مواد آلی که به عنوان حلال از آنها استفاده نمی‌شود.

R۴- بازیافت / احیای مواد فلزات و ترکیبات فلزی.

R۵- بازیافت / احیای مواد معدنی دیگر.

R۶- احیای اسیدها یا بازها.

R۷- بازیافت ترکیباتی که برای کاهش آلودگی از آنها استفاده می‌شود.

R۸- بازیافت ترکیبات از کاتالیزورها.

R۹- تصفیه مجدد روغنهای مستعمل یا سایر موارد استفاده مجدد از روغنهایی که قبلاً استفاده شده‌اند.

R۱۰- اصلاح خاک به نحوی که برای مقاصد کشاورزی یا اصلاح اکولوژیکی خاک مفید واقع گردد.

R۱۱- استفاده از مواد باقیمانده حاصل از هر یک از عملیات R۱ تا R۱۰

R۱۲- مبادله مواد زائد به منظور بهره‌برداری در هر یک از عملیات R۱ تا R۱۱

R۱۳- جمع‌آوری مواد به منظور بهره‌برداری در هر یک از عملیات بخش (ب).

ضمیمه ۵ (الف)

اطلاعاتی که باید در اطلاعیه ارایه شود

۱- دلایل صدور مواد زائد.

۲- صادرکننده مواد زائد.

- ۳- تولیدکننده‌های مواد زاید و محل تولید آن.^۱
- ۴- دفع‌کننده مواد زاید و محل واقعی دفع.^۱
- ۵- حمل‌کننده(های) مورد نظر مواد زاید یا نمایندگان آنها (اگر مشخص شده‌اند).^۱
- ۶- کشور صادرکننده مواد زاید.
مرجع صالح^۲
- ۷- کشورهای عبور مورد نظر.
مرجع صالح^۱
- ۸- کشور واردکننده مواد زاید.
مرجع صالح^۱
- ۹- اطلاعیه واحد یا کلی.^۱
- ۱۰- تاریخ‌های مورد نظر حمل و مدت زمانی که قرار است طی آن مواد زاید صادر شوند و خط مسیر پیشنهادی (شامل محل ورود و خروج).^۲
- ۱۱- وسایل حمل و نقل پیش‌بینی شده (جاده، راه آهن، دریا، هوا و آبهای داخلی).
- ۱۲- اطلاعیه مربوط به بیمه.^۳
- ۱۳- عنوان و مشخصات فیزیکی مواد زاید از جمله شماره (Y) و شماره سازمان ملل متحد و ترکیبات آن^۵ و اطلاعات لازم درباره هر نوع اقدامات ضروری برای حمل و نقل از جمله اقدامات اضطراری در صورت بروز حوادث.
- ۱۴- نوع بسته‌بندی پیش‌بینی شده (به طور مثال در بشکه، در تانکر).

-
- ۱- نام کامل و نشانی، شماره تلفن یا شماره دورنگار و نام، نشانی، شماره تلفن، تلکس یا دورنگار شخصی که قرار است با وی تماس حاصل شود.
 - ۲- نام کامل و نشانی، شماره تلفن یا دورنگار
 - ۳- در مورد اطلاعیه کلی شامل چندین حمل، تاریخ پیش‌بینی شده هر یک از دفعات حمل یا در صورت مشخص نبودن، ذکر تعداد دفعات پیش‌بینی شده حمل الزامی خواهد بود.
 - ۴- اطلاعاتی که قرار است درباره شرایط بیمه مورد نظر و نحوه تأمین آن توسط صادرکننده، حمل‌کننده و دفع‌کننده ارایه شود.
 - ۵- ماهیت و تراکم (غلظت) ترکیبات بسیار خطرناک، از نظر میزان سم و سایر خطرات مواد زاید، در هر دو مورد جابجایی و روش پیشنهادی برای دفع.

- ۱۵ - مقدار تخمینی وزن / حجم.^۱
- ۱۶ - فرایندی که به وسیله آن مواد زاید تولید شده است.^۲
- ۱۷ - در مورد مواد زاید مندرج در ضمیمه (۱)، طبقه‌بندی‌هایی بر مبنای ضمیمه (۳) مشخصات خطرناک شماره (H) و طبقه‌بندی سازمان ملل متحد.
- ۱۸ - روش دفع طبق ضمیمه (۴).
- ۱۹ - اعلامیه تولیدکننده و صادرکننده مبنی بر صحت اطلاعات.
- ۲۰ - اطلاعات ارائه شده (از جمله توضیحات فنی کارخانه) به صادرکننده یا تولیدکننده از سوی دفع‌کننده مواد زاید که بر اساس آن وی (دفع‌کننده) چنین ارزیابی می‌نماید که هیچ دلیلی برای اعتقاد به اینکه مواد زاید بر اساس قوانین و مقررات کشور واردکننده از نظر زیست محیطی به طور صحیح اداره نمی‌شوند، وجود ندارد.
- ۲۱ - اطلاعات مربوط به قرارداد بین صادرکننده و دفع‌کننده.

ضمیمه ۵ (ب)

اطلاعاتی که باید در سند انتقال درج شود

- ۱ - صادرکننده مواد زاید.^۲
- ۲ - تولیدکننده (های) مواد زاید و محل تولید.^۲
- ۳ - دفع‌کننده مواد زاید و محل واقعی دفع.^۲
- ۴ - حمل‌کننده (های) مواد زاید یا نماینده (های) وی.^۴

۱ - در مورد اطلاعات کلی شامل چندین حمل، کل مقدار تخمینی و مقادیر تقریبی هر یک از دفعات حمل ضروری است.

۲ - تا جایی که برای ارزیابی خطر و تعیین متناسب بودن عملیات دفع پیشنهادی، لازم است.

۳ - نام کامل و نشانی، شماره تلفن یا دورنگار و نام، نشانی، شماره تلفن، تلکس یا دورنگار شخصی که باید در موارد اضطراری با وی تماس گرفت.

۴ - نام کامل و نشانی، شماره تلفن یا دورنگار و نام، نشانی، شماره تلفن، تلکس یا دورنگار شخصی که قرار است با وی تماس حاصل شود.

- ۵- موضوع اطلاعیه واحد یا کلی.
- ۶- تاریخ شروع نقل و انتقال برون مرزی و تاریخ (های) و امضای رسید توسط شخصی که مسؤلیت مواد زاید را بر عهده دارد.
- ۷- وسیله حمل و نقل (جاده، راه آهن، آبراه‌های داخلی، دریا و هوا) از جمله صادرکننده، عبور و واردکننده، همچنین نقطه ورود و خروج در صورتی که این نقاط مشخص شده باشند.
- ۸- مشخصات عمومی و مواد زاید (وضعیت فیزیکی، طبقه‌بندی و نام صحیح حمل و نقلی سازمان ملل متحد، شماره سازمان ملل متحد، شماره (Y) و شماره (H) در صورت امکان).
- ۹- اطلاعاتی در مورد شرایط ویژه در موقع حمل و نقل از جمله پیش‌بینی‌های اضطراری در مواقع حوادث، ورقه داده‌های ایمنی مواد (MSD) نیز باید برای کلیه مواد زاید تهیه گردد.
- ۱۰- نوع و تعداد بسته‌بندی‌ها.
- ۱۱- مقدار وزن / حجم.
- ۱۲- اعلامیه تولیدکننده یا صادرکننده مبنی بر صحت اطلاعات.
- ۱۳- اعلامیه تولیدکننده یا صادرکننده مبنی بر عدم اعتراض مراجع صالح کلیه کشورهای مربوط.
- ۱۴- تأیید دفع‌کننده در مورد وصول مواد به تأسیسات دفع تعیین شده و مشخص نمودن روش دفع و تاریخ تقریبی دفع.

قانون پذیرش یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب‌بندر برای منطقه اقیانوس هند مصوب ۱۳۸۰/۴/۳

ماده واحده به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود یادداشت تفاهم در

زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه اقیانوس هند را بپذیرد و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

گزارش تفحصی که کاملاً اصلاح نشده یا به طور موقت ترمیم شده‌اند به موجب یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشتی‌ها در منطقه اقیانوس هند داده‌است تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشتی‌ها در اقیانوس هند

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE THE INDIAN OCEAN REGION

بسم الله الرحمن الرحيم

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

سازمانهای دریایی^۱ اقیانوس هند، استرالیا، آفریقای جنوبی، ایران، بنگلادش، تانزانیا، جیبوتی، سریلانکا، سودان، سیشل، عمان، کنیا، مالدیو، موریس، موزامبیک، میانمار، هند و یمن که از این پس «سازمانها» نامیده می‌شوند،

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

با درک و تحسین پیشرفت‌های حاصله در زمینه‌های فوق به ویژه توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان جهانی کار (ILO) و با توجه ویژه به قطعنامه (۱۷) ۶۸۲ الف سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص همکاری‌های منطقه‌ای در کنترل کشتی‌ها و تخلیه مواد از کشتی‌ها،

با توجه به این که مسؤلیت اصلی اجرای مؤثر استانداردهای مندرج در اسناد بین‌المللی

۱ - «سازمانهای دریایی» سازمانهای اجرایی دریایی ملی هستند که برای اجرای این یادداشت تفاهم، تعیین شده‌اند (به پیوست ۱ رجوع کنید).

بر عهده سازمانهای کشوری است که کشتی، مجاز به برافراشتن پرچم آن می‌باشد؛
با این وجود با تشخیص این که اقدام مؤثر کشورهای صاحب بندر برای پیشگیری از
فعالیت کشتی های غیراستاندارد ضروری است؛ همچنین با تشخیص ضرورت جلوگیری از
رقابت ناسالم بین بنادر؛ و با اعتقاد به ضرورت ایجاد نظام پیشرفته و هماهنگ نظارت کشور
صاحب بندر و تحکیم همکاری و تبادل اطلاعات برای منظورهای یادشده؛
در زمینه مسائل زیر به توافق رسیدند:

بخش ۱- تعهدات:

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

۱-۲- هر سازمان، نظام کارآمدی را برای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر ایجاد
خواهد کرد تا از مطابقت کشتی های تجاری خارجی وارد شده به بنادر آن کشور، با
استانداردهای مقرر در اسناد مربوط تعریف شده در بخش (۲) بدون هیچ تمایزی بین
پرچمها اطمینان حاصل کند.

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

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

بخش ۲- اسناد مربوط:

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

- کنوانسیون بین‌المللی خطوط بارگیری، ۱۹۶۶ میلادی (۱۳۴۵ هجری شمسی)
- کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) (سولاس ۷۴)

- پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)
- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی توسط کشتی‌ها، ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) و پروتکل اصلاحی آن ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) (مارپل ۷۳/۷۸)؛

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

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

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

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

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

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

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

۲-۵- در مورد کشتی‌های با اندازه غیر معمول سازمانها آن دسته از الزامات اسناد مربوطه را که قابل اعمال هستند اجراء خواهند کرد و تا حدی که سند مربوطه اعمال نمی‌شود، با توجه ویژه به بخش (۵) پیوست (۲)، اقدامات لازم را برای حصول اطمینان از این که کشتی‌های مزبور خطری آشکار برای ایمنی، بهداشت یا محیط به شمار نمی‌آیند، انجام خواهد داد. بخش ۳- مراحل بازرسی، رفع نقائص و توقیف کشتی^۱

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

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

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

۳-۲-۳- هیچ یک از شیوه‌ها نباید به عنوان تحدید اختیارات سازمانها در انجام اقداماتی در حوزه صلاحیت آنها در خصوص مواردی که به اسناد مربوطه مرتبط می‌شود، تلقی شود.

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

۱- رجوع شود به قطعنامه (۱۹) ۷۸۹ الف مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی درباره مراحل نظارت کشور صاحب بندر و اصطلاحات احتمالی آن توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی.

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

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

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

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

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

کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک یا آلوده کننده که در گزارش کردن کلیه اطلاعات لازم در زمینه مشخصات کشتی، تردد کشتی و نوع کالاهای خطرناک یا آلوده کننده‌ای که توسط کشتی حمل می‌شود، به مقامات ذی صلاح بندر و کشور ساحلی قصور ورزیده‌اند؛

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

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

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

۲- ۳-۵- فردی که تخصص او مورد نیاز است می‌تواند به افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر را اعمال می‌کند در زمانی که سازمان او

نمی‌تواند تخصص مزبور را تأمین کند، کمک کند.

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

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

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

۲-۶-۳- سازمانها باید قانع شوند که هرگونه نقصی که در بازرسی، تأیید یا آشکار گردیده، رفع شده است.

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

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

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

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

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

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

۳-۹- مفاد بخش ۷-۳ و ۸-۳، تأثیری بر الزامات دستورالعمل‌های اجرایی یا اسناد مربوط که توسط سازمانهای بین‌المللی در خصوص شیوه‌های گزارش‌دهی و اطلاع‌رسانی در ارتباط با نظارت کشور صاحب بندر مقرر گردیده است، نخواهد داشت.

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

۳-۱۱- در صورتی که فرمانده، مالک یا نماینده کشتی، سازمانهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر را قبل از ورود یا به محض ورود یا در مدتی که کشتی در بندر است از هرگونه خسارت، خرابی یا نقص کشتی، ماشین‌آلات و تجهیزات کشتی که قرار است پیش از آن که کشتی آن بندر را ترک کند، تعمیر یا اصلاح شوند مطلع سازد، دستور توقیف کشتی در صورتی صادر شود که نقائصی که توقیف را توجیه می‌کند پس از اعلام فرمانده کشتی در مورد آمادگی کشتی برای بازرسی، یافت شده باشد. همین شیوه، در مواقعی که به سازمانهای کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر اطلاع داده می‌شود که کشتی قرار است از لحاظ الزامات رده تعیین شده، پرچم یا شرایط الزامی در بندر بازرسی شود، به کار برده خواهد شد.

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

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

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

بخش ۴ - ارائه اطلاعات:

۱ - ۴ - هر سازمان، بازرسی‌های خود به موجب مفاد این یادداشت تفاهم و نتایج آنها را براساس روش‌های مندرج در پیوست (۸)، گزارش خواهد کرد.

۲ - ۴ - سازمانها اطلاعات زیر را در اختیار دبیرخانه قرار خواهند داد:

الف - تعداد افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که از طرف آنها بازرسی‌های کشور صاحب بندر را انجام می‌دهند؛

ب - تعداد کشتی‌هایی که پیش از اجرای یادداشت تفاهم، در یک سال آماری وارد بنادر آنها می‌شوند؛

پ - هزینه‌های بازرسی (در صورت وجود).

این اطلاعات به طور سالانه روزآمد خواهد شد.

بخش ۵ - نقض الزامات عملیاتی:

سازمان بنا به تقاضای سازمان دیگر، تلاش خواهند کرد مدارکی دال بر نقض احتمالی الزامات عملیاتی مندرج در ماده (۱۰) مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هجری شمسی) و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها، مورخ ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی) که توسط پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) اصلاح شده فراهم آورند. در صورت نقض احتمالی الزامات عملیاتی مانند تخلیه مواد مضر، سازمان، بنا به درخواست سازمان دیگر، بندری که کشتی

مظنون به نقض الزامات مزبور در آن متوقف است، مورد بازدید قرار می‌دهد تا اطلاعاتی را به دست آورده و در صورت اقتضاء از مواد آلوده‌کننده مورد ادعا نمونه برداری کند. در موارد یاد شده در این ماده، سازمان درخواست‌کننده باید اعلام کند که کشور صاحب پرچم کشتی پیشاپیش از موارد نقض گزارش شده، مطلع شده است.

بخش ۶ - هم‌اندیشی‌ها و برنامه‌های آموزشی:

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

بخش ۷ - ساختار سازمانی:

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

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

۳- ۷- کارگروه:

- وظایف معینی را که به موجب یادداشت تفاهم به آن محول شده، انجام خواهد داد؛
- با استفاده از کلیه ابزارهای لازم از جمله برگزاری هم‌اندیشی‌هایی برای بازرسان، هماهنگی روشها و شیوه‌های بازرسی، رفع نقائص، توقیف و اجرای بند ۴- ۲ را ترغیب خواهد کرد؛

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

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

- دیگر موضوعات مربوط به اجراء و کارایی این یادداشت تفاهم را مورد بررسی قرار

خواهد داد؛

- با استفاده از کلیه ابزارهای لازم، هماهنگی اجراء و کارایی این یادداشت تفاهم با موافقتنامه‌های مشابه برای مناطق دیگر را ارتقاء خواهد بخشید.
- بودجه را تصویب و کمکهای مالی هر یک از اعضا یادداشت تفاهم را تعیین خواهد کرد.

۴-۷- جز در مواردی که به نحوی دیگر مقرر شده باشد (در بخش ۹) کار گروه با اکثریت نسبی تصمیم‌گیری خواهد کرد.

۵-۷- دبیرخانه‌ای مطابق با اصول زیر تشکیل خواهد شد:

الف- دبیرخانه، نهادی غیرانتفاعی بوده و مقر آن در گوا، هند، خواهد بود؛
ب- دبیرخانه، به طور کلی به هیچ سازمان یا دستگاه اجرایی دریایی وابسته نخواهد بود؛
پ- کار گروه بر کار دبیرخانه نظارت خواهد کرد و دبیرخانه باید پاسخگوی کار گروه باشد؛

ت- دبیرخانه دارای حساب بانکی خواهد بود که کلیه دیون و کمکهای مالی به آن واریز خواهد شد؛

ث- فعالیتهای دبیرخانه از طریق حساب بانکی و بر اساس بودجه تعیین شده توسط کار گروه انجام خواهد شد؛

ج- سال مالی دبیرخانه از اول ژانویه (یازدهم دی ماه) آغاز خواهد شد.

۶-۷- دبیرخانه که تحت نظارت کار گروه و در محدوده منابع موجود انجام وظیفه می‌کند، موارد زیر را انجام خواهد داد:

- برگزاری همایشها، توزیع مقالات و ارائه کمکهای لازم به کار گروه برای اجرای وظایف آن؛

- تسهیل تبادل اطلاعات، اجرای شیوه‌های مندرج در پیوست (۱۰) و تهیه گزارشهای لازم در راستای اهداف این یادداشت تفاهم؛

- انجام سایر امور ضروری برای حصول اطمینان از اجرای کارآمد یادداشت تفاهم.

بخش ۸ - ساختار مالی:

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

بخش ۹ - اصلاحیه‌ها:

۱- هر سازمانی که این یادداشت تفاهم را پذیرفته است، می‌تواند اصلاحاتی را در مورد یادداشت تفاهم پیشنهاد کند.

۲- در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی برای بخشهای یادداشت تفاهم، مراحل زیر انجام خواهد گرفت:

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

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

پ - اصلاحیه‌ای که بدین گونه تصویب شده در پایان دوره شش ماهه پس از تاریخ تصویب آن توسط نمایندگان سازمانها در کارگروه یا در پایان هر دوره دیگری که به اتفاق آراء نمایندگان سازمانها در کارگروه در زمان تصویب تعیین شده باشد، پذیرفته شده تلقی خواهد شد؛

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

۳- در مورد اصلاحیه‌های پیشنهادی برای پیوست‌های یادداشت تفاهم مراحل زیر

انجام خواهد شد:

الف - اصلاحیه پیشنهادی از طریق دبیرخانه برای بررسی به سازمانها تسلیم خواهد شد؛
ب - اصلاحیه در پایان دوره سه ماهه از تاریخ ارسال آن توسط دبیرخانه، پذیرفته شده
تلقی خواهد شد، مگر این که سازمانی به طور کتبی درخواست بررسی اصلاحیه توسط کار
گروه را داشته باشد. در مورد اخیر، شیوه مندرج در بند ۲ - ۹ اعمال خواهد شد؛
پ - اصلاحیه، (۶۰) روز پس از پذیرش یا در پایان هر دوره‌ای که سازمانها به اتفاق آراء
تعیین کرده باشند، نافذ خواهد شد.

بخش ۱۰ - مفاد اجرایی:

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

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

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

الف - امضاء بدون حق شرط در مورد پذیرش؛ یا

ب - امضاء مشروط به پذیرش و متعاقب آن پذیرش.

یادداشت تفاهم از تاریخ پنجم ژوئن ۱۹۹۸ تا ۲۲ ژانویه ۱۹۹۹ میلادی (۱۵/۳/۱۳۷۷ تا
۲/۱۱/۱۳۷۸ هجری شمسی) در مقر دبیرخانه، برای امضاء مفتوح خواهد بود.

۴ - ۱۰ - پذیرش یا الحاق، از طریق ارسال ابلاغیه کتبی توسط هر سازمان به دبیرخانه
انجام خواهد گرفت.

۵ - ۱۰ - دبیرخانه، سازمانهای امضاءکننده یادداشت‌های تفاهم را از هر گونه امضاء،
ابلاغیه کتبی، پذیرش یا الحاق و تاریخ آنها مطلع خواهد نمود.

۶ - ۱۰ - این یادداشت تفاهم، (۹۰) روز پس از تاریخ پذیرش یا الحاق، برای هر سازمان
لازم‌الاجراء خواهد شد.

۷- ۱۰- هر مرجع یا سازمان دریایی که مایل باشد به عنوان ناظر شرکت کند، لازم است درخواستی کتبی را به کارگروه ارسال دارد و به شرط موافقت به اتفاق آرا نمایندگان سازمانهای حاضر و رأی دهنده در کارگروه، به عنوان ناظر، پذیرفته خواهد شد.

۸- ۱۰- هر سازمان می‌تواند با ارائه یادداشت کتبی (۶۰) روزه به کارگروه از یادداشت تفاهم کناره‌گیری کند.

۹- ۱۰- متن انگلیسی، نسخه رسمی این یادداشت تفاهم است.

پیوست (۱)

فهرست سازمانهای دریایی - مراجع دریایی

استرالیا

مدیر عامل

خدمات ایمنی کشتی و پرسنل

بخش ایمنی دریانوردی استرالیا

بنگلادش

مدیر کل کشتیرانی

اداره کشتیرانی

جیبوتی

مدیر بخش امور دریایی

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

اریتره

مدیر کل

اداره حمل و نقل دریایی

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

اتیوپی

رئیس اداره دریانوردی

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

هند

مدیر کل کشتیرانی

اداره کل کشتیرانی

ایران

مدیر کل امور دریایی

اداره کل کشتیرانی

کنیا

دبیر دائمی

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

مالدیو

مدیر

وزارت حمل و نقل و ارتباطات

موریس

مدیر کشتیرانی

وزارت حمل و نقل زمینی و کشتیرانی و ایمنی عمومی

موزامبیک

مدیر ایمنی و دریانوردی

میانمار

مدیر کل

بخش اداره دریایی

عمان

مدیر کل

اداره امور بنادر و دریانوردی

وزارت ارتباطات

سیشل

مشاور حقوقی

بخش خدمات دریایی و بندری

وزارت جهانگردی و حمل و نقل

آفریقای جنوبی

اداره ایمنی دریانوردی آفریقای جنوبی

سریلانکا

مدیر کشتیرانی تجاری

وزارت کشتیرانی

سودان

شرکت بنادر سودان

تانزانیا

دبیر دائمی

وزارت ارتباطات و حمل و نقل

یمن

رئیس

شرکت دولتی امور دریایی

پیوست (۲)

رهنموده‌هایی که بازرسان باید در بازرسی کشتیرانی بین‌المللی رعایت کنند

بخش ۱ - کلیات:

۱-۱ - رهنموده‌هایی که باید به هنگام بازرسی کشتی‌های خارجی رعایت شود.

رهنمودهایی که در بخش ۱-۳ این یادداشت تفاهم به آن اشاره شده، به مفاد مربوط در مقررات زیر ارجاع دارند؛

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

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

پ - مفاد مقررات بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی؛
ت - کتابچه سازمان بین‌المللی کار درباره «بازرسی شرایط کار در کشتی»؛ رهنمودهایی در مورد شیوه‌های کار؛

ث - دستورالعمل‌های مقرر در پیوست یادداشت تفاهم.

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

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

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

در اجرای بخش ۴-۲ این یادداشت تفاهم، موارد زیر می‌بایستی رعایت شود؛
کشتی‌هایی که مجاز به برافراشتن پرچم کشوری هستند که عضو اسناد مربوط فهرست شده در بخش (۲) نمی‌باشند و به این لحاظ فاقد گواهینامه‌هایی هستند که نشانگر اسنادی قابل قبول در خصوص شرایط مناسب روی کشتی باشند، به طور دقیق بازرسی خواهند شد. افسر

کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در چنین بازرسی‌هایی، می‌بایست همان دستورالعمل‌هایی را اجراء کند که برای کشتی‌هایی که در مورد آنها اسناد مربوط قابل اجراء است، پیش‌بینی شده است.

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

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

۱-۲ - بازرسی دقیق‌تر

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

بخش ۳ - گواهینامه و استانداردهای حداقل نیروی انسانی

۱-۳ - مقدمه

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

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

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

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

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

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

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

۲ - ۳ - نظارت بر تأمین نیروی انسانی

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

۲ - ۲ - ۳ - چنانچه تعداد یا ترکیب واقعی خدمه کشتی مطابق با سند تأمین نیروی انسانی نباشد، کشور صاحب بندر باید در این خصوص که آیا کشتی می‌تواند با تعداد و ترکیب واقعی خدمه هازم دریا شود یا خیر، از کشور صاحب پرچم درخواست مشورت کند. این درخواست باید در اسرع وقت صورت گیرد.

پاسخ کشور صاحب پرچم (در صورتی که پاسخی وجود داشته باشد) باید از طریق

تلكس یا دورنگار تأیید شود. اگر تعداد واقعی و ترکیب خدمه کشتی طبق سند تأمین نیروی انسانی، سالم نباشد یا کشور صاحب پرچم نیز حرکت کشتی را توصیه نکند، پس از رعایت دقیق معیارهای تعیین شده در بند ۴-۳ این پیوست، توقیف کشتی را می‌توان در دستور کار قرار داد.

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

۳-۳- نظارت بر گواهینامه

۱-۳-۳- نظارت عمومی بر گواهینامه در مورد کشتی باید طبق روشهای مقرر در ماده (۱۰) و ماده (۱/۴) کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان انجام شود.

۲-۳-۳- نظارت بر گواهینامه کشتی‌هایی که به حمل محصولات مایع خطرناک به صورت قله اشتغال دارند، باید شدیدتر صورت بگیرد. افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر باید شخصاً مجاب شود که افسران مسؤل جابجایی کالاها و عملیات، دارای مدارک مستند مبنی بر گذراندن دوره آموزشی و تجربه مناسب در این زمینه هستند.

هیچ‌گونه معافیتی از به همراه داشتن این مدارک مستند، پذیرفتنی نیست.

کشف هرگونه نقص باید به فرمانده اطلاع داده شود و عیب مذکور نیز اصلاح گردد. در

ارتباط با آموزشهای مناسب، به فصل (۵) کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، قطعنامه‌های (۱۰) و (۱۱) و (۱۲) که توسط کنوانسیون بین‌المللی آموزش، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان مورخ ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) تصویب شده، بخش‌های مربوط مقررات بین‌المللی ساخت و تجهیزات کشتی‌های حامل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله و مقررات بین‌المللی ساخت و تجهیزات کشتی‌های حامل گاز مایع فله، ارجاع داده شده است.

۴-۳- توقیف

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

الف - زمان و نوع سفر یا خدمات مورد نظر؛

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

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

ت - اندازه و نوع کشتی و نوع تجهیزات کشتی؛

ث - نوع کالا،

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

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

۱-۴ - بازرسی‌های روی کشتی به موجب کنوانسیون کشتیرانی تجاری (حداقل استانداردها) ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی) (کنوانسیون ۱۴۷ سازمان بین‌المللی کار) مربوط به موارد زیر خواهد بود.

الف - کنوانسیون حداقل سن ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی) (شماره ۱۳۸) یا کنوانسیون (دریایی) حداقل سن (اصلاحی، ۱۹۳۸ میلادی - ۱۳۱۷ هجری شمسی) (شماره ۵۸ یا کنوانسیون (دریایی) حداقل سن، ۱۹۲۰ میلادی (۱۲۹۹ هجری شمسی) (شماره ۷)؛

ب - کنوانسیون آزمایش‌های پزشکی (دریانوردان) ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هجری شمسی) (شماره ۷۳)؛

پ - کنوانسیون پیشگیری از سوانح (دریایی)، ۱۹۷۰ میلادی (۱۳۴۹ هجری شمسی) (مواد ۴ و ۷)؛

ت - کنوانسیون محل اقامت خدمه (اصلاحی)، ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هجری شمسی) (شماره ۹۲)؛

ث - کنوانسیون غذا و تأمین غذا (خدمه کشتی)، ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هجری شمسی) (شماره ۶۸) (ماده ۵)؛

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

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

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

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

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

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

پ - کنوانسیون مسئولیت صاحبان کشتی (در برابر دریانوردان بیمار و مصدوم)، ۱۹۳۶ میلادی، (۱۳۱۵ هجری شمسی) (شماره ۵۵) یا کنوانسیون (دریایی) بیمه بیماری، ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هجری شمسی) یا کنوانسیون مراقبتهای پزشکی و مزایای دوره بیماری، ۱۹۶۹ میلادی (۱۳۴۸ هجری شمسی) (شماره ۱۳۰)؛

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

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

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

۵ - ۲ - بخشهایی از کتابچه سازمان بین المللی کار تحت عنوان «بازرسی شرایط کار در کشتی» رهنمودهایی در مورد شیوه های کار که به موارد زیر مربوط می شوند:

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

ب - آموزش حرفه ای؛

پ - گواهینامه شایستگی افسر کشتی؛

ت - ساعات کاری و تأمین نیروی انسانی؛

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

کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر تلقی شوند.

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

۱ - کشتی‌های با اندازه غیر معمول

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

معمول است؛

۲ - ۱ - افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر تا جایی که سند مربوط در مورد

کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن قابل اعمال نباشد باید مفاد مندرج در مقررات

ایمنی کشتی‌های با اندازه غیر معمول^۱ را اساس کار خود قرار دهد.

۲ - کشتی‌های دارای ساخت سنتی

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

سنتی است:

۲-۲ - وظیفه افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر تا جایی که سند مربوط در مورد

کشتی دارای ساخت سنتی قابل اعمال نباشد، ارزیابی این مسأله است که کشتی دارای

استاندارد قابل قبولی در ارتباط با ایمنی، بهداشت یا محیط زیست است یا خیر. در این

ارزیابی، افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر باید توجه لازم را به عواملی مانند طول

مدت و نوع سفر یا خدمات مورد نظر اندازه و نوع کشتی، تجهیزات و نوع کالاهای کشتی

مبدول دارد.

۲-۳ - افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در اجرای وظایف خود به موجب بند ۲ -

۲، باید از گواهینامه‌ها و سایر اسنادی که توسط کشور صاحب پرچم صادر شده است، به

عنوان راهنما استفاده کند و در پرتو گواهینامه‌ها و اسناد مزبور و در برداشت کلی خود از

کشتی مورد نظر و نیز با در نظر گرفتن عوامل مذکور در بند ۲ - ۲ در اتخاذ تصمیم در این

خصوص که آیا کشتی نیاز به بازرسی دقیق‌تر دارد یا نه و این که بازرسی مزبور در چه

زمینه‌هایی باید انجام شود، نظر کارشناسی خود را بکار ببرد، افسر کنترل و بازرسی کشور

صاحب بندر در صورت ضرورت باید مواد مندرج در بند ۴ - ۲ را مورد توجه قرار دهد.

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

فهرست یادشده جامع نیست و فقط نمونه موارد مربوط در آن ارائه شده است.

۴-۲- موارد کلی مهم

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

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

- انبارها و وسایل مسدودکننده؛

- نفوذناپذیری دریچه‌های حفره‌های بناهای فوقانی؛

- وسایل تخلیه آب عرشه؛

- خروجی‌های کناری؛

- هواکش‌ها و لوله‌های هوا؛

- اطلاعات مربوط به پایداری کشتی.

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

- وسایل نجات؛

- وسایل اطفاء حریق؛

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

- ماشین آلات اصلی و تأسیسات برقی؛

- تجهیزات ناوبری از جمله تأسیسات راداری.

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

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

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

نفتی؛

- وجود نفت در خنهای موتورخانه.

۵-۲- در صورت وجود نقائص خطرناک برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست، افسر

کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر با توجه به عوامل مندرج در بند ۲-۲ برای اطمینان از

برطرف شدن نقص یا این که اگر به کشتی اجازه حرکت به بندر دیگری داده شود، خطر

مشهودی برای ایمنی، بهداشت یا محیط زیست به وجود نمی‌آید، باید اقداماتی انجام دهد که

ممکن است در صورت لزوم، شامل توقیف کشتی نیز بشود.

پیوست (۳)

واقعتهایی که به عنوان «دلایل روشن» تلقی می‌شوند

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

- ۱- گزارش یا ابلاغیه سازمان دیگر؛
 - ۲- گزارش یا شکوائیه ناخدا، یکی از خدمه کشتی یا هر شخص یا سازمانی که منافی مشروع در عملیات ایمن کشتی، شرایط کار و زندگی در کشتی یا جلوگیری از آلودگی داشته باشد، مگر آن که سازمان ذی‌ربط، گزارش یا شکوائیه را به طور وضوح بی‌پایه و اساس تشخیص دهد. هويت فرد گزارش دهنده یا شاکی نباید برای ناخدا یا مالک کشتی مربوط فاش شود؛
 - ۳- سایر قرائنی که ممکن است نیاز به بازرسی دقیق‌تر یا گسترده‌تری را به ویژه با توجه به پیوست (۲) ایجاب کند.
- به منظور کنترل رعایت الزامات عملیاتی روی کشتی، «دلایل روشن» خاص عبارتند از:
- ۱- شواهد دال بر نقائص عملیاتی که در مراحل کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر طبق کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا-۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هجری شمسی)، کنوانسیون جلوگیری از تصادم در دریا (۷۳/۷۸) و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان-۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مشخص شده است؛
 - ۲- شواهدی دال بر این که کار یا کالا و سایر عملیات به صورت ایمن یا طبق رهنمودهای سازمان بین‌المللی دریانوردی صورت نمی‌گیرد؛
 - ۳- درگیر شدن کشتی در تصادفات دریایی به علت عدم پیروی از الزامات عملیاتی؛
 - ۴- مدارکی مبتنی بر مشاهده تمرین عملیات اطفاء حریق و این که ترک کشتی حاکی از ناآشنایی خدمه با روش‌های اساسی است؛
 - ۵- نبود فهرست اسامی به روز شده؛
 - ۶- قرائنی مبنی بر این که خدمه مربوط نمی‌توانند ارتباطی مناسب با یکدیگر یا دیگر

افراد روی عرشه ایجاد کنند یا قرائنی مبنی بر این که کشتی نمی تواند به زبان مشترک یا زبان مقامات ساحلی با آنها ارتباط برقرار کند.

پیوست (۴)

معیارهای صلاحیت افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر

۱- به موجب مفاد بخش ۳-۵ یادداشت تفاهم، افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر، باید از مهارت لازم برخوردار بوده و اختیار لازم را از سازمان برای انجام بازرسی های کنترلی کشور صاحب بندر کسب کرده باشند.

۲- افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که دارای صلاحیت لازم است، باید حداقل یک سال به عنوان بازرس کشور صاحب پرچم در امور بازرسی و صدور گواهینامه، طبق اسناد مربوط خدمت کرده و دارای مدرک زیر باشد:

۱- گواهینامه شایستگی به عنوان فرمانده که شخص مزبور را قادر می سازد فرماندهی کشتی را به گونه ای که در کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (اصلاحی) مشخص شده است برعهده بگیرد؛ یا

۲- گواهینامه شایستگی افسر ارشد مهندسی که شخص مزبور را قادر می سازد وظیفه یاد شده را در کشتی به گونه ای که در کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (اصلاحی) مشخص شده برعهده بگیرد؛ یا

۳- گذراندن امتحان معماری دریایی، مهندسی مکانیک یا مهندسی مرتبط با رشته های دریایی و سابقه حداقل (۵) سال کار در رشته مربوط؛ یا

۴- دارا بودن تخصص مشابهی که توسط دستگاه اجرایی تعیین شده باشد.

افسران کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که در بند (۱) و (۲) به آنها اشاره شده است، باید حداقل (۵) سال به عنوان افسر عرشه یا موتور در دریا خدمت کرده باشند.

راه دیگری که افسر کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر واجد شرایط لازم تلقی شود

این است که:

۱- دارای مدرک دانشگاهی مربوط یا دوره آموزشی مشابه باشد؛ و

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

پیوست (۵)

الزامات کارت شناسایی افسران کنترل و بازرسی

- کارت شناسایی باید حداقل دارای اطلاعات زیر باشد:
- الف - نام سازمان صادرکننده؛
 - ب - نام و نام خانوادگی دارنده کارت شناسایی؛
 - پ - عکس جدید دارنده کارت شناسایی؛
 - ت - امضاء دارنده کارت شناسایی؛
 - ث - هبارتی مبنی بر اینکه دارنده کارت شناسایی طبق قوانین ملی مجاز به انجام بازرسی است.
- در صورتی که زبان اصلی بکاررفته در کارت شناسایی انگلیسی نباشد، باید دوبردارنده ترجمه آن زبان نیز باشد.
- شکل کارت شناسایی به تشخیص سازمان‌های ذیصلاح تعیین می‌شود.

پیوست (۶)

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

فرم (الف)

۱ - جمهوری اسلامی ایران

۲ - نام کشتی ۳ - پرچم کشتی

۴ - نوع کشتی

۵ - علامت خطاب ۶ - شماره سازمان دریانوردی بین‌المللی

..... ۷ - ظرفیت ناخالص

۸ - سال ساخت ۹ - تاریخ بازرسی

..... ۱۰ - مکان بازرسی

۱۱ - گواهینامه (های) مربوط

الف: عنوان ب: مرجع صادرکننده پ: تاریخ صدور و انقضاء

..... ۱

..... ۲

..... ۳

..... ۴

..... ۵

الف: عنوان ب: مرجع صادرکننده پ: تاریخ صدور و انقضاء

..... ۶

..... ۷

..... ۸

..... ۹

..... ۱۰

..... ۱۱

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

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

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

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

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

دفتر ناحیه نام.....

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

تلفن.....

دورنگار / تلکس / تلگرام..... امضاء.....

پیوست (۷)

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

۱- در مواردی که نقائص کاملاً رفع نشده یا به طور موقت اصلاح شده‌اند، لازم است

پیامی به سازمان ذیصلاح کشور واقع در منطقه که بندر بعدی توقف کشتی در آن قرار دارد، ارسال شود.

۲- مبادله پیامها، مطابق بند (۱) بالا باید از طریق استفاده از وسایل ارتباطی در سیستم اطلاعاتی، به شرح مندرج در پیوست (۸) و یا از طریق دورنگار بر روی فرمی که در ضمیمه این پیوست آمده است، صورت گیرد.

۳- هر پیامی که مطابق بند (۱) فرستاده می شود، باید حاوی اطلاعات زیر باشد؛

- تاریخ:

- از (کشور):

- بندر:

- گزارش نقائص موجود:

- نام کشتی:

- شماره شناسایی سازمان بین المللی دریانوردی (در صورت موجود بودن):

- شماره رسمی:

- نوع کشتی:

- پرچم کشتی:

- علامت خطاب:

- ظرفیت ناخالص:

- سال ساخت:

- سازمان (سازمانهای) صادرکننده گواهینامه (های) مربوط:

- تاریخ عزیمت:

- زمان و مکان تخمینی ورود:

- نوع نقائص:

- اقدامات انجام شده:

- اقدامات پیشنهادی در بندر بعدی:

- نام و شماره دورنگار فرستنده

گزارش نقائصی که کاملاً رفع نشده یا فقط به طور موقت اصلاح شده‌اند طبق یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر برای منطقه در اقیانوس هند

پیوست (۸)

سیستم اطلاعات بازرسی‌ها

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

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

ضمیمه پیوست (۸)

فرم تلکس یا دورنگار برای کشتی های بازرسی شده

- گزارش بازرسی
- ۱- نام کشور صادر کننده؟
 - ۲- نام کشتی؟
 - ۳- پرچم کشتی؟
 - ۴- نوع کشتی؟
 - ۵- علامت خطاب؟
 - ۶- شماره سازمان بین المللی دریانوردی؟
 - ۷- ظرفیت ناخالص؟
 - ۸- سال ساخت کشتی؟
 - ۹- تاریخ بازرسی (به صورت روز/ماه/سال)؟
 - ۱۰- محل بازرسی؟

۱۱- گواهینامه‌های مربوط^۱؛

الف- عنوان گواهینامه؛

ب- مقام صادرکننده؛

پ- تاریخ صدور و انقضاء (به صورت روز/ماه/سال-روز/ماه/سال)؛

ت- آخرین بازرسی میان دوره‌ای (به صورت مقام مسئول/مکان/روز/ماه/سال).

۱- نقائص (بله/خیر)؛

۲- تأخیر/توقیف کشتی (بله/خیر)؛

۳- نوع نقائص^۲ (به صورت نقص: نقص: نقص)

۴- اقدامات انجام شده^۳ (به صورت نقص: نقص: نقص)

پیوست (۹)

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

معیارهای کیفی

سازمان دریایی یک کشور می‌تواند در صورت رعایت کلیه معیارهای کیفی زیر به عضویت کامل این یادداشت تفاهم درآید:

۱- سازمان دریایی مزبور باید از نظر سهم شدن در تلاشهای مشترک به منظور از بین بردن عملیات کشتی‌های غیراستاندارد تعهدات مندرج در یادداشت تفاهم را با صراحت بپذیرد؛

۱- برای هر گواهینامه مربوط تکرار شود.

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

۲- سازمان دریایی مزبور باید تمام اقدامات لازم به منظور تشویق تصویب تمام سند های مربوط جاری را به کار برند؛

۳- سازمانهای دریایی مزبور باید قابلیت تدارکاتی و بنیادین کافی را در به اجراء گذاشتن مناسب عملیات، مطابق با معیارهای بین المللی دربانوردی از لحاظ ایمنی دریایی، جلوگیری از آلودگی و شرایط و زندگی در کشتی که حامل پرچم آن کشور است را داشته باشند که باید شامل استفاده از افسران واجد شرایط کافی کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر که تحت مسؤلیت دستگاه اجرایی آن فعالیت می کند، باشد و این قابلیت ها باید در جهت رضایت کار گروه موضوع بخش ۱ - ۷ یادداشت تفاهم نشان داده شود.

۴- سازمان دریایی مزبور باید از قابلیت تدارکاتی و بنیادین کافی در رعایت کامل مفاد و فعالیت های تعیین شده در یادداشت تفاهم برخوردار باشد تا تعهدات خود را که شامل استفاده از افسران واجد شرایط کافی کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر می شود که تحت مسؤلیت دستگاه اجرایی آن فعالیت می کند، ارتقاء بخشد. این قابلیت ها باید در جهت کسب رضایت کار گروه موضوع بخش ۱ - ۷ یادداشت تفاهم نشان داده شوند.

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

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

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

پیوست (۱۰)

وظایف دبیرخانه یادداشت تفاهم کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر

بر اساس وظایف تعیین شده در بند ۶ - ۷ متن یادداشت تفاهم، خدماتی که توسط

دبیرخانه ارائه می‌شود، در زیر آمده است. موارد فهرست شده فقط به منظور روشن شدن مطلب به کار رفته‌اند. تصمیمات مربوط به وظایف دبیرخانه باید توسط کارگروه و به نحو مقرر در بخش (۷) یادداشت تفاهم اتخاذ شود.
دبیرخانه باید:

- به کارگروه در سازماندهی گردهمایی‌های کارگروه کمک کند،
- مقالات گردهمایی‌های کارگروه را طبق دستورالعمل کارگروه یا بر اساس پیشنهاد گردهمایی‌های خاص تهیه کند؛
- مقالات را میان اعضاء کارگروه، سازمان بین‌المللی دریانوردی، سازمان بین‌المللی کار یا هر نهاد یا هیأت دیگری که توسط کارگروه لازم تشخیص داده می‌شود توزیع کند؛
- پیش‌نویس خلاصه سوابق گردهمایی کارگروه و هر مقاله دیگری را که حاصل گردهمایی‌هاست برای تصویب کارگروه آماده کند؛
- اطلاعات مربوط به توسعه کنترل و بازرسی کشور صاحب بندر در نهادهای بین‌المللی مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار را بر اساس درخواست و از طرف کارگروه ارائه کند؛
- اطلاعات مربوط به یادداشت تفاهم را به درخواست و از طرف کارگروه در اختیار دیگر سازمانها، نهادها و تشکیلات ذی‌نفع قرار دهد؛
- به درخواستهای سازمانها برای الحاق طبق دستورالعمل رسمی در خصوص الحاق بنا به درخواست کارگروه از لحاظ اداری رسیدگی کند؛
- بودجه پیشنهادی عملکرد دبیرخانه را پیش از (۳۱) اوت (نهم آبان ماه) هر سال فراهم کند؛
- گزارش سال قبل را که شامل پیشنهادهایی برای پرداخت یا پرداخت اضافی می‌شود تا پیش از (۳۱) مارس (۱۱ فروردین) هر سال ارائه کند؛
- کارگروه را از سایر جنبه‌های مالی یادداشت تفاهم اقیانوس هند مطلع سازد.

شماره اقدامات به عمل آمده

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

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸

مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا

ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ (مارچ ۱۹۷۳/۷۸)^۱

مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۲۶

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به پروتکل ۱۹۷۸

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۶۰۸ مورخ ۱۳۸۰/۱۲/۱۱ - صفحه ۱۷۰۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۸۰.

مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ (مارپول ۱۹۷۳/۷۸) و ضmann شماره‌های (۱)، (۲) و (۵) پروتکل مزبور به شرح پیوست ملحق شود و اسناد آن را مبادله نماید.

تبصره ۱ - اجازه الحاق مزبور شامل ضmann سوم و چهارم پروتکل نمی‌باشد و این امر هنگام ابلاغ الحاق توسط دولت به طور صریح اعلام خواهد شد.

تبصره ۲ - ارجاع اختلاف‌های ناشی از اجرای این پروتکل به مصالحه یا داوری با تصویب مراجع ذی‌صلاح قانونی خواهد بود.