

حضرت حجت الاسلام والمسلمین جناب آقای دکتر حسن روحانی
رئیس محترم جمهوری اسلامی ایران

عطف به نامه شماره ۵۳۳۵۰/۶۶۴۲۹ مورخ ۱۳۹۵/۶/۲ در اجرای اصل
یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران قانون اصلاحات
پیوست معاهده (کنوانسیون) بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)
و آیین نامه بین المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری (آی.اس.پی.اس) که با عنوان
لایحه به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود، با تصویب در جلسه علنی
روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۶/۲/۴ و تأیید شورای محترم نگهبان، به پیوست ابلاغ
می گردد.

علی لاریجانی

۳. ۵ علامت گذاری دائمی می تواند از طریق حروف برجسته یا حک کردن یا از طریق نقش انداختن یا سوراخ کردن روی فلز (پانچ کردن) یا هرگونه روش مشابه دیگر علامت گذاری شماره شناسایی کشتی ایجاد شود که اطمینان حاصل شود که علامت گذاری به راحتی قابل پاک کردن نمی باشد.

۴. ۵ در کشتیهای ساخته شده از موادی به غیر از فولاد یا فلز، مرجع دریایی باید روش علامت گذاری شماره شناسایی کشتی را تأیید نماید. «

۶- مقررہ جدید (۵)، پس از مقررہ (۴) موجود به شرح زیر اضافه

می شود:

«مقررہ ۵- ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی

۱. برای هر کشتی که فصل (۱) در مورد آن اعمال می شود، باید یک ثبت

مستمر تاریخچه کشتی صادر شود.

۱. ۲ هدف از ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی، تهیه یک تاریخچه ثبت

شده روی کشتی در ارتباط با اطلاعات مندرج در آن می باشد.

۲. ۲ برای کشتیهای ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)،

ثبت مستمر تاریخچه کشتی باید، حداقل، حاوی تاریخچه کشتیها از اول جولای

۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) باشد.

۳. ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی باید توسط مرجع دریایی برای هر

کشتی که محق به برافراشتن پرچم آن می باشد، صادر شود و باید حداقل شامل

اطلاعات زیر باشد:

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

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

۳- شماره شناسایی کشتی طبق مقررہ (۳)؛

۴- نام کشتی؛

۵- بندری که در آن کشتی ثبت می شود؛

۱. ۹) فصل (۱۱-۲) از چنین نظام‌هایی ناشی می‌شود و هنگامی که مأموران به‌طور مقتضی مجاز شده دلایل روشنی مبنی بر عدم مطابقت کشتی با الزامات فصل (۱۱-۲) یا بخش (الف) این آیین‌نامه داشته باشند، اقدامات مضاعف را میسر می‌سازد (از جمله اخراج یک کشتی از بندر به عنوان یک اقدام واریسی (کنترلی) اتخاذ می‌شود). مقرر (۹.۳) فصل (۱۱-۲) راهکارهای حفاظتی را شرح می‌دهد که اجرای مناسب و عادلانه این اقدامات مضاعف را ترغیب می‌نماید.

۳۱. ۴- مقرر (۹.۲) فصل (۱۱-۲) شامل اقدامات واریسی (کنترلی) جهت حصول اطمینان از تطابق کشتیهایی است که قصد ورود به بندر دولت متعاقد دیگری را دارند و مفهوم کاملاً متفاوتی را در رابطه با واریسی (کنترل) در فصل (۱۱-۲) ارائه می‌دهد که تنها در ارتباط با امنیت کاربرد دارد. به‌موجب این مقرر، ممکن است، پیش از اینکه کشتی وارد بندر شود، اقداماتی صورت گیرد تا امنیت به شکل بهتری تضمین شود. درست مثل مقرر (۹.۱) فصل (۱۱-۲)، به کارگیری این نظام واریسی (کنترلی) مضاعف بستگی دارد به اینکه دلایل روشنی مبنی بر عدم مطابقت کشتی با فصل (۱۱-۲) یا بخش (الف) این آیین‌نامه وجود داشته باشد و شامل راهکارهای حفاظتی مهم در مقرره‌های (۹.۲.۲)، (۹.۲.۵) و نیز مقرر (۹.۳) فصل (۱۱-۲) می‌شود.

۳۲. ۴- دلایل روشن مبنی بر عدم مطابقت کشتی به معنی وجود شواهد یا اطلاعات موثق است مبنی بر اینکه کشتی مزبور با الزامات فصل (۱۱-۲) یا بخش (الف) این آیین‌نامه، یا در نظر گرفتن راهکار مندرج در این بخش از آیین‌نامه، مطابقت ندارد. این شواهد یا اطلاعات موثق ممکن است نشأت گرفته از فضاوت حرفه‌ای مأمور به‌طور مقتضی مجاز شده یا مشاهدات عینی وی به هنگام تصدیق گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی یا گواهینامه بین‌المللی موقت امنیت کشتی، صادره طبق بخش (الف) این آیین‌نامه (گواهینامه)، یا سایر منابع باشد. حتی چنانچه گواهینامه معتبری در کشتی موجود باشد، ممکن است مأموران به‌طور مقتضی مجاز

شده بر اساس قضاوت حرفه‌ای خود، دلایل مشخصی برای باور اینکه کشتی مطابقت ندارد، داشته باشند.

۳۳. ۴- نمونه‌های دلایل مشخص ممکن در مقرره‌های (۱. ۹) و (۲. ۹)

فصل (۲-۱۱) در صورت ارتباط شامل موارد زیر می‌شود:

۱. شواهد حاصل از بازبینی گواهینامه مبنی بر عدم اعتبار گواهینامه یا مقتضی شدن آن؛

۲. شواهد یا اطلاعات موثق مبنی بر وجود نواقص جدی در تجهیزات امنیتی، مستندات یا ترتیبات مورد لزوم فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه؛

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

۴. شواهد یا مشاهدات به‌دست آمده توسط مأمور به‌طور مقتضی مجاز شده با استفاده از قضاوت شغلی وی، مبنی بر اینکه فرمانده یا کارکنان کشتی با روشهای امنیتی مورد نیاز روی کشتی آشنایی ندارند یا نمی‌توانند رزمایش‌های (مانورهای) امنیتی مربوط به کشتی را انجام دهند یا چنین روشها یا رزمایش‌هایی (مانورهای) انجام نشده است؛

۵. شواهد یا مشاهدات به‌دست آمده توسط مأمور به‌طور مقتضی مجاز شده با استفاده از قضاوت شغلی وی، مبنی بر اینکه کارکنان کلیدی کشتی نمی‌توانند به نحو مناسب با دیگر کارکنان کلیدی روی کشتی که مسؤولیت‌های امنیتی دارند ارتباط برقرار نمایند؛

۶. شواهد یا اطلاعات موثق دال بر اینکه کشتی، افرادی را سوار کرده و یا در یک تسهیلات بندری یا از یک کشتی دیگر، کالا یا محموله‌ای را بارگیری کرده است که آن تسهیلات بندری یا کشتی دیگر، در تضاد با فصل (۲-۱۱) یا بخش (الف) این آیین‌نامه می‌باشند و کشتی مورد بحث اظهارنامه امنیتی را تکمیل نکرده

است و اقدامات امنیتی مناسب ویژه یا مضاعفی را اتخاذ نکرده و یا از رویه‌های مناسب امنیتی مربوط به کشتی استفاده نکرده است؛

۷. شواهد یا اطلاعات موثق دال بر این که کشتی افرادی را سوار نموده یا کالا یا محموله‌ای را در یک تسهیلات بندری یا از یک منبع دیگر (به‌طور مثال یک کشتی دیگر، یا از طریق بالگرد) (هلیکوپتر) بارگیری کرده است که آن تسهیلات بندری یا منبع دیگر ملزم به پیروی از فصل (۲-۱۱) یا بخش (الف) این آیین‌نامه نمی‌باشند و کشتی مزبور اقدامات امنیتی مناسب ویژه یا مضاعف را اتخاذ نکرده یا از رویه‌های مناسب امنیتی استفاده نکرده است؛ و

۸. اگر کشتی دارای گواهینامه بین‌المللی موقت امنیتی کشتی باشد که به‌صورت متوالی و پی در پی صادر شده است، همان‌طور که در بند (۴. ۱۹) بخش (الف) توضیح داده شده است، و چنانچه بنا بر قضاوت شغلی مأمور به‌طور مقتضی مجاز شده، یکی از اهداف این کشتی یا شرکت کشتیرانی از درخواست صدور چنین گواهینامه‌ای، اجتناب از تطابق کامل با فصل ۲-۱۱ یا بخش (الف) این آیین‌نامه، بیش از مدت اولین گواهینامه موقت آن‌طور که در بند (۴. ۱۹) بخش (الف) توضیح داده شده، باشد.

۳۴. ۴- مفاهیم حقوق بین‌الملل مقرر (۹) فصل (۲-۱۱) نیز به ویژه مطرح بوده، و این مقرر باید با در نظر داشتن مقرر (۴. ۲) فصل (۲-۱۱) اجراء گردد، زیرا این امکان وجود دارد که در شرایطی اقداماتی خارج از حیطه فصل (۲-۱۱) انجام شود یا لازم باشد که حقوق کشتیهای تحت تأثیر واقع شده، خارج از حیطه فصل ۲-۱۱ مورد بررسی قرار گیرد. بنابراین مقرر (۹) فصل (۲-۱۱) به دولتهای متعاقد در انجام اقداماتی که بر اساس و سازگار با حقوق بین‌الملل باشد و تضمین ایمنی و امنیت افراد، کشتیها، تسهیلات بندری و دیگر اموال در مواقعی که کشتی هر چند با فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه مطابقت دارد، همچنان یک خطر امنیتی محسوب می‌شود، لطمه‌ای وارد نمی‌نماید.

۳۵-۴- هنگامی که یک دولت متعاهد اقدامات واریسی (کنترلی) را در مورد یک کشتی به اجراء می‌گذارد، باید بدون درنگ، اطلاعات کافی را در اختیار مرجع دریایی مربوط قرار دهد تا مرجع دریایی بتواند به‌طور کامل ارتباط برقرار نماید.

واریسی (کنترل) کشتیها در بندر

۳۶-۴- هنگامی که عدم تطابق مربوط به نقص در تجهیزات یا اشتباه در مستندات باشد و منجر به توقیف آن کشتی شود و عدم تطابق را نتوان در بندر بازرسی اصلاح کرد، دولت متعاهد می‌تواند به کشتی اجازه دهد تا به بندر دیگری برود مشروط بر اینکه تمامی شرایط توافق شده بین کشورهای ساحلی و مرجع دریایی یا فرمانده برآورده شود.

کشتیهایی که قصد ورود به بندر دولت متعاهد دیگری را دارند

۳۷-۴- مقرر (۱.۲.۹) فصل (۲-۱۱) شامل فهرست اطلاعاتی است که دولتهای متعاهد ممکن است آنها را به عنوان شرط ورود به بندر از کشتی مطالبه نمایند. یکی از اطلاعاتی که در فهرست آمده است تأیید اقدامات ویژه یا مضاعفی است که کشتی در ۱۰ بندر آخری که مراجعه کرده است، اتخاذ نموده است. مثالها ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. سوابق اقدامات اتخاذ شده هنگام مراجعه به تسهیلات بندری‌ای که در قلمرو کشوری قرار گرفته است که دولت متعاهد نمی‌باشد، به‌ویژه اقداماتی که به‌طور طبیعی توسط تسهیلات بندری واقع در قلمرو دولتهای متعاهد صورت گرفته است؛ و

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

۳۸-۴- یک مورد دیگر از اطلاعات فهرست شده که ممکن است به عنوان شرط ورود به بندر مطالبه شود، این است که تأیید شود رویه‌های مناسب امنیتی در طی فعالیت کشتی با کشتی در مدت ده بار ورود قبلی کشتی به تسهیلات بندری اتخاذ شده است. معمولاً نیازی به درج و ثبت جابه‌جایی راهنماها، مسائل گمرکی،

مهاجرت، تشریفات امنیتی، سوخت‌گیری، دوبه کاری، بارگیری ملزومات و تخلیه زباله کشتی در تسهیلات بندری نیست زیرا این موارد طبیعتاً در طرح امنیتی تسهیلات بندری ذکر می‌شود. نمونه اطلاعاتی که می‌تواند ارائه می‌شود به قرار زیر است:

۱. سوابق اقدامات اتخاذ شده حین انجام فعالیت کشتی با کشتی، با کشتی‌ای که پرچم کشوری را برافراشته است که دولت متعاقد نمی‌باشد، به‌ویژه اقداماتی که به‌طور معمول توسط کشتیهایی که پرچم دولتهای متعاقد را برافراشته‌اند، صورت گرفته است؛

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

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

۳۹. ۴- نمونه‌های دیگر اطلاعات امنیتی مناسب که جهت کمک به حصول اطمینان از ایمنی و امنیت افراد، تسهیلات بندری، کشتیها و سایر دارایی‌ها به عنوان شرط ورود به بندر مورد نیاز است به قرار زیر است:

۱. اطلاعات موجود در ثبت خلاصه تاریخچه مستمر کشتی؛

۲. موقعیت مکانی کشتی در زمان گزارش دهی؛

۳. زمان تقریبی ورود کشتی به بندر؛
۴. فهرست کارکنان کشتی (خدمه)؛
۵. توضیحات کلی در مورد کالاهای روی کشتی؛
۶. فهرست مسافری؛ و
۷. اطلاعات مورد لزومی که طبق مقرر (۵) فصل (۲-۱۱) باید همراه باشد.
۴۰. ۴- مقرر (۵، ۲، ۹) فصل (۲-۱۱) به فرمانده کشتی اجازه می‌دهد که به محض اطلاع از این که کشور صاحب بندر یا کشور ساحلی اقدامات واری (کنترلی) را طبق مقرر (۲، ۹) فصل (۲-۱۱) اعمال می‌نماید، قصد خود را مبنی بر ورود کشتی به بندر، بازپس بگیرد. اگر فرمانده قصد خود را بازپس بگیرد، مقرر (۹) فصل (۲-۱۱) به هیچ وجه اعمال نمی‌شود و هر گونه اقدام دیگری که صورت می‌گیرد باید بر مبنای طبق حقوق بین‌الملل باشد.
- مقررات اضافی
۴۱. ۴- در کلیه موارد، هنگامی که از ورود کشتی ممانعت به عمل می‌آید یا کشتی از بندری اخراج می‌شود، کلیه حقایق شناخته شده باید به اطلاع مسئولان کشورهای ذی‌ربط برسد. این اطلاعات باید حاوی موارد زیر باشد، اگر شناخته شود:
۱. نام کشتی، پرچم آن، شماره شناسایی کشتی، علامت خطاب، نوع کشتی و کالا؛
۲. دلیل عدم پذیرش جهت ورود یا اخراج از بندر یا مناطق بندری؛
۳. چنانچه مربوط باشد، ماهیت هرگونه عدم تطابق امنیتی؛
۴. چنانچه مربوط باشد، جزئیات هرگونه تلاش صورت گرفته جهت رفع عدم تطابق، از جمله هرگونه شرایط وضع شده به کشتی جهت سفر؛
۵. بندر(های) پیشین که به آن مراجعه کرده است و بنادری که اعلام نموده به آنها مراجعه خواهد نمود؛

۶. زمان عزیمت کشتی و زمان احتمالی تخمین زده شده ورود کشتی به آن

بنادر؛

۷. هر دستور داده شده به کشتی، به‌طور مثال: گزارش‌دهی در طول مسیر آن؛

۸. اطلاعات موجود در مورد سطح امنیتی ای که کشتی در وضعیت فعلی در

آن فعالیت می‌نماید؛

۹. اطلاعات مربوط به ارتباطاتی که کشور صاحب بندر با مرجع دریایی

داشته است؛

۱۰. نقطه تماس کشور صاحب بندری که به‌منظور جمع‌آوری اطلاعات

بیشتر، گزارش تهیه می‌نماید؛

۱۱. فهرست خدمه و

۱۲. سایر اطلاعات مربوط.

۴۲. ۴- کشورهای ذی‌ربط جهت ارسال اطلاعات، شامل آن کشورهایی

می‌شود که در مسیر پیش‌بینی شده کشتی تا بندر بعدی قرار دارند، به‌ویژه اگر

کشتی قصد داشته باشد که وارد آبهای سرزمینی آن کشور ساحلی شود. دیگر

کشورهای ذی‌ربط شامل کشورهای صاحب بندری می‌شود که کشتی پیشتر به آنها

مراجعه کرده است، به این ترتیب امکان دستیابی به اطلاعات بیشتر میسر می‌شود و

مسائل امنیتی مربوط به بنادر قبلی قابل حل خواهد بود.

۴۳. ۴- به هنگام اعمال اقدامات وارسی (کنترلی) و تطابقی، مأموران به‌طور

مقتضی مجاز شده باید اطمینان حاصل نمایند که هرگونه اقدامات یا مراحل اعمال

شده مناسب هستند. این قبیل اقدامات یا مراحل، باید منطقی بوده و از حداقل

سختگیری و زمان لازم جهت رفع یا کاهش عدم تطابق برخوردار باشد.

۴۴. ۴- واژه «تأخیر» در مقررۀ (۱. ۵. ۳. ۹) نیز به شرایطی اشاره می‌کند که

متعاقب اقدامات انجام شده به‌موجب این مقررۀ، به کشتی مزبور بی دلیل اجازه

ورود به بندر داده نمی‌شود یا کشتی بدون دلیل از بندر اخراج می‌گردد.

کشتیهای غیرمعاهده‌ای (غیرکنوانسیون) (کشتیهایی که اندازه آنها زیر حد استاندارد معاهده (کنوانسیون) باشد)

۴۵. ۴- در رابطه با کشتیهایی که پرچم کشوری را برافراشته‌اند که جزء دولت متعاهد معاهده (کنوانسیون) نمی‌باشد و عضو تشریفات (پروتکل) سولاس ۱۹۸۸ (۱۳۶۷)^۱ نیز نمی‌باشد، دولت‌های متعاهد نباید رفتار مساعدتری با چنین کشتیهایی داشته باشند. در نتیجه الزامات مقرر (۹) فصل (۲-۱۱) و راهکار مندرج در این بخش از آیین‌نامه باید در مورد آن کشتیها اعمال گردد.

۴۶. ۴- کشتیهای غیرمعاهده‌ای (غیرکنوانسیون) نیز تحت اقداماتی قرار می‌گیرند که از طریق آنها امنیت کشورها حفظ می‌شود. این اقدامات باید با توجه کافی به الزامات فصل ۲-۱۱ و راهکار مندرج در این بخش از آیین‌نامه اتخاذ شود.

۵- اظهارنامه امنیتی

کلیات

۱. ۵- اظهارنامه امنیتی (دی آ اس) باید زمانی تکمیل شود که دولت متعاهد تسهیلات بندری یا یک کشتی انجام آن را لازم بدانند.

۱. ۱. ۵- ممکن است نتایج حاصل از ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس ای)، لزوم اظهارنامه امنیتی را روشن سازد و دلایل و شرایطی که برای آن، چنین اظهارنامه امنیتی لازم است باید در طرح امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس ای) ذکر گردد.

۲. ۱. ۵- لزوم اظهارنامه امنیتی ممکن است توسط مرجع دریایی برای کشتیهایی که محق به برافراشتن پرچم آن هستند یا در نتیجه ارزیابی امنیتی کشتی مشخص شود و باید در طرح امنیتی کشتی ذکر شود.

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

۲. ۵- احتمال دارد که تکمیل اظهارنامه امنیتی در سطوح امنیتی بالاتر درخواست شود؛ هنگامی که یک کشتی از سطح امنیتی بالاتری نسبت به تسهیلات بندری یا کشتی دیگری که با آن تعامل دارد برخورددار باشد و نیز در هنگام فعل و انفعال کشتی / بندر یا فعالیت‌های کشتی با کشتی که به دلایل خاص آن کشتی از قبیل بار یا مسافران آن و یا شرایط موجود در تسهیلات بندری یا ترکیبی از تمامی این عوامل، خطر زیادی را برای اشخاص، دارایی‌ها و محیط زیست ایجاد می‌نماید.

۱. ۲. ۵- چنانچه یک کشتی یا یک مرجع دریایی به نیابت از کشتیهایی که محق به برافراشتن پرچم آن هستند تکمیل اظهارنامه امنیتی را درخواست می‌کنند، مأمور امنیتی تسهیلات بندری (بی اف اس آ) یا مأمور امنیتی کشتی (اس اس آ) باید چنین درخواستی را تأیید کرده و در رابطه با اقدامات امنیتی مناسب بحث و گفتگو نمایند.

۳. ۵- همچنین، مأمور امنیتی تسهیلات بندری می‌تواند پیش از تعامل کشتی / بندر که در طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری ذکر شده، به عنوان یک موضوع قابل توجه، اظهارنامه امنیتی را درخواست نماید. مثال‌ها ممکن است شامل سوار یا پیاده کردن مسافران، نقل و انتقال، بارگیری یا تخلیه کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین باشد. ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری همچنین ممکن است تسهیلاتی را در مناطق پرجمعیت و یا در مجاورت آن و یا فعالیت‌های مهم اقتصادی را مشخص نماید که مستلزم اظهارنامه امنیتی هستند.

۴. ۵- هدف اصلی از اظهارنامه امنیتی حصول اطمینان از این امر است که کشتی با تسهیلات بندری و یا با دیگر کشتیهایی که با آنها فعالیت متقابل دارد، در مورد اقدامات امنیتی مربوط که هر یک طبق مقررات طرح‌های امنیتی تأیید شده خود اتخاذ می‌نمایند، به توافق رسیده‌اند.

۱. ۴. ۵- اظهارنامه مورد توافق باید هم توسط تسهیلات بندری و هم کشتی (کشتیها)، امضاء و تاریخ زده شود، تا در صورت اجراء مطابقت آنها را با فصل

(۱۱-۲) و بخش (الف) این آیین نامه نشان دهد و باید شامل مدت اعتبار، سطح یا سطوح امنیتی مربوط و جزئیات تماس مربوط باشد.
۴. ۵- تغییر در سطح امنیتی ممکن است منجر به تکمیل یک اظهارنامه جدید یا بازنگری شده شود.

۵. ۵- اظهارنامه امنیتی باید به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی یا در صورت امکان، به زبان مشترک بین تسهیلات بندری و کشتی یا کشتیها، تکمیل شود.

۶. ۵- یک نمونه از اظهارنامه امنیتی در پیوست (۱) این بخش از آیین نامه ارائه شده است. این نمونه مربوط به اظهارنامه بین یک کشتی و یک تسهیلات بندری است. اگر قرار است که اظهارنامه امنیتی برای دو کشتی تکمیل گردد، این نمونه باید به صورت مناسب اصلاح گردد.

۶- تعهدات شرکت کشتیرانی

کلیات

۱. ۶- مقرر (۵) فصل (۲-۱۱) از شرکت کشتیرانی می خواهد تا اطلاعاتی را در اختیار فرمانده کشتی قرار دهد تا وی بتواند الزامات شرکت کشتیرانی را طبق مفاد آن مقرر برآورده سازد. این اطلاعات موارد زیر را در برمی گیرد:

۱. طرفهای مسؤول تعیین کارکنان عرشه، مانند شرکت های مدیریت کشتی، نمایندگان به کار گزاری خدمه، پیمانکاران، و صاحب امتیازان (به طور مثال خرده فروش ها، کازینوها و غیره)؛

۲. طرفهای مسؤول تصمیم گیری در خصوص به کارگیری کشتی مثل اجاره کننده (اجاره کنندگان) کشتی بر اساس مدت زمان یا به صورت درستی یا دیگر نهادهایی که چنین صلاحیتی دارند؛ و

۳. در مواردی که کشتی تحت شرایط قرارداد اجاره به کار گرفته می شود، جزئیات تماس طرفهای قرارداد شامل جزئیات مدت قرارداد یا جزئیات اجاره کنندگان آن؛

- ۶- نام مالک (مالکین) ثبت شده و نشانی (نشانی‌های) ثبت شده آنان؛
- ۷- نام اجاره‌کننده (اجاره‌کنندگان) ثبت شده در بستر کشتی و نشانی (نشانی‌های) ثبت شده آنها، چنانچه عملی باشد؛
- ۸- نام شرکت کشتیرانی آن‌طور که در مقررۀ (۱) فصل (۹) تعریف شده، نشانی ثبت شده آن و نشانی (نشانی‌هایی) که از آنجا فعالیت‌های مدیریت ایمنی انجام می‌شود؛
- ۹- نام مؤسسه (مؤسسات) رده‌بندی که کشتی در آنجا رده‌بندی شده است؛
- ۱۰- نام مرجع دریایی یا دولت متعاقد یا سازمان شناخته شده‌ای که سند انطباق (یا سند انطباق موقت) را که در آیین‌نامه مدیریت ایمنی کشتیها به نحو موصوف در مقررۀ (۱) فصل (۹) مشخص شده برای شرکتی که از کشتی بهره‌برداری می‌کند، صادر کرده است و نام گروهی که ممیزی را انجام داده‌اند که براساس آن این سند صادر شده، اگر آن گروه، گروهی غیر از گروه صادرکننده سند باشد.
- ۱۱- نام مرجع دریایی یا دولت متعاقد یا سازمان شناخته شده‌ای که گواهینامه مدیریت ایمنی (یا گواهینامه موقت مدیریت ایمنی) را که در آیین‌نامه مدیریت ایمنی کشتیها به نحو موصوف در مقررۀ (۱) فصل (۹) مشخص شده، برای کشتی صادر کرده است و نام گروهی که ممیزی را انجام داده‌اند که بر آن اساس گواهینامه صادر شده است، اگر آن گروه، گروهی غیر از گروه صادرکننده گواهینامه باشد؛
- ۱۲- نام مرجع دریایی یا دولت متعاقد یا سازمان امنیتی شناخته شده‌ای که گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی (یا گواهینامه موقت بین‌المللی امنیت کشتی) که در بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس به نحو موصوف در مقررۀ (۱) فصل (۲-۱۱) مشخص شده، را برای کشتی صادر کرده است و نام گروهی که کار تأیید را انجام داده‌اند که بر آن اساس گواهینامه صادر شده، اگر آن گروه، گروهی غیر از گروه صادرکننده گواهینامه باشد؛ و

۶.۲- طبق مقرر (۵) فصل (۲-۱۱) شرکت کشتیرانی متعهد می‌باشد که این اطلاعات را هنگامی که تغییری ایجاد می‌شود به‌روز نموده و آنها را نگهداری کند.

۶.۳- این اطلاعات باید به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی باشد.

۶.۴- در رابطه با کشتیهای ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، این اطلاعات باید نشانگر شرایط حقیقی در آن تاریخ باشد.

۶.۵- در رابطه با کشتیهای ساخته شده در تاریخ اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) یا پس از آن و برای کشتیهای ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) که در تاریخ اول جولای (۱۱ تیر) هنوز خدمات‌دهی خود را آغاز نکرده‌اند، اطلاعات مزبور باید از زمان به خدمت‌گیری مجدد کشتی تهیه شود و باید شرایط حقیقی در آن تاریخ را نشان دهد.

۶.۶- چنانچه یک کشتی پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، از خدمت‌دهی خارج شود، اطلاعات مذکور باید از تاریخ به خدمت‌گیری مجدد کشتی تهیه شود و باید نشانگر شرایط حقیقی در آن تاریخ باشد.

۶.۷- نیازی به نگهداری اطلاعات تهیه شده پیشین که ربطی به شرایط حقیقی در آن تاریخ ندارد، روی کشتی نمی‌باشد.

۶.۸- هنگامی که مسئولیت فعالیت یک کشتی به یک شرکت کشتیرانی دیگر محول می‌شود، نیازی به نگهداری اطلاعات مربوط به شرکت کشتیرانی‌ای که کشتی را اداره می‌کرده است، روی کشتی وجود ندارد.

به علاوه، راهکارهای مربوط دیگر در قسمت‌های (۸)، (۹) و (۱۳) ارائه شده است.

۷- امنیت کشتی

راهکار مربوط در قسمت‌های (۸)، (۹) و (۱۳) ارائه شده است.

۸- ارزیابی امنیتی کشتی

ارزیابی امنیتی

۱. ۸- مأمور امنیتی شرکت (سی اس ا) مسؤول حصول اطمینان از انجام ارزیابی امنیتی کشتی (اس اس ای) برای هر یک از کشتیهای ناوگان شرکت مذکور می باشد که ملزم به رعایت مقررات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین نامه می باشند و مسؤولیت انجام این کار به عهده مأمور امنیتی شرکت (سی اس ا) می باشد. اگرچه مأمور امنیتی شرکت نیازی نیست لزوماً کلیه وظایف محوله مربوط به سمت خود را شخصاً انجام دهد، مسؤولیت نهائی حصول اطمینان از صحت انجام آنها بر عهده شخص مأمور امنیتی شرکت خواهد بود.

۲. ۸- پیش از شروع ارزیابی امنیتی کشتی، مأمور امنیتی شرکت باید مطمئن شود که از اطلاعات موجود مربوط به ارزیابی خطر برای بندری که کشتی به آنها مراجعه خواهد کرد یا در آنها مسافرتین پیاده یا سوار می شوند و اطلاعات مربوط به تسهیلات بندری و اقدامات حفاظتی آنها، بهره برداری صورت گرفته است. مأمور امنیتی شرکت باید گزارش های پیشین در مورد نیازهای امنیتی مشابه را مطالعه نماید. در صورت امکان، مأمور امنیتی شرکت باید با افراد ذریع مربوط روی کشتی و تسهیلات بندری ملاقات نموده و در مورد اهداف و شیوه های ارزیابی بحث و گفتگو نماید. مأمور امنیتی شرکت باید تابع راهنمایی های خاصی باشد که توسط دولتهای متعاقد پیشنهاد می شود.

۳. ۸- ارزیابی امنیتی کشتی باید موارد زیر را روی کشتی یا داخل کشتی مورد توجه قرار دهد:

۱. امنیت فیزیکی؛
۲. یکپارچگی ساختاری؛
۳. نظام های حفاظت از کارکنان؛
۴. سیاست های شکلی؛
۵. سامانه های رادیویی و مخابراتی، شامل سامانه ها و شبکه های رایانه ای (کامپیوتری)؛ و

۶. دیگر مکانهایی که در صورت آسیب دیدگی و یا استفاده جهت مشاهده غیرمجاز، خطری برای افراد، اموال یا عملیات روی کشتی یا درون تسهیلات بندری ایجاد می نمایند.

۴. ۸- افرادی که در انجام ارزیابی امنیتی کشتی شرکت می نمایند باید قادر باشند در موارد زیر کمکهای کارشناسانه ارائه دهند:

۱. شناخت الگوها و تهدیدهای امنیتی موجود؛
۲. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛
۳. شناسایی الگوهای شخصیتی یا رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می اندازند، بدون هیچ گونه تبعیض؛
۴. شیوه های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
۵. روش های مورد استفاده جهت ایجاد یک حادثه امنیتی؛
۶. تأثیرات انفجار در تجهیزات و سازه های کشتی؛
۷. امنیت کشتی؛
۸. فعالیت های تجاری متقابل کشتی / بندر؛
۹. برنامه ریزی پیش آمدهای محتمل الوقوع و آمادگی و واکنش در مواقع اضطراری؛

۱۰. امنیت فیزیکی؛
۱۱. سامانه های رادیویی و مخابراتی، شامل سامانه ها و شبکه های رایانه ای (کامپیوتری)؛

۱۲. مهندسی دریایی؛ و
 ۱۳. فعالیت های کشتی و بندر.
۵. ۸- مأمور امنیتی شرکت باید اطلاعات مورد نیاز جهت انجام ارزیابی را جمع آوری نموده و ثبت نماید که شامل موارد زیر می باشد:
۱. طرح کلی کشتی؛

۲. مناطقی که باید دسترسی به آنها محدود شود، از قبیل پل فرماندهی، موتورخانه گروه (الف)، دیگر ایستگاههای واریسی (کنترلی) آنطور که در فصل (۲-۲) ذکر شده است و غیره؛

۳. موقعیت و عملکرد هر یک از نقاط دسترسی حقیقی یا احتمالی به کشتی؛
۴. تغییرات جزر و مدی که ممکن است در میزان آسیب پذیری یا امنیت کشتی تأثیر بگذارد؛

۵. محل انبار کالا و نحوه چیدن کالا؛

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

۷. مکانهایی که بار بدون همراه در آن نگهداری می‌شوند؛

۸. تجهیزات وضعیت اضطراری و آماده باش موجود جهت ارائه خدمات ضروری؛

۹. تعداد کارکنان کشتی، وظایف امنیتی موجود و فعالیت‌های موجود و مربوط به الزامات آموزشی شرکت؛

۱۰. تجهیزات ایمنی و امنیتی موجود جهت حفاظت از مسافران و کارکنان کشتی؛

۱۱. مسیرهای فرار و تخلیه و ایستگاههای تجمع که باید جهت اطمینان از تخلیه اضطراری ایمن و منظم از کشتی ایجاد شوند؛

۱۲. توافق‌های موجود با شرکتهای امنیتی خصوصی که خدمات امنیتی درون کشتی و درون آبی را ارائه می‌کنند؛ و

۱۳. اقدامات و راهکارهای امنیتی در حال اجراء، از جمله بازرسی‌ها و روشهای واریسی (کنترلی)، سامانه‌های شناسایی، تجهیزات نظارتی و مراقبتی، اوراق شناسایی کارکنان، سامانه‌های ارتباطی، زنگهای اعلام خطر، روشنائی، واریسی (کنترل) دسترسی و دیگر سامانه (سیستم) های مقتضی.

۶. ۸- ارزیابی امنیتی کشتی باید هر یک از نقاط دسترسی شناسایی شده، مانند عرشه‌های آزاد (رویاز) را مورد سنجش قرار دهد و امکان استفاده از آن را

توسط افرادی که قصد نقض امنیت دارند، ارزیابی نماید. این امر شامل نقاط دسترسی جهت افرادی که دسترسی قانونی دارند و همچنین افرادی که درصدد ورود غیرمجاز هستند می شود.

۸.۷- ارزیابی امنیتی کشتی باید تداوم ارتباط اقدامات امنیتی موجود، راهکارها، رویه ها و عملکردها را در هر دو شرایط معمول و اضطراری بررسی نماید و باید یک راهکار امنیتی که شامل موارد زیر باشد، تعیین نماید:

۱. مناطق محدودیت دار؛
۲. شیوه های واکنش در برابر آتش یا دیگر شرایط اضطراری؛
۳. سطح نظارت بر کارکنان کشتی، مسافران، بازدیدکنندگان، فروشندگان، فن ورز (تکنسین) های تعمیراتی، کارگران عرشه و غیره؛
۴. تعداد و کارآمدی گشتهای امنیتی؛
۵. سامانه های واریسی (کنترل) دسترسی شامل سامانه (سیستم) های شناسایی؛
۶. سامانه ها و شیوه های ارتباطات امنیتی؛
۷. دریهای امنیتی، حصارها و روشنایی؛ و
۸. سامانه ها و تجهیزات امنیتی و نظارتی، اگر موجود باشد.
- ۸.۸- ارزیابی امنیتی کشتی باید افراد، فعالیت ها، خدمات و عملیاتی که حفاظت از آنها اهمیت دارد را مورد توجه قرار دهد، از جمله:

۱. کارکنان کشتی؛
۲. مسافران، بازدیدکنندگان، فن ورز (تکنسین) های تعمیراتی، کارکنان تسهیلات بندری و غیره؛
۳. توانایی حفظ ناوبری ایمن و واکنش در شرایط اضطراری؛
۴. بار، به ویژه کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین؛
۵. انفارهای کشتی؛
۶. سامانه ها و تجهیزات ارتباطات امنیتی، اگر موجود باشد؛ و
۷. سامانه ها و تجهیزات امنیتی نظارتی. اگر موجود باشد.

۸-۹- ارزیابی امنیتی کشتی باید کلیه خطرات احتمالی، شامل انواع حوادث

امنیتی زیر را مدنظر قرار دهد:

۱. هرگونه آسیب یا تخریب وارده به کشتی یا تسهیلات بندری، به‌طور مثال:

پموسیله وسایل انفجاری، ایجاد حریق عمدی، خراب کاری، یا کارشکنی؛

۲. ربودن یا تصرف کشتی یا افراد روی آن؛

۳. دستکاری محموله، تجهیزات یا سامانه‌های ضروری کشتی یا انبارهای آن؛

۴. دسترسی یا استفاده غیرمجاز، از جمله حضور مسافران قاچاق؛

۵. قاچاق اسلحه یا تجهیزات، شامل سلاحهای کشتار جمعی؛

۶. استفاده از کشتی جهت حمل افرادی که قصد ایجاد حادثه امنیتی دارند و

یا حمل تجهیزات آنان توسط کشتی؛

۷. استفاده از خود کشتی به عنوان یک حربه یا به عنوان وسیله‌ای جهت

ایجاد خسارت یا تخریب؛

۸. حمله به کشتی از سوی دریا هنگامی که کشتی در اسکله یا لنگرگاه

است؛ و

۹. حمله به کشتی مادامی که در دریا است.

۱۰-۸- ارزیابی امنیتی کشتی باید تمامی آسیب‌پذیری‌های ممکن، از جمله

موارد زیر را مدنظر قرار دهد:

۱. تضاد بین اقدامات امنیتی و اقدامات ایمنی؛

۲. تضاد بین وظایف روی کشتی و وظایف امنیتی؛

۳. وظایف مراقب و نگهبانی، تعداد کارکنان کشتی به‌ویژه پیامدهای

مربوط به خستگی، میزان هوشیاری و نحوه عملکرد خدمه؛

۴. هرگونه نقص شناسایی‌شده در آموزش‌های امنیتی؛

۵. هرگونه تجهیزات و سامانه‌های امنیتی، از جمله سامانه‌های ارتباطی.

۱۱-۸- مأمور امنیتی شرکت و مأمور امنیتی کشتی باید همیشه نسبت به تأثیر

اقدامات امنیتی بر کارکنان کشتی که به مدت طولانی در کشتی می‌مانند توجه داشته

باشند. به هنگام تدوین اقدامات امنیتی، باید توجه خاصی به راحتی، آسایش و حریم شخصی کارکنان کشتی و توانایی حفظ کارآمدی آنها در مدت‌های طولانی مبذول شود.

۱۲. ۸- به محض تکمیل ارزیابی امنیتی کشتی، باید گزارشی تهیه شود، شامل خلاصه‌ای از نحوه انجام ارزیابی، شرحی از هر آسیب‌پذیری شناسایی شده در طی ارزیابی و شرحی از اقدامات متقابلی که ممکن است در ارتباط با هر آسیب‌پذیری مورد استفاده قرار گیرد. گزارش مزبور باید از دسترسی غیرمجاز یا افشاء محافظت شود.

۱۳. ۸- اگر ارزیابی امنیتی کشتی توسط شرکت کشتیرانی صورت نگیرد، گزارش ارزیابی امنیتی کشتی باید توسط مأمور امنیتی شرکت بازنگری شده و تأیید گردد.

بازرسی امنیتی در محل

۱۴. ۸- بازرسی امنیتی در محل، جزء لاینفک هر ارزیابی امنیتی کشتی می‌باشد. بازرسی امنیتی در محل باید اقدامات حفاظتی موجود روی کشتی، روشها و فعالیت‌ها را جهت اهداف زیر ارزیابی نموده و محک بزند:

۱. حصول اطمینان از انجام کلیه وظایف امنیتی کشتی؛
۲. واریسی (کنترل) مناطق محدودیت‌دار به منظور حصول اطمینان از اینکه تنها افراد مجاز حق دسترسی دارند؛

۳. واریسی (کنترل) دسترسی به کشتی شامل هرگونه سامانه‌های شناسایی؛

۴. نظارت بر مناطق عرشه و اطراف کشتی؛

۵. واریسی (کنترل) سوار شدن افراد و وسایل شخصی آنها (بارهای با همراه و بدون همراه و وسایل شخصی کارکنان کشتی)؛

۶. نظارت بر جابه‌جایی کالا و تحویل مایحتاج کشتی؛ و

۷. حصول اطمینان از در دسترس بودن آسان ارتباطات، اطلاعات و تجهیزات امنیتی کشتی.

۹- طرح امنیتی کشتی

کلیات

۱. ۹- مأمور امنیتی شرکت (سی اس ا) مسؤل حصول اطمینان از تهیه طرح امنیتی کشتی (اس اس پی) و ارائه آن جهت تأیید می باشد. مقصد هر طرح امنیتی کشتی بسته به نوع کشتیهایی که تحت پوشش قرار می دهد، متفاوت می باشد. ارزیابی امنیتی کشتی، ویژگی های خاص یک کشتی و تهدیدات احتمالی و آسیب پذیری ها را مشخص خواهد نمود. برای تهیه طرح امنیتی کشتی، لازم است که به تفصیل به این ویژگی ها پرداخته شود. مراجع دریایی ممکن است در مورد تهیه و مفاد طرح امنیتی کشتی توصیه ای را ارائه نمایند.

۲. ۹- کلیه طرح های امنیتی کشتی باید موارد زیر را ارائه دهد:

۱. جزئیات ساختار سازمانی امنیت کشتی؛
 ۲. جزئیات ارتباطات کشتی با شرکت کشتیرانی، تسهیلات بندری یا دیگر کشتیها و مسؤولان ذی ربطی که دارای مسؤولیت امنیتی هستند؛
 ۳. جزئیات مربوط به سامانه های ارتباطی جهت برقراری ارتباط مداوم و مؤثر در داخل کشتی و بین کشتی با سایرین، از جمله تسهیلات بندری؛
 ۴. جزئیات اقدامات امنیتی پایه در سطح امنیتی ۱، شامل اقدامات عملیاتی و فیزیکی که همواره اجراء می شوند؛
 ۵. جزئیات اقدامات امنیتی مضاعف که به کشتی اجازه می دهد بدون تأخیر به سطح امنیتی ۲ و در صورت لزوم به سطح امنیتی ۳ ارتقاء پیدا نماید؛ و
 ۶. آمادگی جهت بازنگری یا ممیزی مداوم طرح امنیتی کشتی و اصلاح آن با توجه به تجارب یا تغییر شرایط؛ و
 ۷. تشریفات گزارش دهی تفصیلی به نقاط تماس دولتهای متعاقد ذی ربط.
۳. ۹- تهیه یک طرح امنیتی کارآمد برای کشتی، باید بر اساس یک ارزیابی کلی از کلیه مسائلی باشد که به امنیت کشتی مربوط می شود به ویژه شامل یک

ارزیابی همه جانبه از ویژگی های فیزیکی و عملیاتی هر کشتی، از قبیل طرح سفر هر کشتی.

۴. ۹- کلیه طرح های امنیتی کشتی باید توسط مرجع دریایی یا به نیابت از آن تأیید شود. اگر مرجع دریایی از یک سازمان امنیتی شناخته شده (آراس ا) جهت بازنگری یا تأیید طرح امنیتی کشتی استفاده می کند، سازمان امنیتی مزبور نباید با هر سازمان امنیتی شناخته شده دیگری که طرح امنیتی را تهیه کرده یا در تهیه آن همکاری نموده است، ارتباط برقرار نماید.

۵. ۹- مأموران امنیتی شرکت و مأموران امنیتی کشتی باید راهکارهایی جهت انجام امور زیر تدوین نمایند:

۱. ارزیابی تداوم کارآیی طرح امنیتی کشتی؛ و

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

۶. ۹- اقدامات امنیتی مندرج در طرح امنیتی کشتی، باید در زمان تصدیق اولیه جهت تطابق کشتی با الزامات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین نامه اجراء گردد. در غیر این صورت، نمی توان گواهی نامه بین المللی امنیت مورد نیاز کشتی را برای کشتی مزبور صادر کرد. اگر متعاقباً هرگونه نقصی در تجهیزات یا سامانه های امنیتی ایجاد شود یا به هر دلیلی وقفه ای در یک اقدام امنیتی صورت گیرد، باید تدابیر امنیتی معادل و موقتی اتخاذ شود و به مرجع دریایی اطلاع داده شود و به تأیید آن برسد.

سازماندهی و انجام وظایف امنیتی کشتی

۷. ۹- علاوه بر راهکار مندرج در بند (۲. ۹)، طرح امنیتی کشتی باید موارد

زیر که به کلیه سطوح امنیتی مربوط می شود را تعیین نماید:

۱. وظایف و مسؤولیت های کلیه کارکنان روی کشتی که دارای وظایف

امنیتی هستند؛

۲. روشها یا حفاظت های لازم جهت میسر نمودن حفظ ارتباطات مداوم در

کلیه اوقات؛

۳. روشهای مورد نیاز جهت ارزیابی تداوم کارایی رویه‌های امنیتی و هرگونه تجهیزات و سامانه‌های نظارتی و امنیتی، از قبیل روشهای تشخیص نقص یا درست کار نکردن تجهیزات یا سامانه‌ها و روشهای واکنش در برابر آنها؛
۴. روشها و تشریفات حفاظت از اطلاعات حساس امنیتی که به شکل کاغذی یا به صورت الکترونیکی نگهداری می‌شوند؛
۵. نوع سامانه‌ها و تجهیزات مراقبتی و امنیتی و الزامات مربوط به نگهداری آنها، چنانچه موجود باشد؛
۶. روشهای حصول اطمینان از ارائه به موقع و ارزیابی گزارش‌های مربوط به موارد احتمالی نقض امنیت یا مسائل امنیتی؛ و
۷. روشهای تهیه، حفظ و نگهداری، و روزآمد سازی فهرست موجودی کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین موجود در کشتی، از جمله محل آنها.
۸. ۹- مابقی بخش (۹) به‌طور ویژه به اقدامات امنیتی می‌پردازد که در هر سطح امنیتی ممکن است اتخاذ گردد که شامل موارد زیر می‌باشد:
۱. دسترسی کارکنان کشتی، مسافران، بازدیدکنندگان و غیره به کشتی؛
 ۲. مناطق محدودیت‌دار روی کشتی؛
 ۳. جابه‌جایی کالا؛
 ۴. تحویل مایحتاج کشتی؛
 ۵. جابه‌جایی بار بدون همراه؛ و
 ۶. نظارت بر امنیت کشتی.
- دسترسی به کشتی
۹. ۹- طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی را تعیین نماید که کلیه روشهای دسترسی به کشتی را که در ارزیابی امنیتی کشتی مشخص شده است، پوشش می‌دهد و باید شامل موارد زیر باشد:
۱. نردبان‌های دسترسی؛
 ۲. پله‌های ورودی به کشتی؛

۱۳- تاریخی که در آن کشتی از ثبت آن کشور درمی آید.

۱. ۴ هرگونه تغییرات در رابطه با اطلاعات موضوع بندهای (۴، ۳) تا (۱۲، ۳) باید در ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی درج گردد به نحوی که اطلاعات روزآمد و موجود را همراه با تاریخچه تغییرات، در اختیار بگذارد.

۲. ۴ در صورت هرگونه تغییر در رابطه با اطلاعات موضوع بند (۱، ۴)، مرجع دریایی باید در اسرع وقت که عملاً ممکن است که نباید بیش از سه ماه از تاریخ تغییر مربوط باشد، برای کشتیهایی که حق برافراشتن پرچم آن را دارند، یک نسخه بازنگری و روزآمد شده ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی یا اصلاحات مربوط آن، را صادر کند.

۳. ۴ در صورت هرگونه تغییر در رابطه با اطلاعات موضوع بند (۱، ۴)، مرجع دریایی که قصد دارد یک نسخه بازنگری و روزآمد شده از خلاصه تاریخچه کشتی تهیه نماید، به شرکتی که در مقره (۱) فصل (۹) تعریف شده یا فرمانده کشتی اختیار داده و ملزم خواهد نمود تا ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی را اصلاح نموده تا اینکه تغییرات مربوط را منعکس نماید. در چنین مواردی پس از این که ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی اصلاح شد، شرکت باید، بدون تأخیر، مرجع دریایی را نیز مطلع نماید.

۱. ۵ ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی باید به زبان انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی باشد. به علاوه ترجمه ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی به زبان رسمی یا زبانهای مرجع دریایی ممکن است تهیه شود.

۲. ۵ ثبت مستمر تاریخچه کشتی باید طبق نمونه تهیه شده توسط سازمان بوده و باید طبق راهکارهای تهیه شده توسط سازمان نگهداری شود. هرگونه اطلاعات قبلی موجود در ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی نباید تغییر داده شود، حذف یا به هر نحوی پاک یا مخدوش شود.

۶. هنگامی که یک کشتی به پرچم کشور دیگری انتقال می یابد یا کشتی به مالک دیگری فروخته می شود (و یا تصدی آن را اجاره کننده در دست دیگری

۳. پلکان‌های متحرک؛

۴. دربها، روزنه‌های جانبی، پنجره‌ها و دریچه‌ها؛

۵. طنابهای مهار کشتی و زنجیرهای لنگر؛ و

۶. جرثقیل‌ها و چرخ دنده‌های بالا برنده.

۱۰. ۹- برای هر یک از این موارد، طرح امنیتی کشتی باید مکانهای مناسبی را مشخص کند، برای وقتی که محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های دسترسی در هر سطح امنیتی اعمال می‌گردد برای هر سطح امنیتی، در طرح امنیتی کشتی باید نوع محدودیت یا ممنوعیت قابل اعمال و روش اجرای آن ذکر شود.

۱۱. ۹- طرح امنیتی کشتی باید برای هر سطح امنیتی، راههای شناسایی لازم جهت اجازه دسترسی به کشتی و ماندن افراد در کشتی بدون بروز هرگونه مشکلی را تعیین نماید. این کار احتمالاً مستلزم تهیه سامانه تعیین هویت مناسب جهت تعیین هویت دائم کارکنان کشتی و موقتی جهت بازدیدکنندگان از کشتی می‌باشد. هر سامانه تعیین هویت باید در صورت عملی بودن انجام این کار با سامانه قابل اعمال در تسهیلات بندری هماهنگ باشد. مسافران باید بتوانند هویت خود را با ارائه کارتهای عبور و مرور، بلیت و غیره اثبات نمایند اما نباید به آنها اجازه داده شود که بدون نظارت به مناطق محدودیت‌دار دسترسی پیدا کنند. طرح امنیتی کشتی باید مقرراتی را جهت حصول اطمینان از اینکه سامانه‌های تعیین هویت به‌طور منظم روزآمد می‌شوند وضع نموده و اطمینان حاصل کند که استفاده ناصحیح از رویه‌ها منجر به اعمال اقدامات کیفری می‌شود.

۱۲. ۹- افرادی که مایل نیستند یا نمی‌توانند هویت خود را اثبات کنند و یا هدف از ورود خود را هنگامی که از آنها درخواست می‌شود، بیان نمایند، باید از دسترسی به کشتی محروم شده و تلاش آنها جهت دسترسی باید در صورت لزوم، به مأموران امنیتی کشتی، مأموران امنیتی شرکت، مأمور امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس ا) و نیز مقامهای محلی یا ملی که مسئولیت‌های امنیتی دارند گزارش شود.

۱۳. ۹- طرح امنیتی کشتی باید تعداد اعمال هرگونه واریسی (کنترل) دسترسی را مشخص نماید. به ویژه وقتی که این واریسی ها (کنترل) ها به صورت تصادفی و یا در برخی مواقع اعمال می شوند.

سطح امنیتی ۱

۱۴. ۹- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی جهت واریسی (کنترل) دسترسی به کشتی را هنگامی که موارد زیر اعمال می گردد، مشخص نماید:

۱. بررسی هویت کلیه افرادی که قصد سوار شدن به کشتی را دارند و تأیید دلایل آنها برای انجام چنین کاری، با بازرسی به طور مثال: بازرسی دستورالعمل های پنا گذاشتن به کشتی، بلیت مسافران، اجازه نامه های عبور و مرور، دستورهای کار و غیره؛
۲. با ارتباط با تسهیلات بندری، کشتی باید اطمینان حاصل کند که مناطق ایمن مشخص شده که در آنجا بازدید و بازرسی افراد چمدان ها (شامل ساک های دستی)، لوازم شخصی افراد، وسائط نقلیه و محتویات آنها صورت می گیرد ایجاد شده است؛

۳. با ارتباط با تسهیلات بندری، کشتی باید اطمینان حاصل کند که وسائط نقلیه ای که برای بارگیری روی خودروبرها، کشتیهای رورو و دیگر کشتیهای مسافری در نظر گرفته شده اند، پیش از بارگیری، طبق تعداد دفعات مورد لزوم و مندرج در طرح امنیتی کشتی، مورد بازرسی قرار گرفته اند؛

۴. جدا کردن افراد بازرسی شده و وسایل شخصی آنها از افراد بازرسی نشده و وسایل شخصی آنها؛

۵. جدا کردن مسافرانی که قصد سوار شدن به کشتی را دارند و مسافرانی که قصد خروج از کشتی را دارند؛

۶. شناسایی نقاط دسترسی که باید محافظت شوند و حضور در آن مناطق، جهت جلوگیری از دسترسی غیرمجاز به آنها؛

۷. حفاظت از دسترسی به مناطق بدون مراقبت که در مجاورت مناطقی قرار دارند که مسافران و بازدیدکنندگان به آن دسترسی دارند، از طریق قفل کردن یا روشهای دیگر؛

۸. آگاه کردن کلیه کارکنان کشتی از تهدیدات احتمالی، رویه‌های گزارش‌دهی در مورد افراد، وسایل یا فعالیت‌های مشکوک و لزوم هوشیاری.

۹. ۱۵- در سطح امنیتی ۱، کلیه افرادی که قصد سوار شدن به کشتی را دارند باید مورد بازرسی قرار گیرند. تعداد چنین بازرسی‌ها، شامل بازرسی‌های تصادفی، باید در طرح تأییدشده امنیتی کشتی مشخص شود و به ویژه باید توسط مرجع دریایی ذی‌ربط تأیید شود. بهترین حالت این است که چنین بازرسی‌ها توسط تسهیلات بندری و با همکاری نزدیک با کشتی و در مجاورت کشتی انجام شود مگر در مواردی که دلایل امنیتی مشخصی برای انجام بازرسی وجود داشته باشد، کارکنان کشتی نباید همکاران خود یا وسایل شخصی آنها را بازرسی نمایند. چنین بازرسی باید به گونه‌ای انجام شود که حقوق انسانی افراد کاملاً مدنظر قرار گیرد و شأن انسانی بنیادین آنان حفظ شود.

سطح امنیتی ۲

۹. ۱۶- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل‌اعمالی را جهت جلوگیری از افزایش خطر وقوع حادثه امنیتی وضع نماید تا از هوشیاری بیشتر و واری‌های (کنترل)‌های شدیدتر اطمینان حاصل کند. این اقدامات ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. گماردن کارکنان بیشتر جهت گشت زنی در نواحی عرشه‌ای در ساعات خاموشی (غیرفعال) به منظور جلوگیری از دسترسی غیرمجاز؛
۲. محدود کردن تعداد نقاط دسترسی به کشتی، شناسایی نقاطی که باید مسدود شوند و روشهای حفاظت مناسب از آن نقاط؛

۳. جلوگیری از امکان دسترسی به کشتی از سمت دریا، به طور مثال ارتباط با تسهیلات بندری و تدارک قایقهای گشتی؛
۴. ایجاد منطقه محدودیت دار در سمت رو به خشکی کشتی، از طریق همکاری نزدیک با تسهیلات بندری؛
۵. افزایش تعداد دفعات و دقت در بازرسی های افراد، وسایل شخصی و وسائط نقلیه ای که قصد سوار شدن و یا بارگیری روی کشتی را دارند؛
۶. همراهی (اسکورت) بازدیدکنندگان در روی کشتی؛
۷. دادن اطلاعات امنیتی ویژه مضاعف به کلیه کارکنان کشتی درخصوص تهدیدات شناسایی شده، با تکیه مجدد بر شیوه های ارائه گزارش در مورد افراد، اشیاء یا فعالیت های مشکوک و تأکید بر لزوم افزایش ضریب هوشیاری؛ و
۸. انجام بازرسی کامل یا جزئی از کشتی.

سطح امنیتی ۳

۱۷. ۹- در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده از سوی افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات اقدامات امنیتی قابل اتخاذ توسط کشتی با همکاری نزدیک با افراد پاسخگو و تسهیلات بندری پیروا، که شامل موارد زیر است:
۱. محدود کردن امکان دسترسی به نقاط دسترسی مجزا و واریسی (کنترل) شده؛

۲. دادن اجازه ورود تنها به افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به

آن؛

۳. راهنمایی افراد روی کشتی؛ و
۴. توقف در سوار یا پیاده شدن از کشتی؛
۵. به تعویق انداختن عملیات جابه جایی کالا، تحویل کالا و غیره؛
۶. تخلیه از کشتی؛

۷. جابه‌جایی و حرکت کشتی؛ و

۸. آمادگی جهت بازرسی کامل یا جزئی از کشتی.

مناطق محدودیت‌دار کشتی

۱۸. ۹- طرح امنیتی کشتی باید مناطق محدودیت‌دار روی کشتی که باید تعیین شود، وسعت آن، زمان اعمال محدودیت و اقدامات امنیتی اتخاذی مربوط جهت وارسی (کنترل) دسترسی به این مناطق و نیز اقداماتی که جهت وارسی (کنترل) فعالیت‌های روی کشتی صورت می‌گیرد را مشخص نماید. هدف از مناطق محدودیت‌دار عبارت است از:

۱. جلوگیری از دسترسی غیرمجاز؛

۲. حفاظت از مسافران، کارکنان کشتی، کارکنان تسهیلات بندری یا دیگر

نهادهای مجاز به حضور در کشتی؛

۳. حفاظت از مناطق حساس امنیتی روی کشتی؛ و

۴. حفاظت از کالا و مخازن کشتی در برابر هرگونه دستکاری.

۱۹. ۹- طرح امنیتی کشتی باید اطمینان دهد که سیاست‌ها و تدابیر مشخصی

جهت وارسی (کنترل) دسترسی به کلیه مناطق محدودیت‌دار وجود دارد.

۲۰. ۹- طرح امنیتی کشتی باید پیش‌بینی نماید که کلیه مناطق محدودیت‌دار

به‌طور واضح علامت‌گذاری شوند تا نشان داده شود که دسترسی به این منطقه دارای

محدودیت بوده و هرگونه حضور غیرمجاز در این منطقه نقض امنیت به‌شمار می‌آید.

۲۱. ۹- مناطق محدودیت‌دار مکانهای زیر را شامل می‌شود:

۱. پل فرماندهی، موتورخانه گسروه (آلف) و سایر ایستگاههای

وارسی (کنترلی) آن‌طور که در فصل (۲-۲) مشخص شده است؛

۲. فضاهای حاوی تجهیزات و سامانه‌های مراقبتی و امنیتی و دستگاههای

وارسی (کنترل) آنها و سامانه وارسی (کنترل) روشنایی؛

۳. سامانه‌های تهویه و هوارسانی و دیگر فضاهای مشابه؛

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

۵. فضاهای حاوی کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین؛
 ۶. فضاهای حاوی پمپهای کالا و دستگاه واریسی (کنترل) کننده آنها؛
 ۷. فضاهای بار و فضاهای مخازن و انبارهای کشتی؛
 ۸. محل اسکان خدمه، و
 ۹. سایر مناطقی که طبق ارزیابی امنیتی توسط مأمور امنیتی شرکت، تعیین می شود، و دسترسی به آن مناطق، به جهت حفظ امنیت کشتی باید محدود گردد.
- سطح امنیتی ۱
۲۲. ۹- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمال در مناطق محدودیت دار را وضع نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:
 ۱. قفل کردن یا محفوظ و مصون نگهداشتن نقاط دسترسی؛
 ۲. استفاده از تجهیزات مراقبتی جهت دیده بانی مناطق؛
 ۳. استفاده از نگهبانان یا گشتها؛ و
 ۴. استفاده از دستگاههای شناسایی خودکار (اتوماتیک) ورود غیرمجاز برای مطلع نمودن کارکنان کشتی از هر گونه دسترسی غیرمجاز.
- سطح امنیتی ۲
۲۳. ۹- در سطح امنیتی ۲، تعداد دفعات و دقت نظارت و واریسی (کنترل) دسترسی به مناطق محدودیت دار باید افزایش یابد تا اطمینان حاصل شود که تنها افراد مجاز به آن دسترسی دارند. طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی مضاعف قابل اعمالی را وضع نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:
 ۱. ایجاد مناطق محدودیت دار در مجاورت نقاط دسترسی؛
 ۲. نظارت مداوم بر تجهیزات مراقبتی؛ و
 ۳. تخصیص کارکنان بیشتر جهت نگهبانی و گشت زنی در مناطق محدودیت دار.
- سطح امنیتی ۳

۲۴. ۹- در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات اقدامات امنیتی پردازد که کشتی با همکاری نزدیک با افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ می نماید، که شامل موارد زیر خواهد بود:

۱. تعیین مناطق محدودیت دار بیشتر در کشتی ای که در مجاورت یک حادثه امنیتی قرار دارد یا مناطقی که امکان تهدید امنیتی برای آن متصور است و اجازه دسترسی به آن وجود ندارد؛ و

۲. بازرسی مناطق محدودیت دار به عنوان بخشی از بازرسی کشتی.

جابه جایی کالا

۲۵. ۹- اقدامات امنیتی مربوط به جابه جایی کالا باید:

۱. از هرگونه دستکاری جلوگیری نماید؛ و

۲. از پذیرش کالایی که به منظور حمل در نظر گرفته نشده و نیز انبار آن در کشتی، جلوگیری به عمل آورد.

۲۶. ۹- اقدامات امنیتی، که بعضی از آنها ممکن است با ارتباط با تسهیلات بندری اعمال شود، باید حاوی روشهای واریسی (کنترل) فهرست موجودی کالا در نقاط دسترسی به کشتی باشد. زمانی که باری وارد کشتی شد، کالای مزبور باید به عنوان کالای تأییدشده جهت بارگیری قابل شناسایی باشد. به علاوه باید اقدامات امنیتی ای تدوین شود که اطمینان حاصل نماید کالا، هنگامی که روی کشتی قرار گرفت، مورد دستکاری قرار نمی گیرد.

سطح امنیتی ۱

۲۷. ۹- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمال در زمان جابه جایی کالا را مشخص نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:

۱. بازرسی عادی کالا، واحدهای حمل کالا و فضاهای بار پیش و در حین عملیات جابه جایی کالا؛

۲. بازرسی به منظور حصول اطمینان از این که کالای بارگیری شده با اسناد بار همخوانی و مطابقت دارد؛

۳. با برقراری ارتباط با تسهیلات بندری، حصول اطمینان از این که وسائط نقلیه بارگیری شده روی خودروبرها، کشتیهای رورو و کشتیهای مسافری پیش از بارگیری، طبق دفعات مقرر در طرح امنیتی کشتی، مورد بازرسی قرار می گیرند؛ و

۴. بازرسی مهر و موم کالاها و دیگر شیوه های مورد استفاده جهت جلوگیری از دستکاری کالا.

۲۸. ۹- بازرسی کالا ممکن است از طریق روشهای زیر انجام گیرد:

۱. بازرسی چشمی و فیزیکی؛ و

۲. استفاده از تجهیزات اسکن / شناسایی، دستگاههای مکانیکی یا سگها.

۲۹. ۹- هنگامی که جابه جایی کالا به طور منظم یا تکراری انجام می شود، مأمور امنیتی شرکت یا مأمور امنیتی کشتی می تواند با مشاوره تسهیلات بندری، با شرکت های باربری دریایی یا دیگر افراد مسؤول چنین کالایی در مورد ترتیباتی توافق نماید که بازرسی های خارج از منطقه، مهر و موم، برنامه زمانبندی شده، مستندات فرعی و غیره را تحت پوشش قرار دهد. چنین ترتیباتی باید به اطلاع مأمور امنیتی تسهیلات بندری ذی ربط برسد و مورد تأیید وی قرار گیرد.

سطح امنیتی ۲

۳۰. ۹- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی مضاعف قابل اعمالی را در طول مدت زمان جابه جایی کالا وضع نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:

۱. بازرسی دقیق کالا، واحدهای حمل کالا و فضاها یا بار؛

۲. بازرسی شدیدتر جهت حصول اطمینان از این که تنها کالای مورد نظر بارگیری می شود؛

۳. بازرسی شدیدتر وسائط نقلیه ای که قرار است روی خودروبرها، کشتیهای رورو و کشتیهای مسافری بارگیری شوند؛ و

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

۳۱. ۹- بازرسی دقیق کالا ممکن است توسط روشهای زیر انجام گیرد:

۱. افزایش دفعات و دقت در بازرسیهای بصری و فیزیکی؛

۲. افزایش دفعات استفاده از تجهیزات اسکن شناسایی، دستگاههای مکانیکی

یا سگها؛ و

۳. هماهنگی در افزایش اقدامات امنیتی با شرکتهای باربری دریایی و دیگر طرفهای مسؤول، طبق روشها و توافق انجام شده.

سطح امنیتی ۳

۳۲. ۹- در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط

افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی

کشتی باید به بیان جزئیات اقدامات امنیتی پردازد که توسط کشتی با همکاری

نزدیک با افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ می شود، که می تواند شامل

موارد زیر باشد:

۱. به تعویق انداختن بارگیری یا تخلیه کالا؛ و

۲. تصدیق فهرست موجودی کالاهای خطرناک و مواد خطرآفرینی که روی

کشتی حمل می شوند، اگر موجود باشد، و محل نگهداری آنها.

تحويل مایحتاج کشتی

۳۳. ۹- اقدامات امنیتی مربوط به تحويل مایحتاج کشتی به شرح زیر

می باشد:

۱. حصول اطمینان از بازرسی مایحتاج کشتی و دقت در بسته بندی ها؛

۲. ممانعت از پذیرش مایحتاج کشتی بدون بازرسی؛

۳. جلوگیری از دستکاری؛ و

۴. جلوگیری از پذیرش مایحتاج کشتی مگر در صورت دریافت سفارش.

۳۴-۹- برای کشتیهایی که به طور منظم از تسهیلات بندری استفاده می نمایند، بهتر است رویه هایی در ارتباط با کشتی، تأمین کنندگان ملزومات آن و تسهیلات بندری وضع شود، که ابلاغیه، زمان تحویل بار و مدارک مربوط را پوشش دهد. باید همیشه شیوه هایی وجود داشته باشد که تأیید نماید مایحتاج ارائه شده جهت تحویل، دارای اسناد و مدارکی دال بر این است که این مایحتاج با سفارشات کشتی مطابقت دارند.

سطح امنیتی ۱

۳۵-۹- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمال در زمان تحویل مایحتاج کشتی را وضع نماید که شامل موارد زیر خواهد بود:

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

سطح امنیتی ۲

۳۶-۹- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمال مضاعفی را در زمان تحویل مایحتاج کشتی، از طریق انجام بازرسی پیش از دریافت مایحتاج بر روی کشتی و بازرسی های دقیق تر، وضع نماید.

سطح امنیتی ۳

۳۷-۹- در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که کشتی با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ می نماید که می تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. مورد بازرسی بیشتر و گسترده تر قرار دادن مایحتاج کشتی؛
 ۲. آمادگی برای محدودیت یا توقف جابه جایی مایحتاج کشتی؛
 ۳. ممانعت از پذیرش مایحتاج کشتی روی کشتی.
- جابه جایی بار بدون همراه

برعهده می‌گیرد) یا شرکت کشتیرانی دیگری مسئولیت بهره برداری کشتی موردنظر را برعهده می‌گیرد، ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی باید روی کشتی باقی بماند.

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

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

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

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

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

«فصل (۱۱-۲) اقدامات ویژه جهت افزایش امنیت دریانوردی

۳۸. ۹- طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را وضع نماید که اطمینان حاصل نماید بار بدون همراه (مثلاً هرگونه ساک، حاوی وسایل شخصی که در محل بازرسی یا تجسس، همراه مسافر یا کارکنان کشتی نباشد) شناسایی شده و پیش از پذیرش در کشتی مورد بازرسی الکترونیکی (اسکرین) از جمله جستجوی فیزیکی قرار گیرد. دقیقاً مشخص نشده است که چنین باری هم توسط تسهیلات بندری و هم کشتی مورد بازرسی الکترونیکی قرار خواهد گرفت یا نگیرد، و در مواردی که هر دو (هم کشتی و هم تسهیلات بندری) مجهز به دستگاههای نمایشگر مناسب هستند، مسئولیت بازرسی الکترونیکی بر عهده تسهیلات بندری خواهد بود. همکاری نزدیک با تسهیلات بندری ضروری بوده و اقداماتی باید صورت گیرد تا اطمینان حاصل شود که بار بدون همراه پس از بازرسی الکترونیکی به صورت ایمن جابه‌جا می‌شود.

سطح امنیتی ۱

۳۹. ۹- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را وضع نماید که هنگامی که بار بدون همراه جابه‌جا می‌شود، اطمینان حاصل شود که این بار تا حد صد درصد (۱۰۰٪) و حتی به صورت صد درصد (۱۰۰٪) مورد بازرسی و واریسی (کنترل) دقیق قرار می‌گیرد که ممکن است از پرتونگاری با اشعه ایکس هم استفاده شود.

سطح امنیتی ۲

۴۰. ۹- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات قابل اعمال مضاعفی را وضع نماید که هنگام جا به جایی بار بدون همراه کلیه بارهای بدون همراه به صورت صد درصد (۱۰۰٪) مورد پرتونگاری توسط اشعه ایکس قرار بگیرند.

سطح امنیتی ۳

۴۱. ۹- در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی

باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که کشتی با همکاری نزدیک با افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ می‌نماید، که می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. مورد بازرسی جامع‌تر و گسترده‌تر قرار گرفتن چنین بارهایی، به‌طور مثال به وسیله تاباندن اشعه ایکس حداقل از دو زاویه متفاوت؛
۲. آمادگی برای محدودیت یا توقف جابه‌جایی بارهای بدون همراه؛ و
۳. ممانعت از پذیرش بار بدون همراه روی کشتی.

نظارت بر امنیت کشتی

۴۲. ۹- کشتی باید قابلیت نظارت بر کشتی، مناطق محدودیت‌دار روی آن و مناطق اطراف کشتی را داشته باشد. این قابلیت‌های نظارت می‌تواند شامل استفاده از موارد زیر باشد:

۱. روشنایی؛
 ۲. دیده‌بانان، نیروهای امنیتی، نگهبان عرشه از جمله گشتها؛ و
 ۳. دستگاههای شناسایی خودکار ورود غیرمجاز و تجهیزات مراقبتی.
۴۳. ۹- در صورت استفاده از دستگاههای شناسایی خودکار ورود غیرمجاز، این دستگاهها باید در محلی که پیوسته در معرض توجه قرار دارد یا واریسی (کنترل) می‌شود به‌صورت یک زنگ خطر سمعی و یا بصری فعال شود.

۴۴. ۹- طرح امنیتی کشتی باید رویه‌ها و تجهیزات مورد لزوم در هر سطح امنیتی و روشهایی را جهت حصول اطمینان از اینکه تجهیزات نظارتی، حتی در زمان تأثیرات احتمالی شرایط آب و هوایی یا قطع برق قادر خواهند بود بدون وقفه به کار خود ادامه دهند، مشخص نماید.

سطح امنیتی ۱

۴۵. ۹- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را وضع نماید که ممکن است ترکیبی از روشنایی، دیده‌بانان، نیروهای امنیتی و یا استفاده از تجهیزات امنیتی و مراقبتی باشد تا به کارکنان کشتی اجازه

دهد که به‌طور کلی بر کشتی، حصارها و به‌ویژه بر مناطق محدودیت‌دار روی کشتی نظارت داشته باشند.

۴۶. ۹- عرشه کشتی و نقاط دسترسی به کشتی باید در طول ساعات تاریکی و زمانهای پایین بودن دید در صورت لزوم هنگامی که فعالیت‌های فعل و انفعال کشتی/ بندر صورت می‌گیرد یا زمانی که کشتی در یک تسهیلات بندری یا لنگرگاه است، روشن نگاه داشته شود. با توجه به مفاد مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریای در حال اجراء، کشتیها باید به هنگام حرکت، در صورت لزوم، از حداکثر روشنایی موجود و سازگار با ایمنی ناویری استفاده کنند. مسائل زیر باید به هنگام تعیین سطح امنیتی مناسب و محل روشنایی مدنظر قرار گیرد:

۱. کارکنان کشتی باید قادر به شناسایی فعالیت‌های خارج از کشتی، در سمت ساحل و دریا باشند؛

۲. پوشش باید مناطق روی کشتی و اطراف آن را نیز دربرگیرد؛

۳. پوشش باید تعیین هویت کارکنان را در نقاط دسترسی تسهیل نماید؛ و

۴. پوشش ممکن است از طریق هماهنگی با تسهیلات بندری فراهم گردد.

سطح امنیتی ۲

۴۷. ۹- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی کشتی باید اقدامات امنیتی قابل اعمال مضاعفی را جهت افزایش قابلیت‌های واریسی (کنترلی) و مراقبتی وضع نماید که می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. افزایش تعداد و شدت گشتهای امنیتی؛

۲. افزایش پوشش و شدت روشنایی، یا افزایش استفاده از تجهیزات امنیتی و

مراقبتی؛

۳. تخصیص کارکنان بیشتر به عنوان نگهبانان امنیتی؛ و

۴. حصول اطمینان از هماهنگی با قایقهای گشتی در بخش دریا و گشتهای

پیاده یا با موتوری در بخش خشکی، در صورت وجود.

۴۸. ۹- ممکن است جهت مقابله با افزایش خطر حادثه امنیتی روشنایی بیشتر مورد نیاز باشد، در صورت لزوم، ممکن است الزامات افزایش روشنایی با هماهنگی با تسهیلات بندری برای تأمین روشنایی بیشتر در بخش خشکی صورت گیرد.

سطح امنیتی ۳

۴۹. ۹- در سطح امنیتی ۳، کشتی باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات اقدامات امنیتی پردازد که کشتی می‌تواند با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و تسهیلات بندری اتخاذ کند، که می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. روشن کردن کلیه چراغها، یا روشن کردن مناطق مجاور کشتی؛
۲. به کاراندازی کلیه تجهیزات مراقبتی روی کشتی که قادر به ثبت فعالیت‌های روی کشتی و یا اطراف کشتی هستند؛
۳. به حداکثر رساندن طول مدتی که چنین تجهیزات مراقبتی قادر به ادامه ثبت هستند؛

۴. آمادگی جهت بازرسی زیرآبی بدنه کشتی؛ و
۵. انجام اقداماتی شامل تغییر جهت آرام پروانه‌های کشتی در صورت امکان جهت جلوگیری از دسترسی به بدنه کشتی در زیر آب.

سطوح امنیتی متفاوت

۵۰. ۹- طرح امنیتی کشتی باید به جزئیات رویه‌ها و اقدامات امنیتی پردازد که کشتی می‌تواند هنگامی که در سطح امنیتی قابل اعمال بالاتری نسبت به تسهیلات بندری قرار دارد، اتخاذ نماید.

فعالیت‌هایی که تحت پوشش این آیین‌نامه قرار نمی‌گیرند.

۵۱. ۹- طرح امنیتی کشتی باید به شرح جزئیات روشها و اقدامات امنیتی پردازد که کشتی در موارد زیر اتخاذ می‌نماید:
۱. هنگامی که کشتی در بندر کشوری قرار دارد که جزء دولت متعاقد نمی‌باشد.

۲. کشتی در حال فعل و انفعال با کشتی دیگری است که این آیین نامه در مورد آن اعمال نمی شود.^۱

۳. کشتی در حال فعل و انفعال با سکوهایی ثابت یا شناور یا واحدهای حفاری متحرک مستقر در محل می باشد؛ یا

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

اظهارنامه های امنیتی

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

ممیزی و بازنگری

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

۱۰- سوابق

کلیات

۱. ۱۰- باید اسنادی در اختیار مأموران به طور مقتضی مجاز شده دولتهای متعاقد قرار گیرد که ثابت نماید مقررات طرحهای امنیتی کشتی اجراء می شود.

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

۲- ۱۰- اسناد ممکن است به هر شکلی نگهداری شوند اما باید از دسترسی غیرمجاز یا افشاء آن محافظت شود.

۱۱- مأمور امنیتی شرکت

واهکار مربوط در قسمتهای (۸)، (۹) و (۱۳) ارائه شده است.

۱۲- مأمور امنیتی کشتی

راهکار مربوط در قسمتهای (۸)، (۹) و (۱۳) ارائه شده است.

۱۳- آموزش، رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات امنیتی مربوط به کشتی آموزش

۱۳.۱- مأمور امنیتی شرکت (سی اس ا) و کارکنان ذی ربط شرکت مستقر در خشکی، و مأمور امنیتی کشتی (اس اس ا) باید از دانش لازم برخوردار بوده و در صورت لزوم، در برخی یا کلیه موارد زیر آموزش ببینند:

۱. اداره و واریسی (کنترل) امنیت؛

۲. معاهده‌ها (کنوانسیون) ها، آیین‌نامه‌ها و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوط؛

۳. قوانین و مقررات دولت ذی ربط؛

۴. مسؤولیت‌ها و عملکرد دیگر سازمان‌های امنیتی؛

۵. روش ارزیابی امنیتی کشتی؛

۶. شیوه‌های انجام بازدید و بازرسی‌های امنیتی کشتی؛

۷. عملیات کشتی و بندر و شرایط آنها؛

۸. تدابیر امنیتی کشتی و تسهیلات بندری؛

۹- آمادگی و واکنش در مواقع اضطراری و برنامه‌ریزی جهت پیشامدهای

محتمل‌الوقوع؛

۱۰. دستورالعمل شیوه‌های آموزش و تعلیم امنیت، از جمله رویه‌ها و

اقدامات امنیتی؛

۱۱. جابه‌جایی اطلاعات حساس امنیتی و ارتباطات امنیتی؛

۱۲. آگاهی از تهدیدات و الگوهای امنیتی موجود؛

۱۳. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛
۱۴. شناخت الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می‌اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛
۱۵. شیوه‌های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
۱۶. سامانه‌ها و تجهیزات امنیتی و محدودیت‌های کاربردی آنها؛
۱۷. روشهای انجام ممیزی، بازرسی، واریسی (کنترل) و نظارت؛
۱۸. روشهای بازرسی فیزیکی و بازرسی‌های مربوط به ورود غیر مجاز؛
۱۹. رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات امنیتی، شامل رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات با تسهیلات بندری؛ و
۲۰. ارزیابی رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات امنیتی.
۲. ۱۳- به علاوه، مأمور امنیتی کشتی باید دانش لازم را دارا بوده و حسب مورد در برخی یا تمام موارد زیر آموزش ببیند:
۱. ساختار کشتی؛
 ۲. طرح امنیتی کشتی و راهکارهای مربوط (از جمله آموزش بر مبنای طرح فرضی (سناریو) در خصوص نحوه واکنش)؛
 ۳. مدیریت ازدحام و شیوه‌های واریسی (کنترلی)؛
 ۴. عملکرد تجهیزات و سامانه‌های امنیتی؛
 ۵. آزمایش، سنجش و حفظ و نگهداری سامانه‌ها و تجهیزات امنیتی، مادمی که کشتی در دریا است.
۳. ۱۳- کارکنان کشتی که دارای وظایف امنیتی خاص هستند باید دانش مکفی داشته و حسب مورد، توانایی انجام وظایف محوله، از جمله موارد زیر را داشته باشند:
۱. آگاهی از الگوها و تهدیدات امنیتی موجود؛
 ۲. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛

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

۴. شیوه‌های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛

۵. مدیریت ازدحام و شیوه‌های واری (کنترلی)؛

۶. مکاتبات مربوط به امنیتی؛

۷. آگاهی از رویه‌های مربوط به وضعیت‌های اضطراری و طرحهای مربوط به پیشامدهای محتمل الوقوع؛

۸. عملکرد تجهیزات و سامانه‌های امنیتی؛

۹. آزمایش، سنجش و حفظ و نگهداری سامانه‌ها و تجهیزات امنیتی، مادامی که کشتی در دریا است؛

۱۰. شیوه‌های بازرسی، واری (کنترل) و نظارت؛ و

۱۱. روشهای بازرسی فیزیکی افراد، لوازم شخصی، چمدان آنها، بار و مایحتاج کشتی.

۴. ۱۳- تمام کارکنان دیگر روی کشتی باید از دانش کافی برخوردار بوده و با مقررات مربوط به طرح امنیتی کشتی از جمله موارد زیر آشنایی داشته باشند:

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

۲. آگاهی از روشهای مربوط به وضعیت اضطراری و طرحهای مربوط به پیشامدهای محتمل الوقوع؛

۳. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛

۴. شناسایی الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می‌اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛ و

۵. شیوه‌های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی.

رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات

۵. ۱۳- هدف از رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات حصول اطمینان از این امر است که کارکنان روی کشتی در تمامی وظایف امنیتی محوله در تمامی سطوح امنیتی و شناسایی هر گونه نقص امنیتی که مستلزم رسیدگی است، تبحر دارند.

۶. ۱۳- جهت حصول اطمینان از اجرای مؤثر مقررات طرح امنیتی کشتی، باید حداقل هر سه ماه یک بار، رزمایش‌هایی (مانورهای) انجام شود. به علاوه، در مواقعی که هر دفعه بیش از بیست و پنج درصد (۲۵٪) کارکنان کشتی با نیروهای جایگزین می‌شوند که پیش‌تر در رزمایش‌های (مانورهای) سه ماه گذشته آن کشتی شرکت نکرده‌اند، در عرض یک هفته پس از این جایگزینی، باید رزمایشی (مانوری) انجام شود. در این رزمایش‌ها (مانورها) باید هر یک از عناصر طرح از جمله تهدیدات امنیتی مذکور در بند (۸.۹) مورد آزمایش قرار بگیرد.

۷. ۱۳- انواع مختلف تمریناتی که احتمالاً با مشارکت مأموران امنیتی شرکت، مأموران امنیتی تسهیلات بندری و مسئولین مربوط دولتهای متعاقد و نیز مأموران امنیتی کشتی، (در صورت در دسترس بودن)، انجام خواهد شد، باید حداقل یک بار در هر سال تقویمی انجام شود و فاصله این تمرینات نباید از هجده ماه تجاوز نماید. این تمرینات، ارتباطات هماهنگی، در دسترس بودن منابع و واکنش را باید مورد سنجش قرار دهد. این تمرینات می‌تواند:

۱. با ابعاد کامل یا به صورت زنده انجام شود؛
۲. به صورت شبیه‌سازی در مقیاس کوچک یا هم‌اندیشی (سمینار) انجام شود؛

۳. همراه با دیگر تمرینات مانند تمرینات مربوط به تجسس و نجات یا واکنش در شرایط اضطراری انجام شود.

۸. ۱۳- مشارکت شرکت کشتیرانی در یک تمرین با یک دولت متعاقد دیگر باید به تشخیص مرجع دریایی صورت گیرد.

۱۴- امنیت تسهیلات بندری

راهکار مربوط در قسمت‌های (۱۵)، (۱۶) و (۱۸) ارائه شده است.

۱۵- ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری

کلیات

۱. ۱۵- ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس ای) ممکن است توسط یک سازمان امنیتی شناخته شده (آر اس ا) انجام شود. هر چند که تأیید ارزیابی امنیتی تکمیل شده تسهیلات بندری باید تنها توسط دولت متعاقد مربوط انجام شود.

۲. ۱۵- اگر یک دولت متعاقد از سازمان امنیتی شناخته شده (آر اس ا) جهت بازبینی یا تصدیق تطابق ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری استفاده می‌نماید، سازمان امنیتی مذکور نباید با دیگر سازمان‌های امنیتی شناخته شده‌ای که ارزیابی امنیتی مربوط را انجام داده یا در انجام آن مشارکت داشته، ارتباط برقرار نماید.

۳. ۱۵- ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باید عوامل زیر را در یک تسهیلات بندری مورد توجه قرار دهد:

۱. امنیت فیزیکی؛
۲. یکپارچگی ساختاری؛
۳. سامانه‌های حفاظت از کارکنان؛
۴. سیاست‌های شکلی؛
۵. سامانه‌های رادیویی و مخابراتی، شامل سامانه‌ها و شبکه‌های رایانه‌ای (کامپیوتری)؛

۶. زیرساخت‌های حمل و نقلی مربوط؛

۷. خدمات رفاهی؛ و

۸. سایر مناطقی که در صورت آسیب دیدن و یا استفاده جهت مشاهدات غیرمجاز، برای افراد، اموال یا عملیات داخل تسهیلات بندری ایجاد خطر می‌نماید.

۴. ۱۵- افرادی که در کار ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری دست دارند باید قادر باشند در موارد زیر کمک‌های کارشناسانه ارائه دهند:

۱. شناخت الگوها و تهدیدات امنیتی موجود؛

مقرره ۱- تعاریف

۱. از نظر این فصل، مگر صراحتاً طور دیگری پیش‌بینی شده باشد:
 ۱. فله‌بر یعنی یک فله‌بر آن‌طور که در مقرره (۶. ۱) فصل (۹) تعریف شده است.
 ۲. تانکر حمل مواد شیمیایی یعنی یک تانکر شیمیایی آن‌طور که در مقرره (۲. ۸) فصل (۷) تعریف شده است.
 ۳. حمل‌کننده گاز (گازیر) یعنی یک حمل‌کننده گاز آن‌طور که در مقرره (۲. ۱۱) فصل (۷) تعریف شده است.
 ۴. شناور تندرو یعنی شناوری که در مقرره (۲. ۱) فصل (۱۰) تعریف شده است.
 ۵. واحد حفاری متحرک فراساحلی یعنی یک واحد حفاری متحرک فراساحلی با نیروی رانش مکانیکی آن‌طور که در مقرره (۱) فصل (۹) تعریف شده است، که در محل مستقر نمی‌باشد.
 ۶. تانکر نفتی یعنی یک تانکر نفتی آن‌طور که در مقرره (۱۲. ۲) فصل (۱-۲) تعریف شده است.
 ۷. شرکت کشتیرانی یعنی یک شرکت، آن‌طور که در مقرره (۱) فصل (۹) تعریف شده است.
 ۸. فعل و انفعالات کشتی/ بندر یعنی کنش و واکنش‌هایی که اتفاق می‌افتد، هنگامی که کشتی مستقیماً و به فوریت از اقدامات مربوط به جایجایی افراد، کالاها یا تأمین خدمات بندری از کشتی یا به آن، متأثر می‌شود.
 ۹. تسهیلات بندری یعنی محلی که، توسط دولت متعاقد یا مقام منتخب تعیین می‌شود، و فعل و انفعال کشتی/ بندر در آن صورت می‌گیرد. این مکان مناطقی مانند لنگرگاه‌ها، اسکله‌های توقف، آبراهه‌های (کانال‌های) ورودی از سمت دریا واه در صورت لزوم، شامل می‌شود.

۲. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛
 ۳. شناخت الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می‌اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛
 ۴. شیوه‌های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
 ۵. روشهای مورد استفاده جهت ایجاد یک حادثه امنیتی؛
 ۶. تأثیر انفجار در ساختار و ارائه خدمات تسهیلات بندری؛
 ۷. امنیت تسهیلات بندری؛
 ۸. فعالیت‌های تجاری بندر؛
 ۹. برنامه‌ریزی در مورد پیشامدهای محتمل الوقوع، آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری،
 ۱۰. تدابیر امنیتی فیزیکی به‌طور مثال: نرده‌ها؛
 ۱۱. سامانه‌های رادیری و مخابراتی، شامل سامانه‌ها و شبکه‌های رایانه‌ای (کامپیوتری)؛
 ۱۲. مهندسی سازه و ترابری؛ و
 ۱۳. عملیات کشتی و بندر.
- شناسایی و ارزیابی دارایی‌های مهم و زیرساخت‌هایی که حفاظت آنها از اهمیت برخوردار است
۵. ۱۵- شناسایی و ارزیابی دارایی‌ها و زیرساخت‌های مهم، روندی است که طی آن اهمیت ساختارها و تأسیسات مربوط در عملکرد تسهیلات بندری مشخص می‌شود. این روند ارزیابی و شناسایی از اهمیت به‌سزایی برخوردار است زیرا زمینه را برای تمرکز راهبردهای تحقیق و کاهش در مورد دارایی‌ها و ساختارهایی که از نظر حفاظت در برابر حادثه امنیتی مهم محسوب می‌شوند را فراهم می‌نماید. این روند باید احتمال مرگ و میر، اهمیت اقتصادی بندر، ارزش نمادین و وجود تأسیسات دولتی را مدنظر قرار دهد.

۶. ۱۵- از شناسایی و ارزیابی دارایی‌ها و زیر ساختها باید جهت اولویت بندی اهمیت حفاظتی آنها استفاده شود. اولین مسأله باید جلوگیری از مرگ یا ایجاد جراحات باشد. همچنین این موضوع که آیا تسهیلات بندری، ساختار یا تأسیسات می‌تواند بدون وجود آن دارایی به کار خود ادامه دهد از اهمیت برخوردار است. همچنین مدت زمان لازم جهت از سرگیری عملکرد عادی نیز باید مدنظر قرار گیرد.

۷. ۱۵- دارایی‌ها و زیرساخت‌هایی که از نظر حفاظتی مهم محسوب می‌شوند عبارتند از:

۱. مناطق دسترسی، مداخلها، ورودی‌ها و مناطق لنگراندازی، انجام رزمایش (مانور) و پهلویی؛
۲. تسهیلات (امکانات) مربوط به کالا، پایانه‌ها، مناطق انبار و ذخیره و تجهیزات جابه‌جایی کالا؛
۳. سامانه‌هایی مانند سامانه‌های توزیع الکترونیکی، سامانه‌های رادیویی و مخابراتی و سامانه‌ها و شبکه‌های رایانه‌ای (کامپیوتری)؛
۴. سامانه‌های مدیریت رفت و آمد (ترافیک) کشتیها در بندر و سامانه‌های کمک ناوبری؛
۵. نیروگاهها برقی، لوله‌های انتقال کالا، و تأمین آب؛
۶. پلها، خطوط آهن، جاده‌ها؛
۷. شناورهای خدماتی بندر، شامل قایقهای راهنما، یدک‌کش‌ها، دویه‌ها و غیره؛

۸. سامانه‌ها و تجهیزات امنیتی و مراقبتی؛

۹. آبهای مجاور تسهیلات بندری.

۸. ۱۵- شناسایی کامل دارایی‌ها و زیرساخت‌ها به منظور ارزیابی الزامات امنیتی تسهیلات بندری، اولویت‌بندی تدابیر حفاظتی و تصمیم‌گیری‌های مربوط به تخصیص منابع جهت حفاظت بهتر از تسهیلات بندری، لازم می‌باشد. این روند

ممکن است شامل رایزنی با مسؤولان ذی ربط ساختمان‌های مجاور تسهیلات بندری شود که می‌تواند متجر به خسارت در تسهیلات بندری شود یا به منظور صدمه زدن به آن، یا مشاهده غیرمجاز تسهیلات بندری و یا منحرف کردن توجه و حواس مورد استفاده قرار گیرد.

شناسایی تهدیدات احتمالی برای اموال و زیرساختها و احتمال وقوع آنها، به منظور وضع و اولویت بندی تدابیر امنیتی

۱۵.۹- فعالیت‌های احتمالی که ممکن است امنیت دارایی‌ها و زیرساختها را به مخاطره اندازد و شیوه انجام چنین فعالیت‌هایی باید شناسایی شود تا میزان آسیب پذیری آن دارایی و یا محل موردنظر، در برابر حادثه امنیتی ارزیابی شود و الزامات امنیتی مشخص و اولویت بندی شوند تا امکان برنامه ریزی و تخصیص منابع میسر شود. شناسایی و ارزیابی هر یک از فعالیت‌های احتمالی و روش آن باید بر اساس یک سلسله عوامل خاص از جمله ارزیابی تهدید توسط نهادهای دولتی صورت گیرد. با شناسایی و ارزیابی تهدیدات، افرادی که کار ارزیابی را انجام می‌دهند، نباید به اتکاء بدترین طرح فرضی (سناریو)ها اقدام به برنامه ریزی و تخصیص منابع نمایند.

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

۱. هر یک از جوانب خاص تسهیلات بندری، از جمله تردد کشتی که از تسهیلات بندری استفاده می‌کند ممکن است به عنوان هدف در یک حمله قرار بگیرند؛

۲. نتایج احتمالی یک حمله به تسهیلات بندری یا حمله در آن و ایجاد صدمات جانی، آسیب به اموال، اختلال اقتصادی، از جمله اختلال در سامانه (سیستم)های حمل و نقل؛

۳. قابلیت و نیت افرادی که احتمالاً اقدام به چنین حمله‌ای می‌نمایند؛ و

۴. نوع یا انواع احتمالی حملات.

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

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

۱. آسیب یا صدمه به تسهیلات بندری یا کشتی به طور مثال: به وسیله وسایل انفجاری، ایجاد حریق عمدی، خرابکاری یا کارشکنی؛

۲. ربودن یا تصرف کشتی یا افراد روی آن؛

۳. دستکاری محموله، تجهیزات یا سامانه های ضروری کشتی یا مخازن و

انبارهای آن؛

۴. دسترسی یا استفاده غیرمجاز، از جمله حضور مسافری قاقاق؛

۵. قاقاق اسلحه یا تجهیزات، از جمله سلاح های کشتار جمعی؛

۶. استفاده از کشتی جهت حمل افرادی که قصد ایجاد یک حادثه امنیتی را

دارند و حمل تجهیزات آنان؛

۷. استفاده از خود کشتی به عنوان یک سلاح یا به عنوان وسیله ای جهت

ایجاد آسیب یا تخریب؛

۸. مسدود نمودن ورودی های بندر، آب بندها، آبراهه های (کانالهای) ورودی

و غیره؛ و

۹. حملات هسته ای (اتمی)، میکروبی و شیمیایی.

۱۲. ۱۵- در این روند باید با مقام های ذی ربط محلی مربوط به ساختمان های

مجاور تسهیلات که ممکن است موجب آسیب رسانی به تسهیلات بندری شود یا

جهت ایجاد صدمه و آسیب به تسهیلات یا جهت مشاهده غیرمجاز تسهیلات یا

منحرف کردن توجه و حواس مورد استفاده قرار گیرد، مشاوره شود.

شناسایی، انتخاب و اولویت بندی اقدامات متقابل و تغییرات شکلی و میزان

تأثیر آنها در کاهش آسیب پذیری

۱۳. ۱۵- شناسایی و اولویت‌بندی اقدامات متقابل طراحی شده است تا از به‌کارگیری مؤثرترین تدابیر امنیتی جهت کاهش آسیب‌پذیری تسهیلات بندری یا فعل و انفعال کشتی/ بندر در برابر تهدیدات احتمالی اطمینان حاصل شود.

۱۴. ۱۵- اقدامات امنیتی باید بر اساس عواملی انتخاب شوند از جمله اینکه آیا اقدامات مذکور احتمال حمله را کاهش می‌دهند و باید با استفاده از اطلاعاتی که شامل موارد زیر می‌شود مورد ارزیابی قرار گیرند:

۱. بازرسی‌ها، بازدیدها و ممیزی‌های امنیتی؛

۲. مشورت با مالکین و متصدیان تسهیلات بندری و در صورت لزوم مالکین/متصدیان ساختمان‌های مجاور؛

۳. اطلاعات تاریخی در مورد حوادث امنیتی؛ و

۴. عملیات داخل تسهیلات بندری.

شناسایی آسیب‌پذیری‌ها

۱۵. ۱۵- شناسایی آسیب‌پذیری‌های موجود در ساختار فیزیکی، سامانه‌های حفاظت از کارکنان، رویه‌ها یا دیگر مناطقی که ممکن است منجر به بروز یک حادثه امنیتی شود می‌تواند در ایجاد راههای حذف یا کاهش آسیب‌پذیری‌ها مورد استفاده قرار گیرد. به‌طور مثال، یک تجزیه و تحلیل، ممکن است آسیب‌پذیری‌ها و ضعف سامانه‌های امنیتی تسهیلات بندری یا آسیب‌پذیری زیرساختهای حفاظت نشده مانند سامانه‌های تأمین آب، پلها و غیره را مشخص کند که می‌تواند از طریق اقدامات فیزیکی مانند نرده‌های دائمی، زنگ خطر، تجهیزات مراقبتی و غیره رفع شود.

۱۶. ۱۵- در شناسایی آسیب‌پذیری‌ها، موارد زیر باید مورد توجه قرار گیرد:

۱. دسترسی به تسهیلات بندری و کشتیهای پهلو گرفته در تسهیلات از

سمت خشکی و از سمت دریا؛

۲. بی‌عیبی ساختاری اسکله‌ها، تسهیلات و ساختارهای وابسته؛

۳. اقدامات و تشریفات امنیتی موجود، شامل سامانه‌های تعیین هویت؛

۴. اقدامات و راهکارهای امنیتی موجود مربوط به خدمات بندری و خدمات

رفاهی؛

۵. اقدامات حفاظت از تجهیزات رادیویی و مخابراتی، خدمات بندری و

خدمات رفاهی شامل سامانه‌ها و شبکه‌های رایانه‌ای (کامپوتری)؛

۶. مناطق مجاوری که ممکن است در طول حمله و به‌منظور حمله مورد

سوء استفاده قرار گیرند؛

۷. توافقات موجود با شرکتهای امنیتی خصوصی که خدمات امنیتی ساحلی/

آبی ارائه می‌کنند؛

۸. هرگونه سیاستهای تناقضی بین اقدامات و تشریفات امنیتی و ایمنی؛

۹. هرگونه تناقض بین تسهیلات بندری و وظایف امنیتی محوله؛

۱۰. هرگونه جبر و محدودیت کارکنان؛

۱۱. هرگونه نقصی که در طی آموزش‌ها و رزمایش‌ها (مانورها) شناسایی

شده است؛ و

۱۲. هرگونه نقصی که در طی فعالیت‌های روزانه متعاقب حوادث یا اعلام

خطر، گزارش مسائل امنیتی و انجام اقدامات واریسی (کنترلی)، ممیزی‌ها و غیره

شناسایی شده است.

۱۶- طرح امنیتی تسهیلات بندری

کلیات

۱. ۱۶- تهیه طرح امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس پی) بر عهده مأمور

امنیتی تسهیلات بندری (پی اف اس پی) می‌باشد، اگرچه مأمور امنیتی تسهیلات

بندری نیازی نیست لزوماً کلیه وظایف محوله مربوط به سمت خود را شخصاً

انجام دهد، مسؤولیت نهائی حصول اطمینان از صحت انجام وظایف بر عهده

شخص مأمور امنیتی تسهیلات بندری خواهد بود.

۱۶.۲- مفاد هر طرح امنیتی تسهیلات بندری بسته به شرایط خاص تسهیلات بندری یا امکانات تحت پوشش آن متفاوت می باشد. در ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری ویژگی های خاص تسهیلات بندری و خطرات امنیتی بالقوه آن مشخص می شود که منجر به لزوم تعیین یک مأمور امنیتی تسهیلات بندری و تهیه طرح امنیتی تسهیلات بندری می گردد. تهیه طرح امنیتی تسهیلات بندری نیاز به این ویژگی ها و دیگر ملاحظات امنیتی محلی یا ملی دارد که باید در طرح امنیتی تسهیلات بندری به آن توجه شود؛ تا اینکه اقدامات امنیتی مناسب جهت کاهش احتمال نقض امنیت و نتایج حاصل از خطرات بالقوه انجام پذیرد. دولتهای متعاقد ممکن است در مورد تهیه و مفاد طرح امنیتی تسهیلات بندری توصیه هایی را ارائه دهند.

۱۶.۳- کلیه طرحهای امنیتی تسهیلات بندری باید:

۱. سازمان امنیتی تسهیلات بندری را به تفصیل شرح دهند؛
۲. ارتباطات سازمان امنیتی را با سایر مقامهای مربوط و سامانه های ارتباطی مورد نیاز جهت میسر ساختن امکان فعالیت مداوم و کارآمد سازمان و ارتباط آن با سایرین، شامل کشتیهای موجود در بندر را مفصلاً ذکر نماید؛
۳. اقدامات اساسی سطح امنیتی ۱ را در بخش عملیاتی و فیزیکی به تفصیل شرح دهد؛
۴. اقدامات امنیتی مضاعفی را که به تسهیلات بندری اجازه می دهد بدون تأخیر به سطح امنیتی ۲ و در صورت لزوم به سطح امنیتی ۳ ارتقاء یابد را به تفصیل شرح دهد.
۵. بازنگری منظم یا ممیزی طرح امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحات آن را در پاسخ به تجربیات یا تغییر شرایط پیش بینی کند؛ و
۶. شیوه های گزارش دهی به نقاط تماس دولتهای متعاقد مربوط را به تفصیل شرح دهند.

۱۶.۴- تهیه یک طرح امنیتی تسهیلات بندری کارآمد، به ارزیابی همه‌جانبه از تمامی مسائل مربوط به امنیت تسهیلات بندری، از جمله به‌ویژه: ارزیابی همه‌جانبه ویژگی‌های عملیاتی و فیزیکی هر یک از تسهیلات بندری بستگی دارد.

۱۶.۵- دولت متعاقد باید طرح‌های امنیتی تسهیلات بندری مربوط به تسهیلات بندری تحت صلاحیت قضائی خود را تأیید نماید. دولت‌های متعاقد باید روش‌هایی جهت ارزیابی تداوم کارایی هر طرح امنیتی تسهیلات بندری را تدوین نمایند و ممکن است اصلاح طرح امنیتی تسهیلات بندری را پیش از تأیید اولیه یا متعاقب تأیید آن لازم بدانند. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید مقرراتی را جهت نگهداری سوابق حوادث امنیتی و خطرات مربوط به آن، بازرینی‌ها، ممیزی‌ها، آموزش، رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات، به عنوان شواهدی جهت مطابقت با الزامات فوق، تهیه نماید.

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

۱۶.۷- استفاده از سلاح‌های گرم در کشتی‌ها و یا در نزدیکی آنها و در تسهیلات بندری ممکن است خطرات ایمنی چشمگیر و خاصی را به‌ویژه در ارتباط با برخی مواد خطرناک یا خطرآفرین به‌وجود آورد که باید به این مسئله توجه خاصی مبذول شود. چنانچه دولت متعاقد تصمیم بگیرد که استفاده از کارکنان مسلح در این مناطق ضروری است، آن دولت متعاقد باید اطمینان حاصل کند که این کارکنان به نحو مقتضی مجاز هستند و جهت استفاده از اسلحه‌های خود آموزش دیده‌اند و از خطرات ایمنی ویژه موجود در این مناطق، آگاهی دارند.

اگر دولت متعاهدی استفاده از اسلحه‌های گرم را مجاز بداند باید دستورالعمل ایمنی ویژه استفاده از آن را تهیه نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید حاوی راهکار ویژه‌ای در این رابطه باشد، به‌خصوص در رابطه با کاربرد این سلاحها در کشتیهایی که کالاهای خطرناک یا مواد خطرآفرین حمل می‌کنند.

سازماندهی و انجام وظایف امنیتی تسهیلات بندری

۱۶۸- علاوه بر راهکار مندرج در بند (۱۶.۳)، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید موارد زیر که به تمام سطوح امنیتی مربوط می‌شود، را مشخص نماید:

۱. نقش و ساختار سازمان امنیتی تسهیلات بندری؛
۲. وظایف، مسئولیت‌ها و الزامات آموزشی کلیه کارکنان تسهیلات بندری که وظیفه امنیتی دارند و اقدامات عملکردی مورد نیاز جهت ارزیابی کارایی فردی هر یک از آنها؛
۳. ارتباطات سازمان امنیتی تسهیلات بندری با سایر مقامهای محلی یا ملی که دارای مسئولیت‌های امنیتی هستند؛
۴. سامانه‌های ارتباطی فراهم شده جهت ایجاد ارتباط مداوم و مؤثر کارکنان امنیتی تسهیلات بندری با کشتیهایی موجود در بندر و در صورت لزوم با مقامهای محلی یا ملی که دارای مسئولیت‌های امنیتی هستند؛
۵. روشهای لازم یا حفاظت‌های مورد نیاز جهت برقراری تداوم چنین ارتباطاتی در کلیه مواقع؛
۶. روشها و فعالیت‌های حفاظت از اطلاعات حساس امنیتی که به شکل کاغذی یا به‌صورت الکترونیکی نگهداری می‌شوند؛
۷. روشهای ارزیابی تداوم کارایی اقدامات، رویه‌ها و تجهیزات امنیتی، شامل تشخیص نقص در تجهیزات یا درست کار نکردن آنها و واکنش نسبت به آنها؛
۸. روشهای مورد نیاز جهت ارائه و ارزیابی گزارش‌های مربوط به نقایض احتمالی امنیت یا مسائل امنیتی؛

۹. روشهای مربوط به جابه‌جایی کالا؛
۱۰. روشهای مربوط به تحویل مایحتاج کشتی؛
۱۱. روشهای حفظ و نگهداری و روز آمد سازی اسناد کالاهای خطرناک، مواد خطرآفرین و محل نگهداری آنها در تسهیلات بندری.
۱۲. روشهای اعلام وضعیت اضطراری و دریافت خدمات گشتهای دریایی و تیمهای متخصص جستجو، شامل تجسس‌های مربوط به یافتن بمب و تجسس‌های زیر آب؛
۱۳. روشهای کمک به مأموران امنیتی کشتی در تأیید هویت افرادی که قصد سوار شدن به کشتی دارند، در صورت درخواست؛ و
۱۴. روشهای تسهیل رفتن به مرخصی‌های روی خشکی کارکنان کشتی یا تعویض آنها؛ همچنین تسهیل در دسترسی بازدیدکنندگان از کشتی از جمله نمایندگان سازمان‌های کار و امور رفاهی دریانوردان.
- ۱۶-۹- مابقی بخش ۱۶، به‌طور خاص به اقدامات امنیتی می‌پردازد که می‌توان آنها را در هر سطح امنیتی اتخاذ نمود:
۱. دسترسی به تسهیلات بندری؛
۲. مناطق محدودیت‌دار واقع در تسهیلات بندری؛
۳. جابه‌جایی کالا؛
۴. تحویل مایحتاج کشتی؛
۵. جابه‌جایی بارهای بدون همراه؛ و
۶. نظارت بر امنیت تسهیلات بندری.

دسترسی به تسهیلات بندری

- ۱۰-۱۶- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی را وضع نماید که کلیه راههای دسترسی به تسهیلات بندری که در ارزیابی تسهیلات بندری مشخص شده را پوشش دهد.

۱۰. فعالیت کشتی با کشتی یعنی هر فعالیتی که مربوط به یک تسهیلات بندری که با انتقال کالا و افراد از یک کشتی به کشتی دیگر سر و کار دارد، نباشد.

۱۱. مقام منتخب یعنی سازمان (سازمان‌ها) یا مرجع دریایی (مراجع دریایی) تعیین شده، درون دولت متعاقد، به عنوان مسئول حصول اطمینان از اجرای مقررات این فصل در رابطه با امنیت تسهیلات بندری و فعل و انفعال کشتی/بندر، از نقطه نظر تسهیلات بندری.

۱۲. آیین نامه بین المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (آیین نامه آی اس پی اس) یعنی آیین نامه بین المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری شامل بخش (الف) (که مقررات آن باید الزامی تلقی شود) و بخش (ب) (که مقررات آن توصیه ای باید تلقی شود)، آن طور که در تاریخ ۱۲ دسامبر ۲۰۰۲ (۱۳۸۱/۹/۲۱) به موجب قطعنامه (۲) قراهمایی (کنفرانس) دولتهای متعاقد معاهده (کنوانسیون) بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)، که ممکن است توسط سازمان اصلاح شود، تصویب شده است، با این شرط که:

۱- اصلاحات بخش (الف) آیین نامه که طبق ماده (۸) این معاهده (کنوانسیون) در ارتباط با روشهای حاکم بر اصلاح پیوست به غیر از فصل (۱)، تصویب می شود، لازم الاجراء و نافذ می گردد؛ و

۲- اصلاحات بخش (ب) آیین نامه توسط کارگروه ایمنی دریانوردی طبق قواعد کار آن کارگروه، تصویب می شود.

۱۳. حادثه امنیتی یعنی هر عمل یا شرایط مشکوک که امنیت کشتی، شامل واحد حفاری متحرک فراساحلی و شناور تندرو، یا تسهیلات بندری یا هر فعل و انفعال کشتی/بندر یا هرگونه فعالیت کشتی با کشتی را تهدید می کند.

۱۴. سطح امنیتی یعنی کیفیت میزان خطری که به انجام یک حادثه امنیتی اقدام خواهد شد یا یک حادثه امنیتی به وقوع خواهد پیوست.

۱۶.۱۱- برای هر کدام اینها، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید مکانهای مناسبی را که دسترسی به آنها در هر یک از سطوح امنیتی دارای محدودیت یا ممنوعیت می باشد مشخص نماید. در هر سطح امنیتی، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید نوع محدودیت یا ممنوعیت به کار گرفته شده و راههای اعمال آن را مشخص نماید.

۱۶.۱۲- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید برای هر سطح امنیتی راههای شناسایی لازم جهت دسترسی به تسهیلات بندری و ماندن افراد در تسهیلات بندری بدون بروز هر گونه مشکلی را تعیین نماید. این کار احتمالاً مستلزم تهیه سامانه های تعیین هویت مناسب جهت شناسایی های دائمی یا موقت به ترتیب برای کارکنان تسهیلات بندری و بازدیدکنندگان باشد. در صورت استفاده از سامانه های تعیین هویت، هر سامانه تعیین هویت تسهیلات بندری با سامانه قابل اعمال در مورد کشتیهایی که به طور منظم از آن تسهیلات بندری استفاده می کنند هماهنگ شود. مسافری باید بتواند هویت خود را با ارائه برگه های عبور و مرور، بلیت و غیره اثبات نمایند اما نباید به آنها اجازه داده شود که بدون نظارت به مناطق محدودیت دار دسترسی پیدا کنند. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید شرایطی را جهت حصول اطمینان از اینکه سامانه های تعیین هویت به طور منظم روزآمد می شوند وضع نموده و اطمینان حاصل کند که استفاده ناصحیح از رویه های وضع شده منجر به اعمال اقدامات کیفری می شود.

۱۶.۱۳- افرادی که مایل نیستند یا نمی توانند هویت خود را اثبات نمایند و یا هدف خود را از ورود، هنگامی که از آنها سؤال می شود مشخص نمایند، باید از دسترسی آنها به تسهیلات بندری جلوگیری شود و تلاش آنها جهت دسترسی باید به مأمور امنیتی تسهیلات بندری و مقامهای محلی یا ملی که مسئولیت های امنیتی دارند، گزارش شود.

۱۶.۱۴- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید مکانهایی را که در آن افراد، وسایل شخصی آنها و وسائط نقلیه مورد بازرسی قرار می گیرند، مشخص نماید.

چنین مکانهایی باید به صورت سرپوشیده باشند تا انجام عملیات به صورت مداوم و صرف نظر از شرایط آب و هوایی حاکم، طبق تعداد دفعات تعیین شده در طرح امنیتی تسهیلات بندری، به سهولت امکان پذیر باشد. پس از انجام بازرسی افراد، وسایل شخصی آنها و وسائط نقلیه باید مستقیماً به مناطق محدود نگهداری، سوار شدن یا بارگیری انتقال یابند.

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

۱۶. ۱۶- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید دفعات انجام واری‌های (کنترل‌های) دسترسی را مشخص نماید به ویژه وقتی که این واری‌ها (کنترل‌ها) به صورت تصادفی و گاه‌گاه اعمال می‌شوند.

سطح امنیتی ۱

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

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

۲. بررسی هویت کلیه افراد مرتبط با کشتی که قصد ورود به تسهیلات بندری را دارند، شامل مسافران، کارکنان کشتی و بازدید کنندگان و تأیید دلایل ایشان برای انجام این کار با انجام بازرسی به طور مثال دستورالعمل‌های پنا گذاشتن به کشتی، بلیت مسافران، اجازه‌نامه‌های عبور و مرور، دستورهای کار و غیره؛

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

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

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

۶. به‌عهده گرفتن بازرسی افراد، وسایل شخصی، وسائط نقلیه و محتویات آنها؛ و

۷. شناسایی هر گونه نقطه دسترسی که به‌طور منظم از آن استفاده نمی‌شود و باید دائماً بسته نگاه داشته شده و قفل شوند.

۱۸. ۱۶- در سطح امنیتی ۱، کلیه افرادی که قصد دسترسی به تسهیلات بندری را دارند باید مورد بازرسی قرار گیرند. تعداد چنین بازرسی‌ها، شامل بازرسی‌های تصادفی، باید در طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری مشخص شده باشد و به‌طور خاص توسط دولت متعاقد تأیید شود. مگر در مواردی که دلایل مشخص امنیتی برای انجام بازرسی وجود داشته باشد، کارکنان کشتی نباید همکاری خود یا وسایل شخصی آنها را بازرسی نمایند. چنین بازرسی باید به‌گونه‌ای انجام شود که حقوق انسانی افراد کاملاً مورد توجه قرار گیرد و شأن انسانی بنیادین آنان حفظ شود.

سطح امنیتی ۲

۱۹. ۱۶- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی مورد اعمال مضاعفی را تعیین نماید، که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. گماردن کارکنان بیشتر جهت نگهبانی از نقاط دسترسی و گشت‌زنی پیرامون حصارهای بازدارنده؛

۲. محدود کردن تعداد نقاط دسترسی به تسهیلات بندری، و شناسایی نقاطی که باید بسته شوند و شیوه‌های حفاظت مناسب از آنها؛

۳. فراهم کردن شیوه‌های جلوگیری از تردد از طریق نقاط دسترسی باقیمانده، به‌طور مثال استفاده از حصارهای امنیتی؛

۴. افزایش تعداد دفعات بازرسی افراد، لوازم شخصی و وسائط نقلیه؛

۵. ممانعت از ورود بازدید کنندگانی که قادر به ارائه دلایل موجود برای ورود به خود تسهیلات بندری نمی‌باشند؛

۶. استفاده از شناورهای گشتی جهت افزایش امنیت آبهای ساحلی.

سطح امنیتی ۳

۲۰. ۱۶- در سطح امنیتی ۳، تسهیلات بندری باید از دستورهای صادر شده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطر مربوط به آن پیروی نمایند. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی‌ای پردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و کشتیهای موجود در تسهیلات بندری صورت می‌گیرد، که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. جلوگیری از دسترسی به تمام و یا بخشی از تسهیلات بندری؛

۲. صدور مجوز دسترسی تنها برای افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن؛

۳. جلوگیری از هر گونه رفت و آمد پیاده یا با خودرو در کلیه نقاط تسهیلات بندری یا بخشی از آن؛

۴. افزایش تعداد گشتهای امنیتی درون تسهیلات بندری، در مواقع مقتضی؛

۵. تعلیق عملیات بندری در تمام یا بخشی از تسهیلات بندری؛

۶. راهنمایی حرکت شناورها در تمام یا بخشی از تسهیلات بندری؛ و

۷. تخلیه تمام یا بخشی از تسهیلات بندری.

مناطق محدودیت‌دار تسهیلات بندری

۲۱. ۱۶- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید مناطق محدودیت‌داری که باید

در تسهیلات بندری ایجاد شود، را مشخص نماید، و وسعت آن، زمان اجراء و

اقدامات امنیتی که جهت واریسی (کنترل) دسترسی به آن و اقداماتی که جهت واریسی (کنترل) فعالیت‌های داخل این مناطق صورت می‌گیرد را تعیین نماید. این طرح همچنین، در شرایط مقتضی، باید شامل اقداماتی باشد تا اطمینان حاصل شود که مناطق محدودیت‌دار موقت پیش و پس از ایجاد این مناطق، پاکسازی امنیتی شده‌اند. هدف از ایجاد مناطق محدودیت‌دار عبارتست از:

۱. حفاظت از مسافری، کارکنان کشتی، کارکنان تسهیلات بندری و بازدیدکنندگان، شامل افراد مرتبط با کشتی که از آن بازدید می‌نمایند؛
 ۲. حفاظت از تسهیلات بندری؛
 ۳. حفاظت از کشتیهایی که از تسهیلات بندری استفاده می‌کنند و کشتیهایی که به تسهیلات بندری خدمات‌دهی (سرویس‌دهی) می‌نمایند؛
 ۴. حفاظت از اماکن و مناطق امنیتی حساس موجود در تسهیلات بندری؛
 ۵. حفاظت از تجهیزات و سامانه‌های امنیتی و نظارتی؛ و
 ۶. محافظت از کالا و انبارهای کشتی در مقابل هر گونه دستکاری.
- ۱۶.۲۲- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید تضمین نماید که کلیه مناطق محدودیت‌دار، دارای اقدامات امنیتی مشخصی جهت واریسی (کنترل) موارد زیر می‌باشند:

۱. دسترسی افراد؛
 ۲. ورود، توقف، بارگیری و تخلیه وسائط نقلیه؛
 ۳. جابه‌جایی و ذخیره کالا و مایحتاج کشتی؛ و
 ۴. بارهای بدون همراه یا وسایل شخصی افراد.
- ۱۶.۲۳- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید پیش‌بینی نماید که کلیه مناطق محدودیت‌دار به‌طور واضح و آشکار علامت‌گذاری شود و نشان داده شود که دسترسی به این مناطق دارای محدودیت بوده و هر گونه حضور غیرمجاز در این منطقه حکم نقض امنیت را خواهد داشت.

۱۶.۲۴- هنگامی که دستگاههای خودکار شناسایی حضور غیرمجاز نصب شد، آنها باید به یک مرکز وارسی (کنترل)، که این مرکز قادر به پاسخگویی به زنگ مربوط باشد، اعلام خطر نمایند.

۱۶.۲۵- مناطق محدودیت دار شامل موارد زیر می شوند:

۱. سمت رویه خشکی کشتی و مناطق همجوار کشتی از سمت دریا؛
۲. مناطق سوار و پیاده شدن مسافری، مناطق نگهداری مسافری و کارکنان کشتی و مناطق عملیاتی شامل نقاط بازرسی؛
۳. مناطقی که در آن عملیات بارگیری، تخلیه یا انبار کردن کالا و انبارها انجام می شود؛

۴. اماکنی که در آن اطلاعات حساس امنیتی، شامل اسناد مربوط به کالا نگهداری می شود؛

۵. مکانهایی که در آنها کالاهای خطرناک و مواد خطرناک نگهداری می شود؛
۶. اتاقهای وارسی (کنترل) سامانه مدیریت رفت و آمد (ترافیک) شناور، مراکز کمک ناوبری و ساختمان های وارسی (کنترل) بندر از جمله اتاقهای وارسی (کنترل) امنیتی و مراقبتی؛

۷. مکانهایی که در آن تجهیزات امنیتی و مراقبتی نگهداری می شوند یا قرار دارند؛

۸. تأسیسات ضروری الکتریکی، رادیویی و مخابراتی، تأسیسات آب و سایر تأسیسات رفاهی؛ و

۹. سایر مکانهای موجود در تسهیلات بندری که دسترسی کشتیها، وسائط نقلیه و افراد به آن باید محدود شود.

۱۶.۲۶- اقدامات امنیتی ممکن است با توافق مقامهای ذی ربط، به محدودیت در دسترسی غیرمجاز به ساختارهایی که از آن تسهیلات بندری ممکن است دیده شود، گسترش یابد.

سطح امنیتی ۱

۱۶.۲۷- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمال در مناطق محدودیت‌دار را وضع نماید، که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. تأمین حصارهای دائم یا موقت جهت محصور نمودن منطقه محدودیت‌دار، که استاندارد آن باید مورد قبول دولت متعاقد باشد؛
۲. پیش‌بینی نقاط دسترسی‌ای که امکان واریسی (کنترل) آن توسط نگهبانان امنیتی به هنگام استفاده از آن وجود داشته باشد و در صورت عدم استفاده بتوان آن را به‌طور مؤثر قفل کرد یا بست؛
۳. تهیه مجوزهایی که باید ارائه شود تا اجازه عبور افراد به داخل مناطق محدودیت‌دار را نشان دهد؛
۴. علامت‌گذاری واضح و مشخص وسائط نقلیه‌ای که مجاز هستند به مناطق محدودیت‌دار دسترسی داشته باشند؛
۵. گماردن نگهبانان و گشتها؛
۶. تهیه دستگاههای خودکار شناسایی ورود غیرمجاز، یا سامانه‌ها یا تجهیزات مراقبتی جهت شناسایی دسترسی غیرمجاز به مناطق محدودیت‌دار یا هر گونه جابه‌جایی در این مناطق؛ و
۷. واریسی (کنترل) جابه‌جایی شناورهایی که در مجاورت کشتیهایی قرار دارند که از تسهیلات بندری استفاده می‌کنند.

سطح امنیتی ۲

- ۱۶.۲۸- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید افزایش تعداد دفعات و شدت واریسی (کنترل) و نظارت بر دسترسی به مناطق محدودیت‌دار را مشخص نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی مضاعفی را وضع نماید که ممکن است شامل موارد زیر باشد:
۱. افزایش کارایی حصارها یا نرده‌های اطراف مناطق محدودیت‌دار، شامل استفاده از گشتها یا دستگاههای شناسایی خودکار (اتوماتیک) ورود غیرمجاز؛

۲. کاهش تعداد نقاط دسترسی به مناطق محدودیت‌دار و افزایش واریسی‌های (کنترل‌های) قابل اعمال در نقاط دسترسی باقیمانده؛
۳. محدودیت‌های توقف در مجاورت کشتیهای پهلو گرفته؛
۴. افزایش محدودیت در دسترسی به نقاط محدودیت‌دار و جابه‌جایی و ذخیره در آنها؛
۵. استفاده از تجهیزات مراقبتی، نظارتی و ثبت مداوم؛
۶. افزایش تعداد و دفعات گشتها شامل گشتهای آبی در اطراف مناطق محدودیت‌دار و داخل این گونه مناطق؛
۷. ایجاد و محدود کردن دسترسی به مناطق همجوار مناطق محدودیت‌دار؛ و
۸. اعمال محدودیت در دسترسی شناورهای غیرمجاز به آبهای همجوار کشتیهایی که از تسهیلات بندری استفاده کنند.

سطح امنیتی ۳

- ۱۶.۲۹- در سطح امنیتی ۳، تسهیلات بندری باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و کشتیهای موجود در تسهیلات بندری اتخاذ می‌گردد که می‌تواند شامل موارد زیر باشد:
۱. ایجاد مناطق محدودیت‌دار بیشتر در تسهیلات بندری مجاور حادثه امنیتی، یا مکانی که احتمال خطر امنیتی برای آن متصور است و از دسترسی به آن ممانعت به عمل می‌آید؛ و
 ۲. آمادگی جهت بازرسی مناطق محدودیت‌دار به عنوان بخشی از بازرسی کل یا قسمتی از تسهیلات بندری.

جابه‌جایی کالا

- ۱۶.۳۰- اقدامات امنیتی مرتبط با جابه‌جایی کالا باید:

۱. از هرگونه دستکاری جلوگیری نماید؛ و
۲. از جابه‌جایی و انبار کالایی که جابه‌جایی و انبار در آن در تسهیلات بندری پذیرفته نشده است، جلوگیری به عمل آورد.

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

سطح امنیتی ۱

۱۶.۳۲- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمال در مدت جابه‌جایی کالا را مشخص نماید که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. بازرسی عادی کالا، واحدهای حمل کالا و مناطق انبار کالا در تسهیلات بندری، پیش یا در حین عملیات جابه‌جایی کالا؛
۲. بازرسی به منظور حصول اطمینان از این که کالای وارد شده به تسهیلات بندری با برگه تحویل کالا یا سند مشابه آن همخوانی و مطابقت داشته باشد؛
۳. بازرسی وسائط نقلیه؛ و

۴. بازرسی مهر و موم و دیگر شیوه‌های مورد استفاده جهت جلوگیری از هرگونه دستکاری به هنگام ورود به تسهیلات بندری و به محض انبار در تسهیلات بندری

۱۶.۳۳- بازرسی کالا ممکن است با استفاده از بعضی روشهای زیر یا تمام آنها انجام شود:

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

۱۶.۳۴- هنگامی که جابه‌جایی کالا به صورت منظم یا تکراری انجام می‌شود، مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی (سی‌اس‌ا) یا مأمور امنیتی کشتی (اس‌اس‌ا) ممکن است، با مشاوره با تسهیلات بندری، با شرکتهای باربری دریایی یا دیگر مسئولان چنین کالایی در مورد ترتیباتی توافق نماید که کار بازرسی‌های خارج از منطقه محل یا مهر و موم، برنامه زمان‌بندی شده، مستندات فرعی و غیره را تحت پوشش قرار دهد. چنین ترتیباتی باید به اطلاع مأمور امنیتی تسهیلات بندری ذی‌ربط رسیده و مورد تأیید وی قرار گیرد.

سطح امنیتی ۲

۱۶.۳۵- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید به منظور افزایش واریسی (کنترل)، اقدامات امنیتی قابل اعمال مضاعفی را در زمان جابه‌جایی کالا تعیین نماید، که می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

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

۲. بازرسی شدیدتر، در صورت لزوم، جهت حصول اطمینان از اینکه تنها کالای ثبت شده وارد تسهیلات بندری شده به‌طور موقت انبار شده و سپس در کشتی بارگیری می‌شود؛

۳. بازرسی شدیدتر وسائط نقلیه؛ و

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

۱۶.۳۶- بازرسی دقیق کالا ممکن است توسط بعضی از روشهای زیر یا همه آنها انجام شود:

۱. افزایش دفعات و دقت در بازرسی کالا، واحدهای حمل کالا و محوطه انبار کالا در تسهیلات بندری (بازرسی چشمی و فیزیکی)؛

۲. افزایش دفعات استفاده از تجهیزات اسکن/ شناسایی، ابزارهای مکانیکی، یا سگها؛ و

۱۵. اعلامیه امنیتی یعنی توافق حاصل بین یک کشتی و یک تسهیلات بندری یا بین کشتی با کشتی دیگری که با آن فعل و انفعال انجام می‌دهد که نمایانگر اقدامات امنیتی است که هر کدام اجراء خواهند نمود.

۱۶. سازمان امنیتی شناخته شده یعنی سازمان دارای تخصص لازم در مسائل امنیتی و دانش لازم در ارتباط با کشتی و عملیات بندری، که اختیار می‌یابد فعالیت مربوط به ارزیابی یا تصدیق یا تأیید یا صدور گواهینامه مورد لزوم در این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس را انجام دهد.

۲. اصطلاح «کشتی»، هنگامی که در مقرره‌های (۳) تا (۱۳) استفاده می‌شود، شامل واحدهای حفاری متحرک فراساحلی و شناور تندرو خواهد بود.
۳. واژه «کلیه کشتیها» هنگامی که در این فصل استفاده می‌شود، یعنی هر کشتی که این فصل در مورد آن اعمال می‌شود.

۴. اصطلاح «دولت متعاقد» هنگامی که در مقرره‌های (۳)، (۴)، (۷)، (۱۰)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳) استفاده می‌شود شامل ارجاع به «مقام منتخب» می‌شود.

مقرره ۲- کاربرد

۱. این فصل برای موارد زیر اعمال می‌شود:

۱. انواع کشتیهای زیر که به سفرهای بین‌المللی می‌پردازند:

۱. ۱ کشتیهای مسافری، شامل شناورهای مسافری تندرو

۲. ۱ کشتیهای باری، شامل شناورهای تندرو با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و

بالا تر؛ و

۳. ۱ واحدهای حفاری متحرک فراساحلی؛ و

۲. تسهیلات بندری که به چنین کشتیهایی که به سفرهای بین‌المللی مشغول هستند خدمات ارائه می‌کنند.

۲. صرف نظر از مقررات بند (۲)، دولتهای متعاقد باید در مورد میزان

کاربرد این فصل و قسمت‌های مربوط بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس در

۳. هماهنگی در اقدامات امنیتی بیشتر با شرکتهای بازربری دریایی و دیگر طرفهای مسؤول علاوه بر توافقهها و روشهای ایجاد شده.

سطح امنیتی ۳

۱۶.۳۷- در سطح امنیتی ۳، تسهیلات بندری باید از دستورهای صادر شده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک با افراد پاسخگو و کشتیهای موجود در تسهیلات بندری اتخاذ می شود که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. محدودیت و یا تعویق جابه جایی کالا یا عملیات در کل یا بخشی از تسهیلات بندری یا بعضی از کشتیها؛ و
۲. تصدیق فهرست موجودی کالاهای خطرناک و مواد خطر آفرینی که در تسهیلات بندری نگهداری می شوند و محل نگهداری آنها.

تحويل مایحتاج کشتی

۱۶.۳۸- اقدامات امنیتی مربوط به تحويل مایحتاج کشتی به شرح زیر می باشد:

۱. حصول اطمینان از بازرسی مایحتاج کشتی و دقت در بسته بندی ها؛
۲. ممانعت از پذیرش مایحتاج کشتی بدون بازرسی؛
۳. جلوگیری از دستکاری کالا؛
۴. جلوگیری از پذیرش مایحتاج کشتی مگر در صورت دریافت سفارش؛
۵. حصول اطمینان از بازرسی وسیله نقلیه حمل کالا؛ و
۶. حصول اطمینان از همراهی (اسکورت) وسیله نقلیه حمل کالا در تسهیلات بندری.

۱۶.۳۹- برای کشتیهایی که به طور منظم از تسهیلات بندری استفاده می نمایند بهتر است رویه هایی در ارتباط با کشتی، تأمین کنندگان ملزومات آن و تسهیلات بندری وضع شود که ابلاغیه، زمان تحويل بار و مدارک مربوط را پوشش دهد. باید

شیوه‌هایی وجود داشته باشد که تأیید نماید ذخائر ارائه شده جهت تحویل، دارای مدارکی دال بر این است که مایحتاج مزبور با سفارشات کشتی مطابقت دارند.

سطح امنیتی ۱

۴۰. ۱۶- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی جهت واریسی (کنترل) تحویل مایحتاج کشتی را تعیین کند که ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. بازرسی مخازن کشتی؛

۲. اعلام پیشاپیش، درمورد نوع بار، مشخصات راننده و کارت مالکیت وسیله نقلیه؛ و

۳. بازرسی وسیله نقلیه حمل کالا.

۴۱. ۱۶- بازرسی مخازن کشتی می‌تواند از طریق برخی یا تمام روشهای زیر

صورت پذیرد:

۱. بازرسی چشمی و فیزیکی؛ و

۲. استفاده از تجهیزات اسکن / شناسایی، دستگاههای مکانیکی یا سگها

سطح امنیتی ۲

۴۲. ۱۶- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات

امنیتی قابل اعمال مضاعفی را جهت افزایش واریسی (کنترل) تحویل مایحتاج کشتی تعیین نماید که می‌تواند شامل موارد زیر است:

۱. بازرسی دقیق مایحتاج کشتی؛

۲. بازرسی دقیق وسائط نقلیه حمل کالا؛

۳. هماهنگی با کارکنان کشتی جهت بازرسی برگه سفارش کالا و مطابقت

آن با برگه تحویل کالا، پیش از ورود به تسهیلات بندری؛ و

۴. همراهی (اسکورت) وسیله نقلیه حمل کالا در تسهیلات بندری.

۴۳. ۱۶- بازرسی دقیق مایحتاج کشتی ممکن است از طریق بعضی از

روشهای زیر یا تمام آنها صورت پذیرد:

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

سطح امنیتی ۳

۴۴. ۱۶- در سطح امنیتی ۳، تسهیلات بندری باید از دستورهای صادر شده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی بپردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و کشتیهای موجود در تسهیلات بندری اتخاذ می‌گردد که ممکن است شامل اعمال محدودیت یا تعویق تحویل مایحتاج کشتی در تمام یا قسمتی از تسهیلات بندری باشد.

جابه‌جایی بار بدون همراه

۴۵. ۱۶- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل اعمالی را تعیین نماید که اطمینان حاصل شود که بار بدون همراه (مثلاً، هر گونه ساک، از جمله وسایل شخصی که در زمان بازرسی یا بازدید همراه مسافر یا کارکنان کشتی نباشد) شناسایی شده و پیش از اینکه اجازه ورود به آن تسهیلات بندری داده شود و بسته به نوع ترتیبات انبارسازی پیش از نقل و انتقال بین تسهیلات بندری و کشتی مورد بازرسی الکترونیکی (اسکرین) و جستجوی فیزیکی قرار گیرد. دقیقاً مشخص نشده است که چنین باری هم توسط تسهیلات بندری و هم کشتی از طریق دستگاههای نمایشگر مورد شناسایی قرار خواهد گرفت یا نگرفت و در مواردی که هر دو (کشتی و تسهیلات بندری) مجهز به دستگاههای نمایشگر مناسب هستند، مسؤولیت بازرسی الکترونیکی به عهده تسهیلات بندری خواهد بود. همکاری نزدیک با کشتی بسیار اساسی است و اقداماتی باید اتخاذ گردد تا

اطمینان حاصل شود که بار بدون همراه پس از بازرسی الکترونیکی به صورت ایمن جابه‌جا می‌شود.

سطح امنیتی ۱

۴۶. ۱۶- در سطح امنیتی ۱، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل‌اعمالی را تعیین نماید که هنگامی که بار بدون همراه جابه‌جا می‌شود، اطمینان حاصل شود که این بار تا حد صد درصد (۱۰۰٪) و حتی به صورت صد درصد (۱۰۰٪) درصد مورد بازرسی و واری (کنترل) دقیق قرار می‌گیرد، که ممکن است از پرتونگاری با اشعه ایکس هم استفاده شود.

سطح امنیتی ۲

۴۷. ۱۶- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید اقدامات امنیتی قابل‌اعمال مضاعفی را تعیین نماید که هنگامی که بار بدون همراه جابه‌جا می‌شود کلیه بارهای بدون همراه به صورت صد درصد (۱۰۰٪) مورد پرتونگاری توسط اشعه ایکس قرار بگیرد.

سطح امنیتی ۳

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

۱. بازرسی جامع‌تر و گسترده‌تر چنین باری، به عنوان مثال به وسیله تاباندن اشعه ایکس حداقل از دو زاویه مختلف؛

۲. تمهیداتی برای محدودیت یا توقف جابه‌جایی بار بدون همراه؛ و

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

واری (کنترل) امنیت تسهیلات بندری

۱۶. ۴۹- سازمان امنیتی تسهیلات بندری باید قابلیت نظارت بر تسهیلات بندری و آبراهه‌های (کانالهای) ورودی مجاور آن در آب و در خشکی، در تمامی اوقات شبانه‌روز شامل ساعات شب و اوقاتی که در آن دید محدودیت دید وجود دارد، مناطق محدودیت‌دار واقع در تسهیلات بندری، کشتیهای موجود در تسهیلات بندری و اطراف کشتیها را داشته باشد. این واریسی (کنترل) می‌تواند شامل استفاده از موارد زیر باشد:

۱. روشنایی؛

۲. نیروهای امنیتی، شامل گشتهای پیاده، موتوری و گشتهای آبی؛

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

۱۶. ۵۰- در صورت استفاده از دستگاههای شناسایی خودکار ورود غیرمجاز این دستگاهها باید در محلی که پیوسته در معرض دید و توجه قرار دارد یا واریسی (کنترل) می‌شود به‌صورت یک زنگ خطر سمعی و یا بصری فعال شوند.

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

سطح امنیتی ۱

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

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

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

۳. به کارکنان امنیتی تسهیلات بندری اجازه دهد که به مناطق و جابه‌جایی در مجاورت کشتیهایی که از تسهیلات بندری استفاده می‌کنند شامل افزایش روشنایی که به وسیله خود کشتی تأمین می‌شود، نظارت داشته باشند.

سطح امنیتی ۲

۱۶.۵۳- در سطح امنیتی ۲، طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید اقدامات امنیتی مضاعف قابل اعمالی را به منظور افزایش توانایی نظارت و مراقبت تعیین نماید که می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. افزایش سطح پوشش و شدت روشنایی و تجهیزات مراقبتی شامل تأمین روشنایی و پوشش مراقبتی بیشتر؛

۲. افزایش تعداد گشتهای پیاده، موتوری و گشتهای آبی؛

۳. تخصیص کارکنان امنیتی بیشتر جهت نظارت و گشت‌زنی.

سطح امنیتی ۳

۱۶.۵۴- در سطح امنیتی ۳، طرح امنیتی تسهیلات بندری باید از دستورهای صادرشده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن پیروی نماید. طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات اقدامات امنیتی پردازد که توسط تسهیلات بندری با همکاری نزدیک افراد پاسخگو و کشتیهای موجود در تسهیلات بندری صورت می‌گیرد که می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

۱. روشن کردن تمام تجهیزات روشنایی، یا روشن کردن مناطق همجوار

تسهیلات بندری

۲. به کاراندازی کلیه تجهیزات مراقبتی که قادر به ثبت فعالیت‌ها در داخل

تسهیلات بندری یا مناطق همجوار هستند؛ و

۳. افزایش طول مدت زمان کارکرد تجهیزات مراقبتی که قادر به ادامه ثبت

هستند.

سطوح امنیتی متفاوت

۱۶.۵۵- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به جزئیات رویه‌ها و اقدامات امنیتی پردازد که تسهیلات بندری می‌تواند هنگامی که از سطح امنیتی پایین‌تری نسبت به سطح امنیتی قابل اعمال در کشتی برخوردار است اتخاذ نماید.

فعالیت‌هایی که تحت پوشش این آیین‌نامه قرار نمی‌گیرند.

۱۶.۵۶- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید به شرح جزئیات رویه‌ها و اقدامات امنیتی پردازد که تسهیلات بندری در موارد زیر اعمال می‌نماید:

۱. کشتی در حال فعل و انفعال با کشتی‌ای است که در تسهیلات بندری کشتوری قرار دارد که جزء دولت متعاهد نمی‌باشد؛
۲. کشتی در حال فعل و انفعال با کشتی‌ای است که این آیین‌نامه در مورد آن اعمال نمی‌شود؛ و

۳. کشتی در حال فعل و انفعال با سکوه‌های ثابت و شناور یا واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل می‌باشد.

اظهارنامه‌های امنیتی

۱۶.۵۷- طرح امنیتی تسهیلات بندری باید روشهایی را مشخص نماید تا هنگامی که مأمور امنیتی تسهیلات بندری بنا به دستور دولت متعاهد درخواست اظهارنامه امنیتی می‌نماید یا کشتی درخواست اظهارنامه امنیتی را می‌نماید از آنها پیروی شود.

ممیزی، بازبینی و اصلاح

۱۶.۵۸- طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید چگونگی قصد مأمور امنیتی تسهیلات بندری جهت ممیزی تداوم کارایی طرح امنیتی تسهیلات بندری و پیروی از شیوه‌های بازبینی، روزآمدسازی و اصلاح طرح امنیتی تسهیلات بندری را مشخص نماید.

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

۱. اگر ارزیابی امنیتی مربوط به آن تسهیلات بندری تغییر کرده باشد؛
۲. اگر طی یک ممیزی مستقل از طرح امنیتی تسهیلات بندری یا در بازرسی به عمل آمده از سازمان امنیتی تسهیلات بندری توسط دولت متعاقد مشخص شود که قصوری در سازمان یا مشکلاتی در تداوم کارایی از عناصر مهم طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری وجود دارد؛
۳. متعاقب وقوع حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن در تسهیلات بندری؛ و

۴. در صورت تغییر در مالکیت یا واریسی (کنترل) عملیاتی تسهیلات بندری.

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

۱. تغییرات پیشنهادی که اساساً می توانند شیوه اتخاذ شده برای حفظ امنیت تسهیلات بندری را تغییر دهند؛ و
۲. حذف، تغییر یا جایگزینی حصارهای دائم، سامانه ها و تجهیزات نظارتی و امنیتی و غیره که قبلاً به عنوان عوامل اساسی در حفظ امنیت تسهیلات بندری محسوب می شده است،

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

تأیید طرح های امنیتی تسهیلات بندری

۱۶.۶۱- طرحهای امنیتی تسهیلات بندری باید توسط دولت متعاهد
ذی ربطی تأیید شوند که باید برای پیش‌بینی موارد زیر روشهای مقتضی را
مشخص نماید:

۱. تسلیم طرحهای امنیتی تسهیلات بندری به دولتهای متعاهد؛
 ۲. بررسی طرحهای امنیتی تسهیلات بندری؛
 ۳. تأیید طرحهای امنیتی تسهیلات بندری، با اصلاحیه‌ها یا بدون آنها؛
 ۴. بررسی اصلاحیه‌های ارائه شده پس از تأیید؛ و
 ۵. روشهای بازرسی یا ممیزی در خصوص تداوم ارتباط طرحهای امنیتی
تأیید شده تسهیلات بندری
- در تمامی مراحل باید اقداماتی اتخاذ گردد تا اطمینان حاصل شود که طرح
امنیتی تسهیلات بندری به‌صورت محرمانه باقی مانده است.

بیانیه تطابق تسهیلات بندری

- ۱۶.۶۲- دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده،
ممکن است بیانیه تطابق تسهیلات بندری مناسب (اس‌اُسی پی اف) صادر نماید
که بر موارد زیر دلالت دارد:
۱. تسهیلات بندری؛

۲. اینکه تسهیلات بندری با مقررات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این
آیین‌نامه مطابقت دارد؛

۳. مدت اعتبار بیانیه تطابق تسهیلات بندری که باید توسط دولتهای متعاهد
تعیین شود اما نباید از پنج سال تجاوز نماید؛ و

۴. ترتیبات تصدیق متعاقب آنکه توسط دولت متعاهد تعیین می‌شود و سپس
تأیید آن در صورت انجام ترتیبات.

- ۱۶.۶۳- بیانیه تطابق تسهیلات بندری باید همانند نمونه ارائه شده در
پیوست این بخش از آیین‌نامه باشد. اگر زیان استفاده شده اسپانیولی، فرانسوی یا

۸. تدابیر امنیتی کشتی و تسهیلات بندری؛
۹. آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری و برنامه‌ریزی پیشامدهای
محتمل‌الوقوع؛
۱۰. دستورالعمل شیوه‌های آموزش و تعلیم امنیت، شامل اقدامات و
روشهای امنیتی؛
۱۱. رسیدگی به اطلاعات حساس امنیتی و مکاتبات امنیتی مربوط؛
۱۲. آگاهی از تهدیدها و الگوهای امنیتی موجود؛
۱۳. شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطر آفرین؛
۱۴. شناسایی الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به
مخاطره می‌اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛
۱۵. شیوه‌های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
۱۶. سامانه‌ها و تجهیزات امنیتی و محدودیت‌های کاربردی آنها؛
۱۷. روشهای انجام ممیزی، بازرسی، واری (کنترل) و نظارت؛
۱۸. روشهای بازرسی فیزیکی و بازرسی‌های مربوط به شناسایی ورود
غیرمجاز؛
۱۹. رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات امنیتی، شامل رزمایش‌ها (مانورها) و
تمرینات با کشتیها؛ و
۲۰. ارزیابی رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات امنیتی.
۲. ۱۸- کارکنان تسهیلات بندری که دارای وظایف امنیتی خاصی هستند
باید دانش کافی داشته و در صورت لزوم در بعضی یا همه موارد زیر آموزش
ببینند:
۱. آگاهی از تهدیدها و الگوهای امنیتی موجود؛
۲. شناسایی کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطر آفرین؛
۳. شناسایی الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به
مخاطره می‌اندازند؛

ارتباط با تسهیلات بندری واقع در سرزمین خود که، اگر چه اساساً توسط کشتیهایی که به سفرهای بین المللی نمی پردازند استفاده می شود، اما گاهی اوقات لازم می شود که به کشتیهای ورودی یا خروجی که به سفرهای بین المللی مشغول هستند خدمات ارائه کنند، تصمیم گیری نمایند.

۱. ۲ دولتهای متعاقد، تصمیماتی را که به موجب بند (۲) می گیرند، باید براساس ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باشد که طبق مقررات بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس انجام می شود.

۲. ۲ هرگونه تصمیمی که دولت متعاقد به موجب بند (۲) می گیرد، نباید سطح امنیتی را که منظور نظر این فصل یا بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس می باشد، به مخاطره اندازد.

۳. این فصل در مورد کشتیهای جنگی، کشتیهای تدارکاتی نظامی، یا دیگر کشتیهای تحت بهره برداری یا با مالکیت دولت متعاقد که تنها جهت خدمات غیر تجاری دولتی استفاده می شوند، اعمال نمی شود.

۴. هیچ چیز در این فصل نباید به حقوق یا تعهدات کشورها به موجب حقوق بین الملل، لطمه ای وارد نماید.

مقرر ۳- تعهدات دولتهای متعاقد در رابطه با امنیت

۱. مراجع دریایی باید سطوح امنیتی را ایجاد نمایند و از فراهم سازی اطلاعات مربوط به سطوح امنیتی برای کشتیهایی که محق به برافراشتن پرچم آنها می باشند اطمینان حاصل نمایند. هنگامی که تغییراتی در سطح امنیتی رخ می دهد، اطلاعات سطح امنیتی باید آن طور که شرایط ایجاب می کند، روزآمد شود.

۲. دولتهای متعاقد باید سطوح امنیتی را ایجاد نمایند و از فراهم سازی اطلاعات سطح امنیتی برای تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود، و کشتیها پیش از ورود به بندر یا هنگامی که کشتی در بندری که در قلمرو آنها واقع شده است

۴. شیوه‌های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
۵. مدیریت ازدحام و فنون واریسی (کنترلی)؛
۶. ارتباطات امنیتی؛
۷. عملکرد تجهیزات و سامانه (سیستم) های امنیتی؛
۸. آزمایش، سنجش و حفظ و نگهداری سامانه‌ها و تجهیزات امنیتی؛
۹. فنون بازرسی، واریسی (کنترل) و نظارت؛
۱۰. روشهای بازرسی فیزیکی افراد، لوازم شخصی، چمدان، بار و مخازن کشتی.
۳. ۱۸- تمام کارکنان تسهیلات بندری باید دارای دانش کافی بوده و با مقررات مربوط طرح امنیتی تسهیلات بندری، در برخی یا کلیه موارد زیر، در صورت لزوم، آشنایی داشته باشند:
 ۱. مفهوم سطح امنیتی و الزامات متعاقب سطوح امنیتی مختلف؛
 ۲. شناسایی و کشف تسلیحات، ابزار و مواد خطرآفرین؛
 ۳. شناسایی الگوهای شخصیتی و رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می‌اندازند؛ و
۴. شیوه‌های مورد استفاده جهت سرپیچی از اقدامات امنیتی.

رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات
۴. ۱۸- هدف از انجام رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات حصول اطمینان از این امر است که کارکنان تسهیلات بندری در انجام تمامی وظایف امنیتی محول شده، در کلیه سطوح امنیتی و شناسایی هر گونه نقص امنیتی که مستلزم رسیدگی است، تبحر دارند.
۵. ۱۸- جهت حصول اطمینان از اجرای کارآمد مقررات طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید حداقل هر سه ماه یکبار رزمایش‌هایی (مانورهای) انجام شود، مگر اینکه شرایط ویژه به گونه دیگری ایجاب نماید. این رزمایش‌ها (مانورها)

باید هر یک از عناصر طرح مانند تهدیدات امنیتی مندرج در بند (۱۵، ۱۱) را
بسنجد.

۱۸.۶- انواع مختلف تمریناتی که می‌تواند شامل مشارکت مأموران امنیتی
تسهیلات بندری همراه با مقامهای ذی‌ربط دولتهای متعاقد، مأموران امنیتی شرکت
یا مأموران امنیتی کشتی، در صورت دسترس بودن، باشد، باید حداقل یک‌بار در هر
سال تقویمی انجام شود و فاصله بین تمرینها نباید از هجده‌ماه تجاوز نماید.
درخواست جهت شرکت مأموران امنیتی شرکت کشتیرانی یا مأموران امنیتی کشتی
در تمرین‌های مشترک باید با توجه به مقتضیات کاری و امنیتی کشتی صورت
گیرد. این تمرین‌ها باید ارتباط، هماهنگی، در دسترس بودن منابع و واکنش‌ها را
بسنجد. این تمرینات می‌تواند:

۱. با ابعاد کامل و به‌صورت زنده انجام شود؛
۲. به‌صورت شبیه‌سازی در مقیاس کوچک یا همایش (سمینار) انجام شود؛
- یا
۳. همراه با دیگر تمرینات، مانند واکنش‌های اضطراری یا دیگر تمرینات
مقام دولت صاحب بندر، انجام شود.

۱۹- تصدیق و صدور گواهینامه کشتیها
راهنمای اضافه‌تری ارائه نشده است.

باید هر یک از عناصر طرح مانند تهدیدات امنیتی مندرج در بند (۱۵، ۱۱) را
بسنجد.

۱۸.۶- انواع مختلف تمریناتی که می‌تواند شامل مشارکت مأموران امنیتی
تسهیلات بندری همراه با مقامهای ذی‌ربط دولتهای متعاقد، مأموران امنیتی شرکت
یا مأموران امنیتی کشتی، در صورت دسترس بودن، باشد، باید حداقل یک‌بار در هر
سال تقویمی انجام شود و فاصله بین تمرینها نباید از هجده‌ماه تجاوز نماید.
درخواست جهت شرکت مأموران امنیتی شرکت کشتیرانی یا مأموران امنیتی کشتی
در تمرین‌های مشترک باید با توجه به مقتضیات کاری و امنیتی کشتی صورت
گیرد. این تمرین‌ها باید ارتباط، هماهنگی، در دسترس بودن منابع و واکنش‌ها را
بسنجد. این تمرینات می‌تواند:

۱. با ابعاد کامل و به‌صورت زنده انجام شود؛
۲. به‌صورت شبیه‌سازی در مقیاس کوچک یا همایش (سمینار) انجام شود؛
- یا
۳. همراه با دیگر تمرینات، مانند واکنش‌های اضطراری یا دیگر تمرینات
مقام دولت صاحب بندر، انجام شود.

۱۹- تصدیق و صدور گواهینامه کشتیها

راهنمای اضافه‌تری ارائه نشده است.

پیوست بخش (ب)

پیوست ۱

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

اظهارنامه امنیتی

اسم کشتی:

بندر ثبتی:

شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی:

نام تسهیلات بندری:

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

(فهرست فعالیت‌ها همراه با جزئیات مربوط)

تحت سطوح امنیتی زیر:

سطح (سطوح) امنیتی کشتی:

سطح (سطوح) امنیتی تسهیلات بندری:

تسهیلات بندری و کشتی در مورد اقدامات و مسؤولیت‌های امنیتی زیر جهت حصول اطمینان از مطابقت با الزامات بخش (الف) آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری توافق نظر دارند.

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

آوردن واژه مخفف شده (اس اس ا) یا مأمور امنیتی کشتی و (پی اف اس ا) یا مأمور امنیتی تسهیلات بندری در این ستونها بیانگر این مطلب است که فعالیت مذکور طبق طرح تأیید شده مربوط، توسط کشتی و تسهیلات بندری انجام خواهد شد.		
نوع فعالیت	کشتی	تسهیلات بندری
حصول اطمینان از انجام کلیه وظایف امنیتی		
نظارت بر مناطق محدودیت دار جهت اطمینان از این که تنها کارکنان مجاز به این مناطق دسترسی دارند.		
وارسی (کنترل) دسترسی به تسهیلات بندری		
وارسی (کنترل) دسترسی به کشتی		
نظارت بر تسهیلات بندری، شامل لنگرگاهها و نواحی اطراف کشتی		
وارسی (کنترل) و نظارت بر کشتی، شامل لنگرگاهها و نواحی اطراف کشتی		
جابه جایی کالا		
تحويل مایحتاج کشتی		
جابه جایی بارهای بدون همراه		

		نظارت بر سوار شدن افراد و لوازم شخصی آنها
		اطمینان از اینکه ارتباط امنیتی بین تسهیلات بندری و کشتی به سهولت امکان پذیر است.

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

به تاریخ در

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

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

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

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

فرمانده	تسهیلات بندری
مأمور امنیتی کشتی	مأمور امنیتی تسهیلات بندری
شرکت کشتیرانی	
مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی	

پیوست (۲)

فرم بیانیه تطابق تسهیلات بندری

بیانیه تطابق تسهیلات بندری

(مهر رسمی)

(کشور)

شماره بیانیه

صادره طبق مقررات بخش (ب)

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

دولت

(نام کشور)

نام تسهیلات بندری:

نشانی تسهیلات بندری:

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

کشتی مسافری

کشتی مسافری تندرو

کشتی باری تندرو

کشتیهای فله بر

نفتکشها

تانکرهای مواد شیمیایی

گازبر

واحدهای حفاری متحرک فراساحلی

کشتیهای باری به جز مواردی که در بالا به آنها اشاره شده

این بیانیه تطابق تا تاریخ منوط به تصدیق‌های (مندرج در

صفحه بعدی) اعتبار دارد.

صادره از.....

(محل صدور بیانیه)

تاریخ صدور

(امضای مأمور به‌طور مقتضی مجاز شده صادر کننده سند)

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

پشت‌نویسی جهت تصدیق‌ها

دولت « نام کشور آورده شود » مقرر نموده است که اعتبار این بیانیه تطابق

منوط به « جزئیات مربوط به تصدیق‌ها آورده شود، » (به‌طور مثال تصدیق‌های

الزامی سالانه یا برنامه‌ریزی نشده) می‌باشد.

گواهی می‌شود که طی تصدیق‌های انجام شده طبق بند (۴. ۶۲. ۱۶) بخش

(ب) آیین‌نامه آی اس پی اس، تسهیلات بندری مورد نظر با مقررات مربوط فصل

(۱۱-۲) معاهده (کنوانسیون) و بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس مطابقت دارد.

نخستین تصدیق امضاء.....

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

دومین تصدیق امضاء.....

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

سومین تصدیق امضاء.....

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

چهارمین تصدیق امضاء.....

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و یک تبصره منضم به متن دو قطعنامه و دو پیوست در جلسه علنی روز دوشنبه مورخ چهارم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و نود و شش مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۳۹۶/۲/۱۳ به تأیید شورای نگهبان رسید. /ب

علی لاریجانی

قرار دارد، اطمینان حاصل نمایند. هنگامی که تغییراتی در سطح امنیتی رخ می‌دهد، اطلاعات سطح امنیتی باید آن‌طور که شرایط ایجاب می‌کند، روزآمد شود.

مقرر ۴- الزامات شرکت‌های کشتیرانی و کشتیها

۱. شرکت‌های کشتیرانی باید با الزامات مربوط این فصل و بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس، با در نظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین‌نامه آی اس پی اس، مطابقت داشته باشند.

۲. کشتیها باید با الزامات مربوط این فصل و بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس، با در نظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین‌نامه آی اس پی اس، مطابقت داشته باشند و چنین مطابقتی باید آن‌طور که در بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس قید شده، مورد تأیید قرار گیرد و گواهی شود.

۳. کشتی، پیش از ورود به بندر یک دولت متعاهد یا هنگامی که در بندر واقع در سرزمین یک دولت متعاهد قرار دارد، باید با الزامات سطح امنیتی ایجاد شده توسط دولت متعاهد، اگر چنین سطح امنیتی بالاتر از سطح امنیتی ایجاد شده توسط مرجع دریایی برای آن کشتی باشد، مطابقت داشته باشد.

۴. کشتیها باید بدون هیچ تأخیر بی‌دلیلی نسبت به هرگونه تغییرات در ارتباط با سطح امنیتی بالاتر واکنش نشان دهند.

۵. هنگامی که یک کشتی با الزامات این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی اس پی اس مطابقت ندارد یا نمی‌تواند با الزامات سطح امنیتی ایجاد شده توسط مرجع دریایی یا توسط دولت متعاهد دیگر و قابل اعمال در مورد آن کشتی مطابقت نماید، باید پیش از انجام هرگونه فعل و انفعال کشتی/بندر یا پیش از ورود به بندر، هر کدام زودتر اتفاق بیافتد، مقام صلاحیتدار را مطلع نماید.

مقرر ۵- مسؤولیت ویژه شرکتهای کشتیرانی

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

۱. چه کسی مسؤول تعیین خدمه یا دیگر افراد به کار گرفته شده فعلی یا دست اندرکار در روی کشتی با هر توانایی در ارتباط با امور تجاری کشتی می باشد؛

۲. چه کسی مسؤول تصمیم گیری در ارتباط با نحوه به کارگیری آن کشتی می باشد؛ و

۳. در مواردی که کشتی تحت شرایط قرارداد (قراردادهای) اجاره به کار گرفته می شود، طرفهای این قرارداد (قراردادهای) اجاره، چه کسانی هستند.

مقرر ۶- سامانه (سیستم) زنگ امنیتی کشتی^۱

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

۱. کشتیهای ساخته شده، در تاریخ اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) یا پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)؛

۲. کشتیهای مسافری، شامل شناورهای مسافری تندروی ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، پیش از اولین بازرسی تأسیسات رادیویی پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)؛

۳. تانکرهای نفتی، تانکرهای مواد شیمیایی، گازبرها، فلهبرها و شناورهای باری تندرو با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و بیشتر که پیش از اول جولای ۲۰۰۴

۱- مراجعه شود به استانداردهای عملکرد سامانه (سیستم) زنگ امنیتی کشتی مصوب قطعنامه ۱۳۶(۷۶). ام/اس سی

« بسمه تعالی »

وزارت راه و شهرسازی

دراجرای اصل یکصد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست « قانون اصلاحات پیوست معاهده (کنوانسیون) بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و آیین نامه بین المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری (ای.اس.پی.اس) » که در جلسه علنی روز دوشنبه مورخ چهارم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و نود و شش مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۹۶/۲/۱۳ به تایید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۱۸۵/۲۲۸۱۹ مورخ ۱۳۹۶/۳/۲۷ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده ، جهت اجرا ابلاغ می گردد.

حسن روحانی
رئیس جمهور

رونوشت:

دکتر مقام معظم رهبری - دفتر رئیس جمهور - دفتر ریاست قوه قضائیه - دفتر ریاست مجلس شورای اسلامی - دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام - دبیرخانه شورای نگهبان - دفتر معاون اول رئیس جمهور - معاونت امور مجلس رئیس جمهور - معاونت حقوقی رئیس جمهور - وزارت امور اقتصادی و دارایی - وزارت امور خارجه - سازمان برنامه و بودجه کشور - دیوان محاسبات کشور - دفتر هیأت دولت - دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت - امور توافقات بین المللی - معاونت امور تقنینی معاونت امور مجلس - معاونت قوانین مجلس شورای اسلامی - معاونت ارتباطات و اطلاع رسانی دفتر رئیس جمهور - اداره کل پیگیری طرح ها و لوایح - اداره کل اسناد و تنقیح قوانین مجلس شورای اسلامی - اداره کل تدوین قوانین مجلس شورای اسلامی - معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات نهاد ریاست جمهوری - سامانه ملی قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران - روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران (جهت درج در روزنامه)

۱۳۹۶/۳/۲۸

۳۴۹۹۹ : عطفی

تنظیم متن	تطبیق مصوبه	تأیید	تأیید نهایی
مهرم راد	مهرم راد	مهرم راد	مهرم راد

(۱۳۸۳/۴/۱۱) ساخته شده‌اند، پیش از اولین بازرسی تأسیسات رادیویی پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)؛ و

۴. دیگر کشتیهای باری با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و بیشتر و واحدهای حفاری متحرک فراساحلی که پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) ساخته شده‌اند، پیش از اولین بازرسی تأسیسات رادیویی پس از اول جولای ۲۰۰۶ (۱۳۸۵/۴/۱۰)؛

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

۱. راه اندازی شود و زنگ امنیتی «کشتی - به - ساحل» را برای مقام صلاحیتدار منتخب توسط مرجع دریایی که در این شرایط ممکن است شرکت کشتیرانی را هم شامل شود، ارسال نماید، به‌صورتی که کشتی و مکان آن را مشخص کند و نشان دهد که امنیت کشتی مورد نظر تحت خطر قرار دارد یا به خطر افتاده است؛

۲. زنگ امنیتی کشتی را برای دیگر کشتیها ارسال نکند؛

۳. زنگ امنیتی را در روی کشتی به صدا در نیاورد؛ و

۴. ارسال زنگ امنیتی را تا زمانی که غیرفعال شود و یا دوباره تنظیم شود ادامه دهد.

۳. سامانه (سیستم) زنگ امنیتی کشتی باید :

۱. این قابلیت را داشته باشد که بتوان آن را از پل فرماندهی و حداقل یک مکان دیگر فعال نمود؛ و

۲. با استانداردهای عملکردی که از استانداردهایی که توسط سازمان تصویب شده کمتر نباشد، مطابقت داشته باشد.

۴. نقاط فعال سازی سامانه (سیستم) زنگ امنیتی کشتی باید به نحوی طراحی شود که از به‌راه‌اندازی غیرعمدی زنگ امنیتی کشتی ممانعت به‌عمل آورد.

۵. الزامات سامانه (سیستم) زنگ امنیتی کشتی را می‌توان با استفاده از تأسیسات رادیویی نصب شده جهت مطابقت با الزامات فصل (۴) رعایت نمود، به شرطی که با کلیه الزامات این مقرر مطابقت داشته باشد.

۶. هنگامی که یک مرجع دریایی گزارش یک زنگ امنیتی کشتی را دریافت می‌کند، آن مرجع دریایی باید فوری کشور (کشورهای) که کشتی در مجاورت آنها در آن زمان فعالیت می‌کند را مطلع سازد.

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

مقرر ۷- تهدیدات علیه کشتیها

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

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

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

۱. سطح امنیتی موجود؛

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

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

انجام دهد.

مقرره ۸- صلاحدید فرمانده در رابطه با ایمنی و امنیت کشتی

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

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

مقرره ۹- واریسی (کنترل) و اقدامات تطابقی

۱. واریسی (کنترل) کشتیها در بندر

۱. ۱ از نظر این فصل، هر کشتی که این فصل در مورد آن اعمال می‌شود، هنگامی که در بندر دولت متعاهد دیگری قرار دارد، توسط مأموران به طور مقتضی

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

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

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

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

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

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

۲. سطح امنیتی که کشتی در حال حاضر در آن مشغول به فعالیت می باشد؛
۳. سطح امنیتی که کشتی در آن در هر یک از بنادر پیشین به هنگام فعل و
انفعال کشتی / بندر در محدوده زمانی مشخص شده در بند (۲.۳) فعالیت داشته
است؛

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

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

۶. دیگر اطلاعات امنیتی مربوط عملی (اما نه جزئیات طرح امنیتی)، با در نظر
گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین نامه آی اس پی اس.

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

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

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

۲.۴ اگر پس از دریافت اطلاعات مندرج در بند (۲.۱)، مأموران به طور
مقتضی مجاز شده دولت متعاقد بندری که کشتی قصد ورود به آن را دارد، دلایل
مشخصی برای باور این داشته باشند که کشتی با الزامات این فصل یا بخش (الف)

آیین نامه آی اس پی اس مطابقت ندارد، چنین مأمورانی باید تلاش کنند که ارتباط بین کشتی و مرجع دریایی مربوط آن را جهت رفع عدم تطابق برقرار نمایند. اگر چنین ارتباطی منجر به رفع نواقص نشد، یا اگر این مأموران دلایل موجه دیگری برای باور این داشته باشند که کشتی با الزامات این فصل یا بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس تطابق ندارد، چنین مأمورانی می توانند مراحل مرتبط با کشتی که در بند (۲.۵) قید شده را انجام دهند. هرگونه مراحل صورت پذیرفته باید متناسب بوده و با در نظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین نامه آی اس پی اس باشد.

۲.۵. مراحل یادشده به شرح زیر خواهد بود:

۱. درخواست رفع عدم تطابق؛

۲. الزام کشتی جهت رفتن به منطقه ای که در آبهای سرزمینی یا آبهای داخلی دولت متعاقد می باشد؛

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

۴. ممانعت از ورود به بندر

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

۳. مقررات اضافی

۳.۱. در مواقعی که :

۱. اقدامات واریسی (کنترلی)، به غیر از اقدامات اصلاحی یا اداری کمتری که

در بند (۱.۳) به آن اشاره شده، اعمال می شود؛ یا

۲. هر یک از مراحل موضوع بند (۲.۵) انجام می شود،

مأمور به طور مقتضی مجاز شده دولت متعاقد، باید بی درنگ به صورت مکتوب مرجع دریایی را از اقدامات واریسی (کنترلی) اعمال شده یا مراحل صورت گرفته و دلایل مربوط مطلع نماید. دولت متعاقدی که اقدامات واریسی (کنترلی) یا

مراحل واریسی (کنترلی) را اعمال می‌نماید، همچنین باید سازمان امنیتی شناخته شده‌ای را که گواهینامه مربوط را برای کشتی ذی‌ربط صادر نموده و نیز سازمان را هنگامی که چنین اقدامات واریسی (کنترلی) اعمال می‌شود یا چنین مراحل صورت می‌پذیرد، مطلع نماید.

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

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

۳.۴ اقدامات واریسی (کنترلی) موضوع بند (۱.۳) و مراحل موضوع بند (۲.۵) باید تنها زمانی بر اساس این مقرره اعمال شود که عدم تطابقی که موجب اعمال اقدامات یا مراحل واریسی (کنترلی) شده رفع شود به نحوی که به رضایت دولت متعاقد برسد، با در نظر گرفتن اقدامات پیشنهادی توسط کشتی یا مرجع دریایی، چنانچه وجود داشته باشد.

۳.۵ به هنگام اعمال واریسی (کنترل) به موجب بند (۱)، یا انجام مراحل به موجب بند (۲) توسط دولت‌های متعاقد:

۱. کلیه تلاشهای ممکن باید انجام شود تا از توقیف بی‌جهت یا تأخیر بی‌دلیل کشتی جلوگیری شود. اگر یک کشتی بدین طریق، بی‌جهت توقیف شود یا

تأخیر نماید، باید این حق را داشته باشد که غرامت هرگونه صدمه یا خسارت متحمل شده را جبران نماید.

۲. از دسترسی ضروری به کشتی در مواقع اضطراری یا به دلایل انسان دوستانه و جهت مقاصد امنیتی نباید ممانعت به عمل آید.

مقرره ۱۰- الزامات تسهیلات بندری

۱. تسهیلات بندری باید با الزامات مربوط این فصل و بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس با در نظر گرفتن راهکارهای مندرج در بخش (ب) آیین نامه آی اس پی اس مطابقت داشته باشد.

۲. دولتهای متعاقد دارای تسهیل بندری یا تسهیلات بندری در قلمرو خود که این مقرره در مورد آنها قابل اعمال است باید اطمینان حاصل نمایند که :

۱. ارزیابی های امنیتی تسهیلات بندری طبق مقررات بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس انجام شده، بازنگری و تأیید شده است.

۲. طرحهای امنیتی تسهیلات بندری طبق مقررات بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس تهیه، بازنگری، تأیید و اجراء شده اند.

۳. دولتهای متعاقد باید کلیه اقدامات لازم را که باید در طرح امنیتی تسهیلات بندری برای سطوح مختلف امنیتی مورد توجه قرار گیرد، از جمله زمانی که ارائه اعلامیه امنیتی مورد نیاز است را تعیین و اطلاع دهند.

مقرره ۱۱- موافقتنامه های امنیتی جایگزین

۱. دولتهای متعاقد ممکن است، به هنگام اجرای این فصل و بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس، در مورد ترتیبات امنیتی جایگزین به صورت کتبی، موافقتنامه های دوجانبه یا چندجانبه با دولتهای متعاقد دیگر منعقد نمایند که سفرهای بین المللی کوتاه در مسیرهای ثابت بین تسهیلات بندری واقع در قلمرو آنها را تحت پوشش قرار دهد.

۲. چنین موافقتنامه‌ای نباید سطح امنیتی دیگر کشتیها یا تسهیلات بندری که تحت پوشش آن موافقتنامه قرار ندارند را به مخاطره اندازد.
۳. هر کشتی که تحت پوشش چنین موافقتنامه‌ای می‌باشد نباید هیچ فعالیت کشتی - با - کشتی را با کشتی‌ای که تحت پوشش آن موافقتنامه قرار ندارد، انجام دهد.

۴. چنین موافقتنامه‌هایی باید به صورت ادواری با توجه به تجارت حاصل و نیز هرگونه تغییر در شرایط خاص، یا ارزیابی خطرات امنیتی کشتیها، تسهیلات بندری یا مسیرهای تحت پوشش آن موافقتنامه، بازنگری شود.

مقرره ۱۲- ترتیبات امنیتی برابر

۱. هر مرجع دریایی ممکن است به یک کشتی خاص یا گروهی از کشتیهایی که محق به برافراشتن پرچم آن (دولت) هستند اجازه دهد اقدامات امنیتی دیگری که برابر با آنهاست است که در این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس قید شده را اجراء نمایند، به شرطی که چنین اقدامات امنیتی، حداقل از همان کارآیی و کارآمدی اقدامات مقرر در این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس برخوردار باشد. مرجع دریایی که چنین اقدامات امنیتی را مجاز می‌داند، باید جزئیات مربوط آن را به سازمان ارسال نماید.

۲. به هنگام اجرای این فصل و بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس، یک دولت متعاقد ممکن است به یک تسهیلات بندری خاص یا گروهی از تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود، به غیر از آنهاست که تحت پوشش موافقتنامه منعقد به موجب مقرره (۱۱) قرار دارند، اجازه دهد که اقدامات امنیتی‌ای که برابر با آنهاست است که در این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس قید شده، اجراء نمایند، به شرطی که چنین اقدامات امنیتی، حداقل از همان کارایی اقدامات مقرر در این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس برخوردار باشد. دولت متعاقدی که چنین اقدامات امنیتی را مجاز می‌داند، باید جزئیات مربوط آن را به سازمان ارسال نماید.

مقرره ۱۳- ارسال اطلاعات

۱. دولتهای متعاقد باید، تا اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، اطلاعات زیر را به سازمان ارسال نمایند و این اطلاعات را جهت اطلاع در دسترس شرکتهای کشتیرانی و کشتیها قرار دهند:
 ۱. اسامی و جزئیات تماس مقام ملی خود یا مقامهای مسؤول امنیت کشتی و تسهیلات بندری؛
 ۲. مکانهایی در داخل قلمرو خود که تحت پوشش طرحهای امنیتی تأییدشده تسهیلات بندری قرار دارند؛
 ۳. اسامی و جزئیات تماس افرادی که تخصیص یافته‌اند که در کلیه اوقات در دسترس باشند و زنگهای امنیتی کشتی- به ساحل را، که در مقرره (۱.۲.۶) اشاره شده، دریافت و به محض وصول اقدام نمایند؛
 ۴. اسامی و جزئیات تماس افرادی که تخصیص یافته‌اند که در کلیه اوقات در دسترس باشند تا هرگونه مکاتبات را از دولتهای متعاقدی که اقدامات واریسی (کنترلی) و تطابقی را که در مقرره (۱.۳.۹) به آن اشاره شده انجام می‌دهند، دریافت و به محض وصول اقدام نمایند؛
 ۵. اسامی و جزئیات تماس افرادی که تعیین شده‌اند که در تمام اوقات در دسترس باشند تا به کشتیها، راهنمایی یا کمک ارائه نمایند و افرادی که کشتیها می‌توانند به آنها هرگونه نگرانی‌های امنیتی را که در مقرره (۲.۷) به آن اشاره شده، گزارش نمایند.
- و پس از آن هنگامی که تغییراتی در آن به وقوع می‌پیوندد این اطلاعات را به روز نماید. سازمان باید این جزئیات را به دولتهای متعاقد دیگر جهت اطلاع مأموران آنها ابلاغ نماید.

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

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

تبصره - در اجرای این معاهده (کنوانسیون) و اصلاحات بعدی آن رعایت
اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری
اسلامی ایران الزامی است.

۲. دولتهای متعاقد باید، تا اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، اسامی و جزئیات تماس سازمانهای امنیتی شناخته شده‌ای را که اختیار یافته‌اند به نیابت از آنها عمل کنند، همراه با جزئیات مسئولیت‌های ویژه آنها و شرایط اختیار تفویض شده به چنین سازمان‌هایی را به سازمان ارسال نمایند. چنین اطلاعاتی باید روزآمد شود و پس از آن هر زمان که تغییری در آن به وقوع پیوست آن را به روز نمایند. سازمان باید این جزئیات را به دولتهای متعاقد دیگر جهت اطلاع مأموران آنها ابلاغ نماید.

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

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

۲. زمانی که یک طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری، که قبلاً در فهرست ارائه شده به سازمان درج شده است، قرار است باز پس گرفته شود یا باز پس گرفته شده است. در چنین مواقعی، اطلاعاتی که ارسال می‌شوند باید نشانگر تاریخی باشد که این باز پس گیری نافذ خواهد شد یا اجراء شده است. در چنین مواردی، این ارسال به سازمان باید در اسرع وقت ممکن انجام شود؛ و

۳. مواردی به فهرست طرحهای امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری قرار است اضافه شود. در چنین مواردی، اطلاعاتی که قرار است ارسال شود باید نشانگر مکان یا مکانهای تحت پوشش این طرح و تاریخ تأیید آن باشد.

۴. دولتهای متعاقد باید، در فواصل پنجساله پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)، فهرست بازنگری شده و روزآمد کلیه طرحهای امنیتی تأییدشده تسهیلات بندری برای تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود همراه با مکان یا مکانهای تحت پوشش هر طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری و تاریخ مربوط تأیید آن (و تاریخ تأیید هر اصلاحیه به آن) در طی پنج سال پیشین که کلیه اطلاعات ارسال شده به سازمان پیر اساس بند (۳) را از اعتبار ساقط نموده و جایگزین آنها می شود را به سازمان ارسال نمایند.

۵. دولتهای متعاقد باید اطلاعات موافقتنامه ای که به موجب مقرر (۱۱) منعقد شده است را به سازمان ارسال نمایند. اطلاعات ارسالی باید شامل موارد زیر باشد:

۱. اسامی دولتهای متعاقد که آن موافقتنامه را منعقد نموده اند؛
۲. تسهیلات بندری و مسیرهای ثابتی که تحت پوشش موافقتنامه قرار می گیرند؛
۳. تناوب بازنگری موافقتنامه؛
۴. تاریخ لازم الاجراء شدن موافقتنامه؛
۵. اطلاعات مربوط به انجام هرگونه رایزنی با دیگر دولتهای متعاقد؛ و پس از آن، باید در اسرع وقت ممکن، اطلاعات مربوط به زمانی که موافقتنامه اصلاح شده است یا پایان یافته است را به سازمان اطلاع دهد.
۶. هر دولت متعاهدی که، به موجب مقررات مقرر (۱۲)، هرگونه ترقیبات امنیتی برابر را در رابطه با کشتی ای که محق به برافراشتن پرچم آن می باشد یا در رابطه با تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود مجاز می داند، باید جزئیات مربوط را به سازمان ارسال نماید.
۷. سازمان باید اطلاعات ارسال شده به موجب بند (۳) را در صورت درخواست در دسترس دولتهای متعاقد دیگر، قرار دهد.

قطعه نامه ۲ فراهمایی (کنفرانس)
(مصوب ۱۲ دسامبر ۲۰۰۲ برابر با ۲۱ آذر ۱۳۸۱)
تصویب آیین نامه بین المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری (آیین نامه
آی.اس.پی.اس)

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

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

۲- از دولتهای متعاهد معاهده (کنوانسیون) دعوت درخواست می کند که توجه نمایند که به محض لازم الاجراء شدن فصل جدید (۲-۱۱) معاهده (کنوانسیون)، آیین نامه در تاریخ اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) نافذ خواهد شد؛

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

۴- از دبیرکل سازمان درخواست می نماید که نسخ مصدق این قطعنامه و متن آیین نامه را که در پیوست آمده برای کلیه دولتهای متعاهد معاهده (کنوانسیون) ارسال نماید؛

۵- به علاوه از دبیرکل درخواست می نماید که نسخ این قطعنامه و پیوست آن را برای کلیه اعضای سازمان که عضو دولتهای متعاهد معاهده (کنوانسیون) نیستند، ارسال نماید.

پیوست

آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری

پیش‌گفتار

۱- فراهمایی (کنفرانس) دیپلماتیک امنیت دریانوردی در لندن و در دسامبر ۲۰۰۲ (آذر ۱۳۸۱) برگزار و مقررات جدیدی را در مورد معاهده (کنوانسیون) بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و این آیین‌نامه^۱ به منظور ارتقاء امنیت دریانوردی تصویب نمود. این الزامات جدید، یک چهارچوب بین‌المللی را تشکیل می‌دهد که از طریق آن کشتیها و تسهیلات بندری می‌توانند با یکدیگر همکاری نموده تا اعمالی که امنیت را در بخش حمل و نقل دریایی تهدید می‌کنند، شناسایی و از وقوع آن جلوگیری نمایند.

۲- به دنبال حوادث ناگوار ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ (۱۳۸۰/۶/۲۰) اجلاس بیست و دوم مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی (سازمان)، در نوامبر ۲۰۰۱ (آبان ۱۳۸۰) به اتفاق آراء با تدوین اقدامات جدیدی در رابطه با امنیت کشتیها و تسهیلات بندری جهت تصویب فراهمایی (کنفرانس) دولتهای متعاقد معاهده (کنوانسیون) بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) (که با عنوان «فراهمایی (کنفرانس) دیپلماتیک امنیت دریانوردی» شناخته می‌شود) در دسامبر ۲۰۰۲ (آذر ۱۳۸۱) موافقت نمود. آمادگی جهت برگزاری فراهمایی (کنفرانس) دیپلماتیک بر اساس پیشنهادهای دولتهای عضو، سازمان‌های بین‌دولتی و سازمان‌های غیردولتی در مقام مشاورتی با سازمان، به کارگروه ایمنی دریانوردی سازمان محول شد.

۱- رجوع شود به اقدام بیشتر توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی در رابطه با افزایش امنیت دریانوردی و ایجاد اقدامات مقتضی جهت افزایش امنیت کشتیها، تسهیلات بندری واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل، و سکوها ثابت و شناوری که تحت پوشش فصل (۱۱-۲) و معاهده (کنوانسیون) سولاس ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) قرار نمی‌گیرند، مصوب فراهمایی امنیت دریانوردی (به ترتیب طی قطعنامه (۳) و (۷))

۳- کارگروه ایمنی دریانوردی، در اولین اجلاس فوق العاده خود، که آن نیز در نوامبر ۲۰۰۱ (آبان ۱۳۸۰) برگزار شد، به منظور سرعت بخشیدن به تهیه و تصویب اقدامات امنیتی مناسب، یک گروه کاری بین اجلاسی در خصوص امنیت دریانوردی ایجاد نمود. اولین نشست گروه کاری بین اجلاسی کارگروه ایمنی دریانوردی در خصوص امنیت دریانوردی در فوریه ۲۰۰۲ (بهمن ۱۳۸۰) برگزار شد و نتایج مباحثات انجام شده به اجلاس هفتاد و پنجم کارگروه ایمنی دریانوردی که در ماه می ۲۰۰۲ (اردیبهشت ۱۳۸۱) برگزار شد، گزارش و توسط کارگروه مورد بررسی قرار گرفت، این در حالی بود که یک گروه کاری ویژه تشکیل شد تا دیگر پیشنهادها انجام شده را گسترش دهد. اجلاس هفتاد و پنجم کارگروه ایمنی دریانوردی، گزارش گروه کاری را بررسی و توصیه نمود که کار باید از طریق گروه کاری بین اجلاسی که در ماه سپتامبر ۲۰۰۲ (شهریور ۱۳۸۱) برگزار می شد، پیش برده شود. اجلاس هفتاد و ششم کارگروه ایمنی دریانوردی نتایج اجلاس گروه کاری بین اجلاسی کارگروه ایمنی دریانوردی در سپتامبر ۲۰۰۲ (شهریور ۱۳۸۱) و همچنین اقدام به عمل آمده توسط گروه کاری کارگروه ایمنی دریانوردی که همزمان با اجلاس هفتاد و ششم کارگروه ایمنی در دسامبر ۲۰۰۲ (آذر ۱۳۸۱) و بلافاصله پیش از فراهمایی (کنفرانس) دیپلماتیک برگزار شد، را مورد بررسی قرار داد و موافقت نمود که فراهمایی (کنفرانس) دیپلماتیک، نسخه نهایی متون پیشنهادی را مورد بررسی قرار دهد.

۴- فراهمایی (کنفرانس) دیپلماتیک (۹ لغایت ۱۳ دسامبر ۲۰۰۲ برابر با ۱۸ لغایت ۲۲ آذر ۱۳۸۱) اصلاحات مربوط به مقررات حاضر در معاهده (کنوانسیون) بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) (سولاس ۷۴) در مورد تسريع در اجرای الزامات نصب سامانه (سیستم) های شناسایی خودکار (اتوماتیک) کشتیها را نیز تصویب نمود و مقررات جدیدی را در فصل (۱-۱۱) سولاس ۷۴ در رابطه با علامت گذاری شماره شناسایی کشتی و داشتن ثبت مستمر خلاصه تاریخچه کشتی تصویب کرد. فراهمایی (کنفرانس) دیپلماتیک همچنین تعدادی

قطعه‌نامه فراهمایی (کنفرانس) شامل آنهایی که اجراء و بازبینی این آیین‌نامه، همکاری‌های فنی و کار مشترک با سازمان بین‌المللی کار و سازمان جهانی گمرک را تحت پوشش قرار می‌دهند، را تصویب نمود. مشخص گردید که بازنگری و اصلاح برخی از مقررات جدید در رابطه با امنیت دریانوردی ممکن است نیاز به تکمیل کار این دو سازمان داشته باشد.

۵- مقررات فصل (۲-۱۱) سولاس ۷۴ و این آیین‌نامه در مورد کشتیها و تسهیلات بندری اعمال می‌شود. الحاق به سولاس ۷۴ به‌منظور تحت پوشش قراردادن تسهیلات بندری مورد موافقت واقع شد، بر این اساس که سولاس ۷۴ سریع‌ترین روشها را برای حصول اطمینان از این که اقدامات امنیتی مورد لزوم، لازم الاجراء می‌شود و سریعاً نافذ می‌گردد را عرضه می‌نماید. با این همه، همچنین موافقت شد که مقررات مربوط به تسهیلات بندری منحصرأ مربوط به فعل و انفعال کشتی/بندر باشد. موضوع گسترده‌تر امنیت در مناطق بندری، موضوع کار مشترک بعدی بین سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار خواهد بود. همچنین موافقت شد که این مقررات نباید به واکنش‌های حقیقی به حملات یا هر گونه فعالیت لازم جهت بر طرف کردن مشکل پس از چنین حملاتی، تعمیم داده شود.

۶- در تهیه پیش‌نویس مقررات دقت لازم انجام شده است تا از هماهنگی و سازگار بودن این مقررات با مقررات معاهده (کنوانسیون) بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه‌ها، نگهداری دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ (۱۳۵۷)، آن‌طور که اصلاح شده، آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (آی‌اس‌ام) و سامانه (سیستم) هماهنگ بازرسی و صدور گواهینامه اطمینان حاصل گردد.

۷- این مقررات تغییر چشمگیری را در روش صنایع دریایی بین‌المللی در ارتباط با مسأله امنیت در بخش حمل و نقل دریایی نشان می‌دهد. تصدیق می‌شود که این مقررات ممکن است هزینه‌های اضافی چشمگیری را برای دولتهای متعاقد خاصی ایجاد نماید. اهمیت همکاری‌های فنی جهت کمک به دولتهای متعاقد در اجرای مقررات کاملاً تأیید می‌گردد.

۸- اجرای مقررات، نیاز به همکاری مؤثر و مستمر و تفاهم بین کلیه افراد دست اندرکار یا کسانی که از کشتیها و تسهیلات بندری استفاده می کنند شامل کارکنان کشتی، کارکنان بندر، مسافرین، صاحبان کالا، مدیریت کشتی و بندر و افراد مسؤول در بخش امنیت در سطح ملی و داخلی دارد. فعالیتها و روشهای موجود چنانچه سطح امنیتی مناسبی را ایجاد نکند باید مورد بازنگری قرار گیرد و تغییر یابد. به منظور افزایش امنیت دریانوردی، وظایف بیشتری باید توسط صنایع بندری و کشتیرانی و مقامهای ملی و داخلی انجام گیرد.

۹- به هنگام اجرای مقررات امنیتی مندرج در فصل (۲-۱۱) سولاس ۷۴ و بخش (الف) این آیین نامه، راهکارهای مندرج در بخش (ب) این آیین نامه باید مدنظر قرار گیرد. اگرچه، تصدیق می شود که میزان اعمال این راهکارها، ممکن است بسته به ماهیت تسهیلات بندری و کشتی، تجارت و یا کالای آن متفاوت باشد.

۱۰- هیچ چیز در این آیین نامه نباید به گونه ای تفسیر یا اعمال شود که با احترام مقتضی به حقوق اساسی و آزادی های مندرج در اسناد بین المللی، به ویژه آنهایی که مربوط به کارگران دریایی و مهاجرین می شود شامل بیاتیه سازمان بین المللی کار در مورد اصول و حقوق اولیه در کار و نیز استانداردهای بین المللی در خصوص کارگران دریایی و بندری، مغایرت داشته باشد.

۱۱- با شناخت این که معاهده (کنوانسیون) تسهیل رفت و آمد (ترافیک) دریایی، مصوب ۱۹۶۵ (۱۳۴۴)، آن طور که اصلاح شده، مقرر می دارد که مقامهای دولتی باید به خدمه خارجی اجازه دهند هنگامی که کشتی ای که آنها با آن آمده اند در بندر می باشد، به خشکی بروند به شرطی که تشریفات و مراسم ورود آن کشتی انجام شده باشد و مقامهای دولتی دلیلی برای ممانعت از ورود آنها به روی خشکی به جهت بهداشت عمومی، ایمنی یا نظم عمومی ندارند، دولتهای متعاقد به هنگام تأیید طرحهای امنیتی کشتی و تسهیلات بندری باید توجه لازم را به این حقیقت بنمایند که کارکنان کشتی، روی کشتی زندگی و

کار می کنند و به مرخصی های روی خشکی و دسترسی به تسهیلات رفاهی روی خشکی مربوط به دریانوردان، از جمله مراقبت های پزشکی، نیاز دارند.

بخش (الف)

الزامات اجباری در رابطه با مقررات فصل (۲-۱۱) معاهده (کنوانسیون)

بین المللی جان اشخاص در دریا، مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)

آن طور که اصلاح شده

۱- کلیات

۱.۱- مقدمه

این بخش از آیین نامه بین المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری، حاوی مقررات الزامی است که در فصل (۲-۱۱) معاهده (کنوانسیون) بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)، آن طور که اصلاح شده، به آن اشاره شده است.

۱.۲- اهداف

اهداف این آیین نامه عبارتند از:

۱. ایجاد یک چهارچوب بین المللی شامل همکاری بین دولتهای متعاهد، نهادهای دولتی، مراجع دریایی داخلی و صنایع کشتیرانی و بندری به منظور کشف تهدیدهای امنیتی و اتخاذ اقدامات پیشگیرانه در برابر حوادث امنیتی که کشتیها یا تسهیلات بندری ای که در بخش تجارت بین المللی مورد استفاده قرار می گیرند، را تحت تأثیر قرار می دهد؛

۲. مقرر کردن نقش و مسؤولیت های مربوط دولتهای متعاهد، نهادهای دولتی، مراجع دریایی داخلی و صنایع کشتیرانی و بندری در سطح ملی و بین المللی به منظور حصول اطمینان از امنیت دریانوردی؛

۳. حصول اطمینان از جمع‌آوری و مبادله سریع و کارآمد اطلاعات مربوط

به امنیت؛

۴. تهیه یک روش پژوهشی جهت ارزیابی‌های امنیتی به‌نحوی که طرحها و

رویه‌های مناسب جهت واکنش در برابر تغییرات سطوح امنیتی موجود باشد؛ و

۵. حصول اطمینان از این که اقدامات مناسب و متناسب امنیتی دریایی

موجود می‌باشد.

۳. ۱- الزامات عملی

به‌منظور نیل به اهداف آیین‌نامه، در این آیین‌نامه تعدادی الزامات عملی

گنجانده شده است. این الزامات شامل موارد زیر است اما محدود به آن نمی‌شود:

۱. جمع‌آوری و ارزیابی اطلاعات مربوط به تهدیدات امنیتی و تبادل چنین

اطلاعاتی یا دولتهای متعاقد ذی‌ربط؛

۲. لزوم حفظ و نگهداری تشریفات (پروتکل‌های) مربوط به ارتباطات جهت

کشتیها و تسهیلات بندری؛

۳. جلوگیری از دسترسی غیرمجاز به کشتیها، تسهیلات بندری و مناطق

محدودیت‌دار آنها؛

۴. جلوگیری از آوردن سلاحهای غیرمجاز، وسایل آتش‌زا یا مواد منفجره به

کشتیها یا تسهیلات بندری؛

۵. تأمین وسایل به صدا درآوردن زنگ خطر در واکنش به تهدیدهای امنیتی

یا حوادث امنیتی؛

۶. لزوم طرحهای امنیتی کشتی و تسهیلات بندری بر اساس ارزیابی‌های

امنیتی؛ و

۷. لزوم آموزش، رزمایش (مانور) و تمرین به‌منظور حصول اطمینان از

آشنایی با طرحهای امنیتی و رویه‌های آن.

۲- تعاریف

۱. ۲- از نظر این بخش، مگر صراحتاً طور دیگری قید شده باشد:

بسم الله الرحمن الرحيم

**قطعه نامه های فراهمایی (کنفرانس) دولتهای متعاقد
معاهده (کنوانسیون) بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا
مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) مصوب دسامبر ۲۰۰۲ (آذر ۱۳۸۱)**

قطعه نامه شماره ۱ فراهمایی (کنفرانس)

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

تصویب اصلاحات پیوست معاهده (کنوانسیون) بین المللی ایمنی جان اشخاص
در دریا، مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)

فراهمایی (کنفرانس)،

با در نظر داشتن اهداف و اصول منشور سازمان ملل متحد در ارتباط با حفظ
صلح و امنیت بین المللی و بسط روابط دوستانه و همکاری میان کشورها،
با ابراز نگرانی عمیق نسبت به افزایش اقدامات تروریستی در سطح جهان در
تمامی اشکال آن که موجب به خطر افتادن یا از بین رفتن جان افراد بی گناه، تهدید
آزادی های اساسی، و خدشه دار شدن جدی حیثیت انسانی می گردد،
با آگاهی از مفهوم و اهمیت کشتیرانی در تجارت جهانی و اقتصاد، در نتیجه،
با قصد حفاظت از زنجیره عرضه در سرتاسر جهان در برابر هرگونه نقض ناشی از
حملات تروریستی علیه کشتیها، بنادر، پایانه های فراساحلی یا دیگر تسهیلات،
با عنایت به این که اعمال غیرقانونی علیه دریانوردی، ایمنی و امنیت جان
اشخاص و اموال را به خطر می اندازد، به طور جدی بر عملیات خدمات دریایی
تأثیر می گذارد و موجبات سلب اطمینان مردم جهان را نسبت به ایمنی دریانوردی
فراهم می نماید،

۱. معاهده (کنوانسیون) یعنی معاهده (کنوانسیون) بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) آن طور که اصلاح شده.
۲. مقررہ یعنی مقررہ معاهده (کنوانسیون).
۳. فصل یعنی فصل معاهده (کنوانسیون).
۴. طرح امنیتی کشتی یعنی طرحی که تهیه شده تا از کاربرد اقدامات طراحی شده روی کشتی، به منظور حفاظت افراد روی آن، کالا، واحدهای حمل کالا، انبارهای کشتی یا کشتی در برابر خطرات حادثه امنیتی، اطمینان حاصل شود.
۵. طرح امنیتی تسهیلات بندری یعنی طرحی که تهیه شده تا از کاربرد اقدامات طراحی شده به منظور حفاظت از تسهیلات بندری و کشتیها، افراد، کالا، واحدهای حمل کالا و انبارهای کشتی واقع در تسهیلات بندری در برابر خطرات حادثه امنیتی، اطمینان حاصل شود.
۶. مأمور امنیتی کشتی یعنی فردی روی کشتی که در برابر فرمانده پاسخگو است، توسط شرکت کشتیرانی به عنوان مسؤول امنیت کشتی، شامل اجراء و حفظ و نگهداری طرح امنیتی کشتی و جهت ارتباط با مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی و مأموران امنیتی تسهیلات بندری تعیین شده است.
۷. مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی یعنی شخص تعیین شده توسط شرکت کشتیرانی جهت حصول اطمینان از انجام ارزیابی امنیتی کشتی، تهیه طرح امنیتی کشتی، ارسال آن جهت تأیید و پس از آن اجراء و نگهداری آن و شخص رابط بین مأموران امنیتی تسهیلات بندری و مأمور امنیتی کشتی.
۸. مأمور امنیتی تسهیلات بندری یعنی شخص منصوب به عنوان مسؤول تهیه، اجراء، بازبینی و حفظ و نگهداری طرح امنیتی تسهیلات بندری و مسؤول ارتباط با مأموران امنیتی کشتی و مأموران امنیتی شرکت کشتیرانی.
۹. سطح امنیتی ۱ یعنی سطحی که برای آن حداقل اقدامات حفاظتی امنیتی لازم باید در تمام اوقات حفظ و نگهداری شود.

۱۰. سطح امنیتی ۲ یعنی سطحی که برای آن اقدامات اضافی حفاظتی مناسب امنیتی باید برای دوره‌ای که خطر وقوع حادثه امنیتی بیشتر می‌شود، حفظ و نگهداری شود.

۱۱. سطح امنیتی ۳ یعنی سطحی که برای آن اقدامات امنیتی حفاظتی ویژه بیشتری باید برای دوره محدودی که وقوع حادثه امنیتی احتمال می‌رود یا قریب‌الوقوع است، حفظ و نگهداری شود، اگر چه ممکن است امکان تعیین هدف خاصی وجود نداشته باشد.

۲.۲- «کشتی» هنگامی که در این آیین‌نامه استفاده می‌شود شامل واحدهای حفاری متحرک فراساحلی و شناورهای تندرو، آن‌طور که در مقرر (۱) فصل (۲)- (۱۱) تعریف شده، می‌باشد.

۲.۳- «دولت متعاقد» در ارتباط با هر گونه ارجاعی به تسهیلات بندری، هنگامی که در بندهای (۱۴) الی (۱۸) استفاده می‌شود، شامل ارجاع به «مقام منتخب» خواهد بود.

۲.۴- اصطلاحاتی که در این بخش طور دیگری تعریف نشده‌اند دارای همان معانی می‌باشند که در فصول (۱) و (۲-۱۱) به آنها نسبت داده شده است.

۳- کاربرد

۱. ۳- این آیین‌نامه در رابطه با موارد زیر اعمال می‌شود:

۱. انواع کشتیهای زیر که به سفرهای بین‌المللی مبادرت می‌ورزند:

۱. کشتیهای مسافری، شامل شناورهای تفریحی تندرو مسافری؛

۲. کشتیهای باری، شامل شناورهای تندرو با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و

بیشتر؛ و

۳. واحدهای حفاری متحرک فراساحلی؛ و

۲. تسهیلات بندری‌ای که به چنین کشتیهایی که به سفرهای بین‌المللی

می‌پردازند، خدمات ارائه می‌کنند.

۳.۲- با وجود مقررات بند (۲.۱.۳)، دولتهای متعاقد باید در مورد کاربرد این بخش از آیین نامه در ارتباط با تسهیلات بندری واقع در سرزمین خود که اساساً توسط کشتیهایی که به سفرهای بین المللی نمی پردازند، مورد استفاده قرار می گیرند، اما گاهی لازم می شود که به کشتیهای ورودی یا خروجی که به سفرهای بین المللی مشغول هستند خدمات ارائه نمایند، تصمیم گیری نمایند.

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

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

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

۳.۴- بندهای (۵) تا (۱۳) و (۱۹) این بخش در مورد شرکتیهای کشتیرانی و کشتیها آن طور که در مقرر (۴) فصل (۲-۱۱) تعریف شده، اعمال می گردد.

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

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

۴- مسؤولیت های دولتهای متعاقد

۴.۱- با رعایت مفاد مقرر (۳) فصل (۲-۱۱) و مقرر (۷) فصل (۲-۱۱)، دولتهای متعاقد باید سطوح امنیتی را ایجاد نموده و به منظور جلوگیری از حوادث امنیتی، راهکار تدارک ببینند. سطوح امنیتی بالاتر نشانگر احتمال بیشتر وقوع

حوادث امنیتی می باشد. عواملی که باید در ایجاد سطح امنیتی مناسب مدنظر قرار گیرد شامل:

۱. میزان موثق بودن اطلاعات مربوط به خطر؛
 ۲. میزان تأیید اطلاعات مربوط به خطر؛
 ۳. میزان خاص بودن یا قریب الوقوع بودن اطلاعات خطر؛ و
 ۴. نتایج بالقوه وقوع چنین حادثه امنیتی.
۲. ۴- دولتهای متعاقد، هنگامی که سطح امنیتی ۳ را تعیین می نمایند، در صورت لزوم، باید دستورهای مقتضی را صادر نمایند و اطلاعات مربوط به امنیت را در اختیار کشتیها و تسهیلات بندری که ممکن است متاثر شوند، قرار دهند.
۳. ۴- دولتهای متعاقد ممکن است برخی وظایف امنیتی خود به موجب فصل (۲-۱۱) و این بخش از آیین نامه را به غیراز موارد زیر، به یک سازمان امنیتی شناخته شده محول نمایند:

۱. ایجاد سطح امنیتی مربوط؛
۲. تأیید ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحیه های متعاقب ارزیابی تأیید شده؛
۳. تعیین تسهیلات بندری که نیاز است برای آنها یک مأمور امنیتی تسهیلات بندری تخصیص داده شود؛
۴. تأیید طرح امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحیه های متعاقب طرح تأیید شده؛
۵. اعمال اقدامات واریسی (کنترلی) و تطابقی طبق مقرر (۹) فصل (۲-۱۱)؛

و

۶. ایجاد الزامات مربوط به اظهارنامه امنیتی.
۴. ۴- دولتهای متعاقد باید، تا اندازه ای که به نظر آنها مناسب می رسد، کارآمدی طرحهای امنیتی کشتی و تسهیلات بندری یا اصلاحیه های چنین

طرح‌هایی را که خود آنها تأیید کرده‌اند، یا در مورد کشتیها، کارآمدی طرح‌هایی که به نیابت از آنها تأیید شده است را مورد آزمایش قرار دهند.

۵- اظهارنامه امنیتی

۱. ۵- دولتهای متعاقد باید با ارزیابی میزان خطری که فعل و انفعال کشتی/ بندر یا فعالیت کشتی با کشتی برای مردم، اموال یا محیط زیست ایجاد می‌کند، تعیین نمایند که چه هنگامی اظهارنامه امنیتی مورد نیاز می‌باشد.
۲. ۵- یک کشتی می‌تواند در موارد زیر تکمیل اظهارنامه امنیتی را درخواست نماید:

۱. هنگامی که کشتی نسبت به تسهیلات بندری یا نسبت به کشتی دیگری که با آن فعل و انفعال دارد، از سطح امنیتی بالاتری برخوردار است؛
۲. هنگامی که موافقتنامه‌ای درخصوص اظهارنامه امنیتی بین دولتهای متعاقد درخصوص سفرهای بین‌المللی خاص یا برخی کشتیهایی که به چنین سفرهایی مشغول هستند وجود داشته باشد؛
۳. هنگامی که یک خطر امنیتی یا یک حادثه امنیتی، کشتی یا تسهیلات بندری را در بر گرفته باشد؛ چنانچه قابل اجراء باشد؛
۴. هنگامی که کشتی در بندری است که آن بندر ملزم نیست طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری داشته باشد و آن را اجراء نماید؛ یا
۵. کشتی فعالیت‌های «کشتی با کشتی» را با کشتی دیگری انجام می‌دهد که ملزم نیست که طرح امنیتی تأیید شده کشتی داشته باشد و آن را اجراء نماید.
۳. ۵- درخواست‌های تکمیل اظهارنامه امنیتی، به موجب این بخش، باید توسط تسهیلات بندری یا کشتی مربوط تصدیق شود.
۴. ۵- اظهارنامه امنیتی باید توسط افراد زیر تکمیل شود:
 ۱. فرمانده یا مأمور امنیتی کشتی به نیابت از کشتی (کشتیها)؛ و، در صورت اقتضاء؛

۲. مأمور امنیتی تسهیلات بندری یا، اگر دولت متعاقد طور دیگری تصمیم‌گیری نماید، توسط هر فرد دیگری که مسؤول امنیت بخش ساحلی، به نیابت از تسهیلات بندری می‌باشد.

۵. ۵- اعلامیه امنیتی باید الزامات امنیتی را که می‌تواند بین یک تسهیلات بندری و یک کشتی (یا بین کشتیها) مشترک باشد را مورد توجه قرار دهد و مسؤولیت هر یک از آنها را ذکر نماید.

۶. ۵- دولتهای متعاقد باید، با در نظر گرفتن مفاد مقرر (۳، ۲، ۹) فصل (۲-۱۱)، حداقل مدتی که اظهارنامه امنیتی باید توسط تسهیلات بندری واقع در قلمرو آنها نگهداری شود را مشخص نمایند.

۷. ۵- مراجع دریایی باید با در نظر گرفتن مفاد مقرر (۳، ۲، ۹) فصل (۲-۱۱)، حداقل مدتی که اظهارنامه امنیتی باید توسط کشتیهای تحت پرچم آنها نگهداری شود را مشخص نمایند.

۶- تعهدات شرکت کشتیرانی

۱. ۶- شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که طرح امنیتی کشتی حاوی بیانات شفافی است که بر روی اختیارات فرمانده تاکید می‌نماید. شرکت کشتیرانی باید در طرح امنیت کشتی ذکر نماید که جهت تصمیم‌گیری در مورد ایمنی و امنیت کشتی و درخواست کمک از شرکت کشتیرانی یا هر دولت متعاهدی، چنانچه ضرورت ایجاد نماید، فرمانده اختیار و مسؤولیت فوق‌العاده را دارد.

۲. ۶- شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی، فرمانده و مأمور امنیتی کشتی از پشتیبانی لازم جهت انجام وظایف و مسؤولیت‌های خود طبق فصل (۲-۱۱) و این بخش از آیین‌نامه برخوردار می‌باشند.

۷- امنیت کشتی

۱. ۷- هر کشتی لازم است پیرو سطوح امنیتی وضع شده توسط دولتهای متعاقد به شرح زیر اقدام نماید.

۷.۲- در سطح امنیتی شماره ۱، باید فعالیت‌های زیر از طریق اقدامات مناسب، روی همه کشتیها، با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه انجام شود تا بتوان اقدامات پیشگیرانه علیه حوادث امنیتی را تعیین و اتخاذ نمود:

۱. حصول اطمینان از اجرای وظایف امنیتی کلیه کشتیها؛
 ۲. وارسی (کنترل) دسترسی به کشتی؛
 ۳. وارسی (کنترل) سوار شدن افراد به کشتی و وسایل شخصی آنها؛
 ۴. نظارت بر مناطق محدودیت‌دار به منظور حصول اطمینان از این که تنها افراد مجاز به آن دسترسی دارند؛
 ۵. نظارت بر محدوده‌های عرشه و نواحی احاطه کننده کشتی؛
 ۶. نظارت بر جابه‌جایی کالا و انبارهای کشتی؛ و
 ۷. حصول اطمینان از در دسترس بودن آسان ارتباطات امنیتی.
- ۷.۳- در سطح امنیتی ۲، اقدامات حفاظتی اضافه‌تر مشخص شده در طرح امنیتی کشتی، باید برای هر فعالیت ذکر شده در بند (۷.۲) با در نظر گرفتن راهکار ارائه شده در بخش (ب) این آیین‌نامه به مورد اجراء درآید.
- ۷.۴- در سطح امنیتی ۳، اقدامات حفاظتی ویژه بیشتری که در طرح امنیتی کشتی ذکر شده، باید برای هر فعالیت ذکر شده در بند (۷.۲)، با در نظر گرفتن راهکار ارائه شده در بخش (ب) این آیین‌نامه به مورد اجراء درآید.
- ۷.۵- هنگامی که سطح امنیتی ۲ یا ۳ توسط مرجع دریایی تعیین می‌شود، کشتی باید دریافت دستورهای مربوط به تغییر سطح امنیتی را اعلام نماید.
- ۷.۶- کشتی، پیش از ورود به بندر یا هنگامی که در بندر واقع در آبهای سرزمینی دولت متعاهدی قرار دارد که سطح امنیتی ۲ یا ۳ را تعیین نموده است، باید دریافت این دستور را اعلام نموده و به مأمور امنیتی تسهیلات بندری شروع اجرای اقدامات و رویه‌های مناسب را که در طرح امنیتی کشتی ذکر شده، و در مورد سطح امنیتی ۳، دستورهای صادر شده توسط دولت متعاهدی که سطح امنیتی

را تعیین نموده است اطمینان دهد. کشتی باید هرگونه مشکلاتی را که در اجراء داشته است گزارش نماید. در چنین مواردی، باید مأمور امنیتی تسهیلات بندری و مأمور امنیتی کشتی درخصوص اقدامات مناسب با یکدیگر ارتباط برقرار کرده و همکاری نمایند.

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

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

۷.۸- مرجع دریایی که کشتیهای تحت پرچم خود را ملزم می نماید تا سطح امنیتی ۲ یا ۳ را در بندر دولت متعاهد دیگری برقرار نماید، باید بدون درنگ آن دولت متعاهد را مطلع نماید.

۷.۹- هنگامی که دولتهای متعاهد سطوح امنیتی را ایجاد می کنند و از در اختیار بودن اطلاعات سطح امنیتی برای کشتیهایی که در آبهای سرزمینی آنها فعالیت می کنند یا قصد ورود خود را به آبهای سرزمینی آنها اطلاع داده اند اطمینان حاصل می نمایند، به چنین کشتیهایی باید اطلاع داده شود که هوشیاری خود را حفظ کنند و بلافاصله به مرجع دریایی خود و کشورهای ساحلی مجاور هر گونه اطلاعاتی را که توجه آنها را جلب می کند و ممکن است بر روی امنیت دریایی منطقه تأثیر بگذارد، گزارش نمایند.

۷.۹.۱- هنگامی که به چنین کشتیهایی سطح امنیتی مربوط اطلاع داده شد، دولت متعاهد باید با در نظر گرفتن راهکار ارائه شده در بخش (ب) این آیین نامه، آن کشتیها را از هرگونه اقدامات امنیتی که باید انجام دهند و چنانچه عملی باشد،

اقداماتی که توسط دولت متعاقد جهت جلوگیری از خطر انجام گرفته است، مطلع نماید.

۸- ارزیابی امنیتی کشتی

۸.۱- ارزیابی امنیتی کشتی بخش ضروری و لاینفک روند تهیه و روزآمد سازی طرح امنیتی کشتی می باشد.

۸.۲- مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که ارزیابی امنیتی کشتی توسط افراد دارای مهارت های لازم برای ارزیابی امنیتی کشتی، طبق این بخش و با در نظر گرفتن راهکار ارائه شده در بخش (ب) این آیین نامه صورت می گیرد.

۸.۳- با رعایت مفاد بند (۱.۲.۹)، یک سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است ارزیابی امنیتی یک کشتی خاص را انجام دهد.

۸.۴- ارزیابی امنیتی کشتی باید شامل بازرسی امنیتی در محل و حداقل، اصول زیر باشد:

۱. تعیین اقدامات، روشها و فعالیت های موجود امنیتی؛
 ۲. تعیین و برآورد عملیات کلیدی روی کشتی که از جهت حفاظتی مهم می باشد؛
 ۳. شناسایی خطرات احتمالی نسبت به عملیات کلیدی روی کشتی و احتمال وقوع آنها، به منظور برقرار نمودن و اولویت بندی کردن اقدامات امنیتی؛ و
 ۴. تعیین نقاط ضعف، شامل عوامل انسانی موجود در زیرساخت ها، سیاست گذاری ها و روشها.
- ۸.۵- ارزیابی امنیتی کشتی باید توسط شرکت کشتیرانی، مستند، بازبینی، تأیید و نگهداری شود.
- ۹- طرح امنیتی کشتی

۱. ۹- هر کشتی باید یک طرح امنیتی کشتی که توسط مرجع دریایی تأیید شده است را روی کشتی داشته باشد. این طرح باید مقرراتی را برای سه سطح امنیتی آن طور که در این بخش از آیین نامه تعریف شده، وضع نماید.
۱. ۱. ۹- با رعایت مفاد بند (۱. ۲. ۹)، یک سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است طرح امنیتی کشتی را برای یک کشتی خاص تهیه کند.
۲. ۹- مرجع دریایی ممکن است بازنگری و تأیید طرحهای امنیتی کشتی، یا اصلاحیه‌های طرح تأیید شده پیشین را به سازمان‌های امنیتی شناخته شده محول نماید.
۲. ۲. ۹- در چنین مواردی، سازمان امنیتی شناخته شده‌ای که بازبینی و تأیید طرح امنیتی کشتی یا اصلاحیه‌های آن را برای یک کشتی خاص بر عهده دارد، نباید در تدوین ارزیابی امنیتی یا طرح امنیتی کشتی یا اصلاحیه‌های تحت بازبینی، دست داشته باشد.
۳. ۹- ارائه طرح امنیتی کشتی یا اصلاحیه‌های طرح تأیید شده پیشین جهت تأیید، باید همراه با ارزیابی امنیتی‌ای که بر اساس آن طرح یا اصلاحیه‌ها تهیه شده‌اند، همراه باشد.
۴. ۹- چنین طرحی باید با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه تهیه شود و باید به زبان یا زبانهای کاری کشتی نوشته شود. اگر زبان یا زبانهای استفاده شده انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی نباشد، ترجمه یکی از این زبانها باید پیوست گردد. طرح امنیتی کشتی باید، حداقل، به موارد زیر پردازد:
 ۱. اقدامات طراحی شده جهت جلوگیری از آوردن سلاح، مواد خطرناک و وسایلی که به منظور استفاده علیه مردم، کشتیها یا بنادر می‌باشد و حمل آنها با هر نیتی روی کشتی غیرمجاز است؛
 ۲. تعیین مناطق محدودیت دار و اقدامات جلوگیری از دسترسی غیرمجاز به آنها؛
 ۳. اقدامات مربوط به جلوگیری از دسترسی غیرمجاز به کشتی؛
 ۴. روشهای واکنش به تهدیدات امنیتی یا نقض امنیت، شامل مقررات حفاظت از فعالیت‌های حیاتی کشتی یا فعل و انفعال کشتی/ بندر؛

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

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

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

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

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

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

(الف) نیاز به بازنگری آن توسط سازمان، با هدف بازنگری اقدامات بین‌المللی فنی و حقوقی موجود و در نظر گرفتن اقدامات جدید مناسب، جهت

۵. روشهای واکنش در برابر دستورهای امنیتی که دولتهای متعاقد ممکن است در سطح امنیتی ۳ اعلام نمایند؛
۶. روشهای تخلیه از در صورت تهدیدات امنیتی یا نقض امنیت؛
۷. وظایف کارکنان روی کشتی که جهت مسؤولیت‌های امنیتی تخصیص یافته‌اند و دیگر کارکنان مسؤول روی کشتی در خصوص جوانب امنیتی؛
۸. روشهای ممیزی فعالیت‌های امنیتی؛
۹. روشهای آموزش، رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات مربوط به طرح امنیتی؛
۱۰. روشهای مواجهه با فعالیت‌های امنیتی تسهیلات بندری؛
۱۱. روشهای بازنگری ادواری طرح و روزآمدسازی آن؛
۱۲. روشهای گزارش دهی حوادث امنیتی؛
۱۳. تعیین مأمور امنیتی کشتی؛
۱۴. تعیین مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی شامل اطلاعات تماس ۲۴ ساعته وی؛
۱۵. روشهای حصول اطمینان از بازرسی، آزمایش، سنجش و نگهداری هر تجهیزات امنیتی تدارک دیده شده روی کشتی؛
۱۶. تناوب آزمایش یا سنجش هر تجهیزات امنیتی تدارک دیده شده روی کشتی؛
۱۷. تعیین مکانهایی که نقاط فعال سازی سامانه (سیستم) زنگ خطر امنیتی کشتی پیش بینی شده است؛^۱ و

۱- رجوع شود به اقدام بیشتر توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی در رابطه با افزایش امنیت دریانوردی و ایجاد اقدامات مقتضی جهت افزایش امنیت کشتیها، تسهیلات بندری واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل، و سکوهایی ثابت و شناوری که تحت پوشش فصل (۱۱-۲) و معاهده (کنوانسیون) سولاس ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) قرار نمی‌گیرند، مصوب فراهمایی امنیت دریانوردی (به ترتیب طی قطعنامه ۳ و ۷)

۱۸. روشها، دستورالعمل‌ها و راهکار استفاده از سامانه زنگ خطر امنیتی کشتی، شامل آزمایش، فعالسازی، غیرفعالسازی و تنظیم مجدد و محدود کردن زنگ خطرهای غیرواقعی.

۱. ۴. ۹- کارکنانی که ممیزی‌های داخلی مربوط به فعالیت‌های امنیتی مندرج در طرح را انجام می‌دهند یا اجرای طرح را ارزشیابی می‌کنند، باید مستقل از فعالیت‌هایی باشند که مورد ممیزی قرار می‌گیرد، مگر این که این امر به دلیل اندازه و ماهیت شرکت کشتیرانی یا کشتی میسر نباشد.

۵. ۹- مرجع دریایی باید تعیین نماید که چه تغییراتی در طرح امنیتی تأیید شده کشتی یا تجهیزات امنیتی مندرج در طرح تأیید شده نباید اجراء شود تا زمانی که اصلاحیه‌های مربوط به طرح، توسط مرجع دریایی تأیید شود. چنین تغییراتی باید حداقل از همان کارایی اقدامات مندرج در فصل (۲-۱۱) و این بخش از آیین‌نامه برخوردار باشد.

۱. ۵. ۹- ماهیت تغییرات طرح امنیتی کشتی یا تجهیزات امنیتی که بالاخص توسط مرجع دریایی بر اساس بند (۵. ۹) تأیید شده است، باید به نحوی ثبت (مستند) شود که مشخصاً چنین تأییدی را نشان دهد. این تأییدیه باید روی کشتی در دسترس باشد و باید همراه گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی (یا گواهینامه بین‌المللی موقت امنیت کشتی) ارائه شود. اگر این تغییرات موقتی باشند، هنگامی که اقدامات یا تجهیزات تأیید شده اصلی به حالت اولیه بازگردانده می‌شوند، دیگر نیازی به نگهداری این مستندات روی کشتی نمی‌باشد.

۶. ۹- این طرح ممکن است به صورت الکترونیکی نیز نگهداری شود. در این صورت باید به طریقی از حذف، از بین بردن یا اصلاح غیرمجاز آن جلوگیری شود.

۷. ۹- این طرح باید از دسترسی غیرمجاز یا افشاء محافظت شود.

۸. ۹- طرح‌های امنیتی کشتی، توسط مأموران به‌طور مقتضی مجاز شده دولت متعاقد جهت انجام اقدامات وارسی (کنترلی) و تطابقی طبق مقرر (۹) فصل (۲-۱۱)،

مورد بازرسی قرار نمی‌گیرند مگر به موجب شرایطی که در بند (۱، ۸، ۹) ذکر شده است.

۸. ۱- اگر مأموران به‌طور مقتضی مجاز شده دولت متعاهد، دلایل مشخصی برای باور این که کشتی با الزامات فصل (۲-۱۱) یا بخش (الف) این آیین نامه مطابقت ندارد داشته باشند و تنها راه جهت تصدیق یا رفع عدم تطابق، بازرنگری الزامات مربوط طرح امنیتی کشتی باشد، صرفاً دسترسی محدود به بندهای ویژه طرح که مربوط به عدم تطابق‌ها می‌باشد اجزاء داده می‌شود، اما فقط با رضایت دولت متعاهد، یا فرمانده کشتی ذی‌ربط. با این وجود، مفاد جزءهای (۲، ۴، ۹)، (۴، ۴)، (۹، ۵، ۴، ۹)، (۷، ۴، ۹)، (۱۵، ۴، ۹)، (۱۷، ۴، ۹) و (۱۸، ۴، ۹) بند (۴، ۹) این بخش از آیین‌نامه به صورت اطلاعات محرمانه تلقی می‌شوند و نمی‌توانند مورد بازرسی قرار گیرند مگر این که به نحو دیگری توسط دولتهای متعاهد ذی‌ربط توافق شده باشد.

۱۰- سوابق

۱۰- ۱- سوابق فعالیت‌های زیر که در طرح امنیتی کشتی به آن اشاره شده باید روی کشتی برای حداقل مدتی که توسط مرجع دریایی مشخص می‌شود، با در نظر گرفتن مفاد مقرر (۳، ۲، ۹) فصل (۲-۱۱) نگهداری شود:

۱. آموزش، رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات؛
۲. تهدیدات امنیتی و حوادث امنیتی؛
۳. نقایص امنیت؛
۴. تغییر در سطح امنیتی؛
۵. ارتباطات مربوط به امنیت مستقیم کشتی مانند تهدیدهای ویژه نسبت به کشتی یا تسهیلات بندری‌ای که کشتی در آن قرار دارد، یا در آن بوده است؛
۶. ممیزی‌های داخلی و بازرنگری فعالیت‌های امنیتی؛
۷. بازرنگری ادواری ارزیابی امنیتی کشتی؛
۸. بازرنگری ادواری طرح امنیتی کشتی؛

۹. اجرای هرگونه اصلاح این طرح؛ و
۱۰. حفظ و نگهداری، سنجش و آزمایش هر تجهیزات امنیتی تدارک دیده شده روی کشتی شامل آزمایش سامانه (سیستم) زنگ خطر امنیتی کشتی.
۲. ۱۰- سوابق مربوط باید به زبان یا زبانهای کاری کشتی نگهداری شود. اگر زبان یا زبانهای استفاده شده انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیولی نباشد، ترجمه یکی از این زبانها باید پیوست شود.
۳. ۱۰- سوابق ممکن است به صورت الکترونیکی نگهداری شود. در این صورت باید به طریقی از حذف، از بین بردن یا اصلاح غیرمجاز آن جلوگیری شود.
۴. ۱۰- سوابق باید از دسترسی غیرمجاز یا افشاء محافظت شود.
- ۱۱- مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی
۱. ۱۱- شرکت کشتیرانی باید یک مأمور امنیتی شرکت تعیین نماید. شخصی تعیین شده به عنوان مأمور امنیتی شرکت ممکن است به عنوان مأمور امنیتی یک یا چند کشتی، بسته به تعداد یا نوع کشتیهایی شرکت از آنها بهره‌برداری می نماید، فعالیت کند، به شرطی که دقیقاً مشخص شود که این شخص مسئول کدام کشتیهایی می باشد. یک شرکت ممکن است بر اساس تعداد یا نوع کشتیهایی که اداره می کند، چندین نفر را به عنوان مأموران امنیتی شرکت تعیین نماید به شرطی که دقیقاً مشخص شود که هر شخص مسئول کدام کشتیهایی می باشد.
۲. ۱۱- علاوه بر وظایفی که جای دیگری در این بخش از آیین نامه ذکر شده، وظایف و مسؤولیت‌های مأمور امنیتی شرکت باید شامل موارد زیر اما محدود به آن نشود:
۱. اطلاع سطح تهدیدهایی که کشتی احتمالاً با آنها مواجه خواهد شد، با استفاده از ارزیابی‌های امنیتی مناسب و دیگر اطلاعات مربوط؛
۲. حصول اطمینان از انجام ارزیابی‌های امنیتی کشتی؛
۳. حصول اطمینان از تهیه طرح امنیتی کشتی، ارائه آن جهت تأیید و پس از آن اجراء و حفظ و نگهداری طرح؛

۴. حصول اطمینان از این که طرح امنیتی کشتی، در صورت لزوم، اصلاح می شود، تا نواقص رفع شده و الزامات امنیتی هر کشتی جداگانه برآورده شود؛
 ۵. ترتیب دادن ممیزهای داخلی و بازنگری فعالیت های امنیتی؛
 ۶. ترتیب دادن تصدیق های اولیه و بعدی کشتی توسط مرجع دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده؛
 ۷. حصول اطمینان از این که نقایص و عدم تطابق هایی که در طی ممیزی های داخلی، بازبینی های ادواری، بازرسی های امنیتی و تصدیق های تطبیق مشخص شده است، کاملاً مورد توجه قرار می گیرد و به آن پرداخته می شود؛
 ۸. ارتقاء هوشیاری و آگاهی امنیتی؛
 ۹. حصول اطمینان از آموزش مناسب کارکنان مسؤول امنیت کشتی؛
 ۱۰. حصول اطمینان از ارتباط و همکاری کارآمد بین مأمور امنیتی کشتی و مأموران ذی ربط امنیت تسهیلات بندری؛
 ۱۱. حصول اطمینان از ارتباط منطقی بین الزامات امنیتی و الزامات ایمنی؛
 ۱۲. حصول اطمینان از اینکه چنانچه از طرح های امنیتی ناوگان یا کشتی هم خانواده استفاده می شود، طرح امنیتی هر کشتی کاملاً منعکس کننده اطلاعات ویژه کشتی مربوط باشد؛ و
 ۱۳. حصول اطمینان از این که ترتیبات جایگزین یا برابر تأیید شده برای یک کشتی خاص یا گروهی از کشتیها اجراء و حفظ و نگهداری می شود.
- ۱۲- مأمور امنیتی کشتی
- ۱۲.۱- یک مأمور امنیتی کشتی باید برای هر کشتی تعیین شود.
 - ۱۲.۲- علاوه بر وظایفی که جای دیگری در این بخش از آیین نامه ذکر شده است، وظایف و مسؤولیت های مأمور امنیتی کشتی باید شامل موارد زیر اما محدود به آن نشود:
 ۱. برعهده گرفتن بازرسی های منظم امنیتی از کشتی به منظور حصول اطمینان از این که اقدامات امنیتی مناسب تداوم دارند؛

۲. تداوم طرح امنیتی کشتی و نظارت بر اجرای آن، شامل هرگونه اصلاح طرح؛
۳. هماهنگی در جوانب امنیتی جابه‌جایی کالا و انبارهای کشتی با
دیگر کارکنان روی کشتی و با مأموران امنیتی تسهیلات بندری مربوط؛

۴. پیشنهاد تغییرات در طرح امنیتی کشتی؛

۵. گزارش هرگونه نقص و عدم تطابق‌هایی که در طی ممیزی‌های داخلی،
بازبینی‌های ادواری، بازرسی‌های امنیتی و تصدیق مطابقت مدارک مشخص می‌شود
به مأمور امنیتی شرکت و اجرای هر گونه اقدامات اصلاحی؛

۶. ارتقاء هوشیاری و آگاهی امنیتی روی کشتی؛

۷. حصول اطمینان از این که آموزش‌های لازم جهت کارکنان روی کشتی،
در صورت اقتضاء، تدارک دیده شده است؛

۸. گزارش کلیه حوادث امنیتی؛

۹. هماهنگی با مأمور امنیتی شرکت و مأمور امنیتی مربوط تسهیلات بندری،
در اجرای طرح امنیتی کشتی؛ و

۱۰. حصول اطمینان از این که تجهیزات امنیتی، اگر موجود باشد، به‌طور
دقیق کار می‌کند، آزمایش و تنظیم شده و حفظ و نگهداری می‌شود.

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

۱۳.۱- مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی و کارکنان ذی‌ربط روی خشکی باید
دانش لازم را داشته و با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه
آموزش ببینند.

۱۳.۲- مأمور امنیتی کشتی باید دانش لازم را داشته و با در نظر گرفتن
راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه آموزش ببیند.

۱۳.۳- کارکنان روی کشتی که دارای وظایف و مسؤولیت‌های ویژه امنیتی
هستند، باید وظایف خود در قبال امنیت کشتی که در طرح امنیتی کشتی ذکر شده
را درک نموده و باید دارای دانش کافی بوده و توانایی انجام وظایف محوله را با در
نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه داشته باشند.

۴. ۱۳- به منظور حصول اطمینان از اجرای کارآمد طرح امنیتی کشتی، رزمایش‌هایی (مانورهایی) باید در فواصل مناسب با توجه به نوع کشتی، تغییرات کارکنان کشتی و تسهیلات بندری که به آن مراجعه خواهد کرد و دیگر شرایط مربوط، با توجه به راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه انجام شود.

۵. ۱۳- مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی باید از هماهنگی و اجرای کارآمد طرح‌های امنیتی کشتی از طریق شرکت در تمرینات یا فواصل مناسب، با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه اطمینان حاصل کند.

۱۴- امنیت تسهیلات بندری

۱. ۱۴- هر تسهیلات بندری لازم است که طبق سطوح امنیتی تعیین شده توسط دولت متعاهدی که در قلمرو آن واقع شده است، اقدام نماید. اقدامات و رویه‌های امنیتی در مورد تسهیلات بندری باید به نحوی اعمال شود که کمترین مداخله یا تأخیر را برای مسافری، کشتی، کارکنان کشتی، بازدید کنندگان، کالاهای و خدمات به وجود آورد.

۲. ۱۴- در سطح امنیتی شماره ۱، فعالیت‌های زیر باید از طریق اقدامات مناسب در کلیه تسهیلات بندری و با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه و به منظور تعیین و انجام اقدامات پیشگیرانه علیه حوادث امنیتی به مورد اجراء درآید:

۱. حصول اطمینان از انجام کلیه وظایف امنیتی تسهیلات بندری؛
۲. وارسی (کنترل) دسترسی به تسهیلات بندری؛
۳. نظارت بر تسهیلات بندری، شامل منطقه (مناطق) لنگرگاهی و اسکله‌ها؛
۴. نظارت بر مناطق محدودیت‌دار به منظور حصول اطمینان از این که تنها افراد مجاز به آن دسترسی دارند؛
۵. نظارت بر جنبه‌جایی کالا؛
۶. نظارت بر اداره انبارهای کشتی؛ و
۷. حصول اطمینان از در دسترس بودن آسان ارتباطات امنیتی.

۳. ۱۴- در سطح امنیتی شماره ۲، اقدامات حفاظتی اضافی تر، مندرج در طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید برای هر یک از فعالیت های مشروح در بند (۲). ۱۴) با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه به مورد اجراء در آید.

۴. ۱۴- در سطح امنیتی شماره ۳، اقدامات حفاظتی ویژه بیشتری که در طرح امنیتی تسهیلات بندری ذکر شده، باید برای هر یک از فعالیت های مشروح در بند (۲). ۱۴) با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه به مورد اجراء در آید. ۱. ۴. ۱۴- به علاوه، در سطح امنیتی ۳، لازم است تسهیلات بندری به دستورهای امنیتی که توسط دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده صادر شده؛ واکنش نشان داده و آنها را اجراء نماید.

۵. ۱۴- هنگامی که به مأمور امنیتی تسهیلات بندری اطلاع داده می شود که یک کشتی در رابطه با مطابقت با الزامات فصل (۲-۱۱) یا این بخش یا در اجرای اقدامات و رویه های مناسب آن طور که در طرح امنیتی کشتی به تفصیل شرح داده شده و در سطح امنیتی ۳ پس از دریافت دستورهای امنیتی دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده، با مشکل مواجهه است، مأمور امنیتی تسهیلات بندری و مأمور امنیتی کشتی باید با یکدیگر ارتباط برقرار کرده و اقدامات مقتضی را هماهنگ نمایند.

۶. ۱۴- هنگامی که به مأمور امنیتی تسهیلات بندری اطلاع داده می شود که کشتی در سطح امنیتی ای می باشد که بالاتر از سطح امنیتی تسهیلات بندری است، مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید موضوع را به مقام صلاحیتدار گزارش نموده و باید با مأمور امنیتی کشتی ارتباط برقرار نموده و در صورت لزوم، در اجرای اقدامات مناسب همکاری نماید.

۱۵- ارزیابی امنیت تسهیلات بندری

۱. ۱۵- ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری بخش ضروری و لاینفک روند تهیه و روزآمدسازی طرح امنیتی تسهیلات بندری می باشد.

۲. ۱۵- ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باید توسط دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده انجام شود. دولت متعاهد ممکن است به یک سازمان امنیتی شناخته شده اختیار دهد تا ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری یک تسهیلات بندری خاص را که در قلمرو آن واقع شده، انجام دهد.

۱. ۲. ۱۵- هنگامی که ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری توسط سازمان امنیتی شناخته شده انجام شده است، ارزیابی امنیتی باید بازبینی شود و به منظور مطابقت با این بخش، توسط دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده تأیید شود.

۳. ۱۵- افرادی که ارزیابی را انجام می دهند باید دارای مهارت های لازم جهت ارزیابی امنیت تسهیلات بندری، طبق این بخش، و با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین نامه باشند.

۴. ۱۵- ارزیابی های امنیتی تسهیلات بندری باید به صورت ادواری بازبینی و روزآمد شود، با توجه به تغییر در تهدیدات و یا تغییرات جزئی در تسهیلات بندری و باید همیشه هنگامی که تغییرات عمده ای در تسهیلات بندری ایجاد می شود بازبینی شده و روزآمد شود.

۵. ۱۵- ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری باید، حداقل، شامل اصول زیر باشد:
۱. تعیین و برآورد دارایی های مهم و زیرساخت هایی که از نظر حفاظتی مهم هستند؛

۲. تعیین تهدیدات احتمالی نسبت به دارایی ها و زیرساخت ها و احتمال وقوع آنها، به منظور برقراری و اولویت بندی کردن اقدامات امنیتی؛

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

۴. تعیین نقاط ضعف، شامل عوامل انسانی موجود در ساختمان های زیربنایی، سیاست گذاری ها و روشها.

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

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

۱۶- طرح امنیتی تسهیلات بندری

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

۱۶.۱.۱- با رعایت مفاد بند (۲.۱۶)، یک سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است طرح امنیتی تسهیلات بندری یک تسهیلات بندری خاص را تهیه نماید.

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

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

جلوگیری و مقابله با تروریسم علیه کشتیها و ارتقای امنیت روی خشکی و روی کشتی جهت کاهش خطر برای مسافرین، خدمه و کارکنان بندری روی کشتیها و در مناطق بندری، و کشتیها و بار آنها را تصدیق می‌نماید؛ و

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

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

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

با در نظر داشتن این که اصلاحیه‌های پیوست معاهده (کنوانسیون) پیشنهاد و به کلیه اعضای سازمان و کلیه دولتهای متعاقد معاهده (کنوانسیون) ابلاغ شد،
۱- طبق جزء (۲) بند (ب) ماده (۸) معاهده (کنوانسیون)، اصلاحیه‌های پیوست معاهده (کنوانسیون)، که متن آن به پیوست این قطعنامه می‌باشد، را تصویب می‌نماید؛

۱. اقدامات طراحی شده جهت جلوگیری از آوردن هر گونه سلاح یا دیگر وسایل و مواد خطرناک به تسهیلات بندری یا روی کشتی به قصد استفاده علیه مردم، کشتیها یا بنادر که حمل آنها غیرمجاز می باشد؛
۲. اقدامات طراحی شده به منظور جلوگیری از دسترسی غیرمجاز به تسهیلات بندری، به کشتیهایی که در تسهیلات بندری پهلو گرفته اند، و به مناطق محدودیت دار تسهیلات بندری؛
۳. روشهای عکس العمل در برابر تهدیدات امنیتی یا نقض امنیت، شامل قوانین مقررات تسهیلات بندری یا فعل و انفعال کشتی/ بندر؛
۴. روشهای واکنش به دستورهای امنیتی دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده و در سطح امنیتی ۳ ممکن است صادر نماید،
۵. روشهای تخلیه در صورت وجود تهدیدات امنیتی یا نقیض امنیتی؛
۶. وظایف کارکنان تسهیلات بندری که دارای مسئولیت های امنیتی می باشند و دیگر کارکنان تسهیلات بندری در خصوص جوانب امنیتی؛
۷. روشهای رویارویی با فعالیت های امنیتی کشتی؛
۸. روشهای بازنگری ادواری طرح و روزآمدسازی؛
۹. روشهای گزارش دهی حوادث امنیتی؛
۱۰. تعیین مأمور امنیتی تسهیلات بندری شامل مشخصات تماس ۲۴ ساعته وی؛
۱۱. روشهای حصول اطمینان از امنیت اطلاعات موجود در طرح؛
۱۲. اقدامات طراحی شده جهت حصول اطمینان از امنیت کار آمد کالا و تجهیزات حمل کالا در تسهیلات بندری؛
۱۳. روشهای ممیزی طرح امنیتی تسهیلات بندری؛
۱۴. روشهای واکنش در مواقعی که سامانه (سیستم) زنگ خطر امنیتی کشتی در تسهیلات بندری فعال شده است؛ و

۱۵. روشهای تسهیل نمودن مرخصی‌های روی خشکی کارکنان کشتی یا تغییر کارکنان، همچنین تسهیل دسترسی بازدیدکنندگان کشتی شامل نمایندگان سازمان‌های کار و امور رفاهی دریانوردان.

۱۶.۴- افرادی که ممیزی‌های داخلی فعالیت‌های امنیتی مندرج در طرح را انجام می‌دهند یا اجرای طرح را ارزیابی می‌کنند، باید مستقل از فعالیت‌هایی که مورد ممیزی قرار می‌گیرند باشند، مگر این که این امر به خاطر اندازه و ماهیت تسهیلات بندری میسر نباشد.

۱۶.۵- طرح امنیتی تسهیلات بندری ممکن است با طرح امنیتی بندر یا هر گونه طرح یا طرحهای وضعیت اضطراری دیگر بندری ادغام یا بخشی از آن باشد.

۱۶.۶- دولت متعاهدی که تسهیلات بندری در قلمرو آن واقع شده باید در مورد این که چه تغییراتی در طرح امنیتی تسهیلات بندری نباید اجراء شود تا زمانی که اصلاحیه‌های طرح مذکور توسط آن دولت تأیید شود، تصمیم‌گیری نماید.

۱۶.۷- این طرح ممکن است به صورت الکترونیکی باشد. در چنین مواردی، باید به طریقی از حذف، از بین بردن یا اصلاح غیرمجاز آن جلوگیری به عمل آید.

۱۶.۸- این طرح باید از دسترسی غیرمجاز یا افشاء محافظت شود.

۱۶.۹- دولت متعاهد ممکن است مجاز بداند که طرح امنیتی تسهیلات بندری بیش از یک تسهیلات بندری را تحت پوشش قرار دهد، چنانچه بهره‌بردار، مکان، فعالیت، تجهیزات و طراحی این تسهیلات بندری مشابه باشند. هر دولت متعاهدی که چنین ترتیبات جایگزینی را مجاز می‌داند، باید جزئیات مربوط را به سازمان اعلام نماید.

۱۷- مأمور امنیتی تسهیلات بندری

۱۷.۱- یک مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید برای هر بندر تخصیص یابد. یک فرد می‌تواند به عنوان مأمور امنیتی یک یا چند تسهیلات بندری تعیین شود.

۱۷.۲- علاوه بر مواردی که جای دیگری در این بخش از آیین نامه ذکر شده است، وظایف و مسؤولیت های مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید شامل موارد زیر اما محدود به آن نشود:

۱. انجام بازرسی امنیتی جامع اولیه تسهیلات بندری با در نظر داشتن ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری مربوط؛

۲. حصول اطمینان از تهیه و حفظ و نگهداری طرح امنیتی تسهیلات بندری؛

۳. اجراء و تمرین طرح امنیتی تسهیلات بندری؛

۴. انجام بازرسی های منظم امنیتی از تسهیلات بندری به منظور حصول اطمینان از تدوین اقدامات امنیتی مناسب؛

۵. پیشنهاد و الحاق، حسب مورد، اصلاح طرح امنیتی تسهیلات بندری به منظور اصلاح نواقص و روزآمدسازی طرح با در نظر گرفتن تغییرات مربوط در تسهیلات بندری؛

۶. ارتقاء هوشیاری و آگاهی امنیتی کارکنان تسهیلات بندری؛

۷. حصول اطمینان از فراهم بودن آموزش های لازم جهت کارکنان مسؤول امنیت تسهیلات بندری؛

۸. گزارش به مقام های ذی ربط و حفظ و نگهداری سوابق وقوع حوادثی که امنیت تسهیلات بندری را به مخاطره می اندازد؛

۹. هماهنگی با مأمور (مأموران) امنیتی کشتی و شرکت کشتیرانی مربوط در اجرای طرح امنیتی تسهیلات بندری؛

۱۰. هماهنگی در ارائه خدمات امنیتی، حسب مورد؛

۱۱. حصول اطمینان از برآورده شدن استانداردهای مربوط به کارکنان مسؤول امنیت تسهیلات بندری؛

۱۲. حصول اطمینان از این که تجهیزات امنیتی، چنانچه موجود باشد، دقیقاً کار می کند، آزمایش، سنجش و حفظ و نگهداری می شود؛ و

۱۳. کمک به مأموران امنیتی کشتی در تأیید هویت افرادی که قصد سوار شدن به کشتی را دارند، هنگامی که درخواست می‌شود.

۱۷.۳- مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید از حمایت لازم جهت اجرای وظایف و مسؤولیت‌هایی که به موجب فصل ۲-۱۱ و این بخش از آیین‌نامه به وی محول شده، برخوردار باشد.

۱۸- آموزش، رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات امنیتی مربوط به تسهیلات

بندری

۱۸.۱- مأمور امنیتی تسهیلات بندری و کارکنان ذی‌ربط امنیت تسهیلات بندری باید دارای دانش لازم بوده و با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه آموزش ببینند.

۱۸.۲- کارکنان تسهیلات بندری که دارای وظایف امنیتی ویژه می‌باشند باید به وظایف و مسؤولیت خود جهت امنیت تسهیلات بندری آن‌طور که در طرح امنیتی تسهیلات بندری ذکر شده، آگاه بوده و باید با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه دارای دانش مکفی بوده و توانایی انجام وظایف محوله را داشته باشند.

۱۸.۳- به منظور حصول اطمینان از اجرای کارآمد طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید با توجه به انواع فعالیت‌های تسهیلات بندری، تغییرات کارکنانی تسهیلات بندری، نوع کشتیهایی که تسهیلات بندری مربوط به آنها سرویس ارائه می‌نماید و دیگر شرایط مرتبط، با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه، رزمایش‌هایی (مانورهای) در فواصل مناسب صورت گیرد.

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

۱۹- تصدیق و صدور گواهی‌نامه برای کشتیها

۱۹.۱- تصدیق‌ها

۱. ۱. ۱۹- هر کشتی که این بخش از آیین نامه در مورد آن اعمال می شود، مشمول تصدیق های تعیین شده زیر خواهد بود:

۱. یک تصدیق اولیه، پیش از این که کشتی به خدمت گرفته شود یا پیش از این که گواهینامه مورد نیاز به موجب بند (۲. ۱۹) برای بار اول صادر شود، که شامل تصدیق کامل سامانه (سیستم) امنیتی کشتی و هر تجهیزات امنیتی مربوط که تحت پوشش مقررات مربوط فصل (۲-۱۱)، این بخش از آیین نامه و طرح تأیید شده امنیتی کشتی قرار می گیرد، می باشد. این تصدیق باید اطمینان حاصل نماید که سامانه (سیستم) امنیتی کشتی و هر تجهیزات امنیتی مربوط به کشتی کاملاً با الزامات قابل اعمال فصل (۲-۱۱) و این بخش از آیین نامه مطابقت دارد، در شرایط رضایت بخشی است و جهت خدماتی که کشتی قصد انجام آن را دارد مناسب می باشد؛

۲. یک تصدیق مجدد، در فواصل مشخص شده توسط مرجع دریایی، که نباید از پنج سال تجاوز نماید، مگر هنگامی که بند (۳. ۱۹) قابل اعمال باشد. این تصدیق باید اطمینان حاصل نماید که سامانه (سیستم) امنیتی کشتی و هر تجهیزات امنیتی مربوط به کشتی کاملاً با الزامات قابل اعمال فصل (۲-۱۱)، این بخش از آیین نامه و طرح امنیتی تأیید شده کشتی مطابقت دارد، در شرایط رضایت بخشی است و جهت خدماتی که کشتی قصد انجام آن را دارد مناسب است؛

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

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

۱۹.۱.۲- تصدیق کشتیها باید توسط مأموران مرجع دریایی انجام شود. اگرچه، ممکن است مرجع دریایی انجام تصدیقها را به یک سازمان امنیتی شناخته شده موضوع مقرر (۱) فصل (۲-۱۱) محول نماید.

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

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

۱۹.۲- صدور یا پشت‌نویسی گواهینامه‌ها

۱۹.۲.۱- یک گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی باید پس از تصدیق اولیه یا مجدد، طبق مقررات بند (۱.۱۹) صادر شود.

۱۹.۲.۲- چنین گواهینامه‌ای باید توسط مرجع دریایی یا توسط سازمان امنیتی شناخته شده به نیابت از مرجع دریایی، صادر یا پشت‌نویسی شود.

۱۹.۲.۳- یک دولت متعاقد دیگر، ممکن است بنا به درخواست مرجع دریایی موجب بازرسی کشتی‌ای شود، و چنانچه مجاب شود که با مقررات بند (۱.۱.۱۹) مطابقت دارد، باید گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی را صادر یا اجازه صدور آن را برای کشتی بدهد، و به‌هنگام لزوم آن گواهینامه کشتی را طبق این آیین‌نامه پشت‌نویسی نماید یا دستور پشت‌نویسی آن را بدهد.

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

۱۹.۳.۲- گواهینامه‌ای که به این ترتیب صادر می‌شود باید حاوی گزاره‌ای باشد مبنی بر این که این گواهینامه بنا به درخواست مرجع دریایی صادر شده است و باید از همان قدرت و همان رسمیت گواهینامه‌های صادره به موجب بند (۱۹.۲.۲) برخوردار باشد.

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

۱۹.۳- مدت و اعتبار گواهینامه

۱۹.۳.۱- یک گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی باید برای مدتی که توسط مرجع دریایی مشخص می‌شود و نباید از پنج سال تجاوز نماید صادر شود.

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

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

۱۹.۳.۲.۲- هنگامی که تصدیق مجدد بیش از سه‌ماه پیش از تاریخ انقضاء گواهینامه موجود تکمیل شود، گواهینامه جدید باید از تاریخ تکمیل تصدیق مجدد تا تاریخی که از پنج سال پس از تاریخ تکمیل تصدیق مجدد تجاوز نخواهد کرد، معتبر باقی بماند.

۱۹.۳.۳- اگر گواهینامه‌ای برای مدت کمتر از پنج سال صادر می‌شود، مرجع دریایی می‌تواند اعتبار گواهینامه را بیش از تاریخ انقضاء حداکثر زمان مشخص شده در بند (۱۹.۳.۱) افزایش دهد، مشروط بر این‌که هنگامی که

گواهینامه‌ای برای مدت پنج سال صادر می‌شود، تصدیق‌های مندرج در بند (۱. ۱).
(۱۹) حسب مورد انجام گرفته باشند.

۱۹. ۳. ۴- اگر تصدیق مجدد تکمیل شده باشد و گواهینامه جدید را نتوان
پیش از تاریخ انقضای گواهینامه موجود صادر نمود یا در کشتی قرار داد، مرجع
دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده به نیابت از مرجع دریایی می‌تواند گواهینامه
موجود را پشت‌نویسی نماید و چنین گواهینامه‌ای باید به عنوان گواهینامه معتبر
برای مدت بیشتری که نباید از پنج ماه از تاریخ انقضاء تجاوز نماید، پذیرفته شود.

۱۹. ۳. ۵- اگر کشتی در زمان انقضای گواهینامه در بندری نباشد که قرار
است در آن تصدیق شود، مرجع دریایی می‌تواند مدت اعتبار گواهینامه را تمدید
کند اما این تمدید فقط به جهت اجازه به کشتی برای اتمام سفر خود برای رسیدن
به بندری است که در آن قرار است تصدیق شود بوده و فقط در مواردی که صحیح
و منطقی به نظر رسد چنین کاری انجام می‌شود. هیچ گواهینامه‌ای نباید بیشتر از سه
ماه تمدید شود و کشتی‌ای که برای آن تمدیدی اعطاء شده، نباید هنگام ورود به
بندری که باید در آن تصدیق شود با استناد به چنین تمدیدی بدون داشتن گواهینامه
جدید، محق به ترک بندر شود. هنگامی که تصدیق مجدد کامل می‌شود، گواهینامه
جدید باید تا تاریخی که نباید پنج سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود پیش از
تمدید اعطاء شده تجاوز نماید، معتبر باقی بماند.

۱۹. ۳. ۶- گواهینامه صادره برای کشتی‌ای که به سفرهای کوتاه مشغول
است و به موجب مقررات فوق‌الذکر در این بخش تمدید نشده است، می‌تواند
توسط مرجع دریایی برای یک مهلت یک‌ماهه از تاریخ انقضای مندرج در آن تمدید
شود. هنگامی که تصدیق مجدد تکمیل شد، گواهینامه جدید باید تا تاریخی که
ناباید پنج سال از تاریخ انقضای گواهینامه موجود پیش از تمدید اعطاء شده تجاوز
نماید، معتبر باقی بماند.

۱۹. ۳. ۷- اگر تصدیق میانی پیش از مدت مشخص شده در بند (۱. ۱). (۱۹)
تکمیل شود، آنگاه:

۱. تاریخ انقضاء مندرج در گواهینامه باید از طریق پشت‌نویسی به تاریخی که نباید بیش از سه ماه دیرتر از تاریخی باشد که تصدیق میانی اتمام یافته است، اصلاح شود؛

۲. تاریخ انقضاء می‌تواند بدون تغییر باقی بماند به شرط آنکه یک یا چند تصدیق اضافی به‌گونه‌ای انجام شوند که از حداکثر فواصل میان تصدیق‌هایی که در بند (۱. ۱. ۱۹) تجویز شده تجاوز ننماید.

۸. ۳. ۱۹- گواهینامه صادره به‌موجب بند (۲. ۱۹) در هر یک از موارد زیر از اعتبار ساقط می‌شود:

۱. اگر تصدیق‌های مربوط طی مدت مشخص شده در بند (۱. ۱. ۱۹) کامل نشود؛

۲. اگر گواهینامه طبق بند (۳. ۱. ۱. ۱۹) و (۱. ۱. ۷. ۳. ۱۹)، چنانچه عملی باشد، پشت‌نویسی نشده باشد؛

۳. هنگامی که شرکت کشتیرانی مسئولیت اداره کشتی‌ای را بر عهده می‌گیرد که سابقاً توسط آن شرکت کشتیرانی اداره نمی‌شده است؛ و

۴. پس از انتقال کشتی به پرچم کشور دیگر.

۹. ۳. ۱۹- در صورت:

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

۲. در صورت تقبل مسئولیت اداره کشتی‌ای که شرکت کشتیرانی قبلاً آن را اداره نمی‌کرده، شرکت کشتیرانی قبلی باید هر چه سریعتر، رونوشت هرگونه اطلاعات مربوط به گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی یا اطلاعات تسهیل در

تصدیق، مندرج در بند (۲. ۴. ۱۹) را برای شرکت کشتیرانی تحویل گیرنده ارسال نماید.

۴. ۱۹- صدور گواهینامه موقت

۴. ۱۹- ۱. گواهینامه‌های مشخص شده در بند (۲. ۱۹) تنها زمانی باید صادر شود که مرجع دریایی صادرکننده گواهینامه کاملاً رضایت حاصل نماید که کشتی با الزامات بند (۱. ۱۹) مطابقت دارد. اگر چه پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۱/۴/۱۳۸۳)، به منظور این که:

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

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

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

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

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

۴. ۱۹- ۲. گواهینامه موقت بین المللی امنیت کشتی تنها باید هنگامی صادر شود که مرجع دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده به نیابت از مرجع دریایی تصدیق نموده باشند که:

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

۲- طبق قسمت (ب ب) ردیف (۲) جزء (۶) بند (ب) ماده (۸) معاهده (کنوانسیون) تصمیم می گیرد که اصلاحیه های فوق الذکر باید در تاریخ اول ژانویه ۲۰۰۴ (۱۳۸۲/۱۰/۱۱) پذیرفته شده تلقی شوند، مگر این که، پیش از آن تاریخ، بیش از یک سوم دولتهای متعاقد معاهده (کنوانسیون) یا دولتهای متعاقد که مجموع ناوگان تجاری آنها از پنجاه درصد (۵۰٪) ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی کمتر نباشد، اعتراض خود را به آن اصلاحیه ها ابراز نموده باشند؛

۳- از دولتهای متعاقد معاهده (کنوانسیون) درخواست می نمایند، طبق ردیف (۲) جزء (۷) بند (ب) ماده (۸) معاهده (کنوانسیون)، اصلاحیه های مذکور در تاریخ اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) به محض پذیرش طبق بند (۲) فوق، لازم الاجراء خواهد شد؛

۴- از دبیرکل سازمان درخواست می نماید که در طبق جزء (۵) بند (ب) ماده (۸) معاهده (کنوانسیون)، نسخ موثق این قطعنامه و متن اصلاحیه های مندرج در پیوست را برای تمام دولتهای متعاقد معاهده (کنوانسیون) ارسال دارد؛

۵- به علاوه از دبیرکل درخواست می نماید که نسخ این قطعنامه و ضمیمه آن را به تمام اعضای سازمان که جزء دولتهای متعاقد معاهده (کنوانسیون) نیستند، ارسال نماید.

۲. یک رونوشت از طرح امنیتی کشتی که الزامات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه را برآورده می‌نماید و روی کشتی موجود می‌باشد، جهت بازبینی و تأیید ارائه شده است و روی کشتی اجراء می‌شود؛
۳. کشتی به سامانه (سیستم) زنگ خطر امنیتی الزامات مقرر (۶) فصل (۲-۱۱) را برآورده می‌نماید، چنانچه لازم باشد، مجهز شده است؛
۴. مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی:
 ۱. از موارد زیر اطمینان حاصل نموده است:
 ۱. بازنگری طرح امنیتی کشتی جهت مطابقت با این بخش از آیین‌نامه
 ۲. ارائه طرح امنیتی جهت تأیید، و
 ۳. اجرای طرح امنیتی روی کشتی، و
 ۲. مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی ترتیبات لازم را برقرار نموده است، شامل ترتیبات مربوط به رزمایش‌ها (مانورها)، تمرین‌ها و ممیزی‌های داخلی، که از طریق آن مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی رضایت حاصل می‌کند که کشتی به‌طور موفقیت‌آمیزی تصدیق مورد لزوم طبق بند (۱)، (۱)، (۱)، (۱۹)، را طی شش‌ماه به اتمام رسانده است؛
 ۵. ترتیبات جهت انجام تصدیق‌های مورد لزوم در بند (۱)، (۱)، (۱)، (۱۹) ایجاد شده است؛
 ۶. فرمانده، مأمور امنیتی کشتی، و دیگر کارکنان کشتی که دارای وظایف امنیتی خاص هستند با وظایف و مسؤولیت‌های خود آن‌طور که در این بخش از آیین‌نامه ذکر شده و با مقررات مربوط طرح امنیتی کشتی که در کشتی موجود است آشنا هستند و چنین اطلاعاتی به زبان کاری کارکنان کشتی یا زبانهای قابل فهم آنان تهیه شده است؛ و
 ۷. مأمور امنیتی کشتی الزامات این بخش از آیین‌نامه را برآورده ساخته است.

۳. ۴. ۱۹- گواهینامه موقت بین‌المللی امنیت کشتی ممکن است توسط مرجع دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده‌ای که اختیار یافته است به نیابت از وی عمل کند، صادر شود.

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

۵. ۴. ۱۹- هیچ دولت متعاهدی نباید گواهینامه موقت بین‌المللی امنیت کشتی متعاقب متوالی را برای یک کشتی صادر نماید، اگر بنابر قضاوت مرجع دریایی یا سازمان امنیتی شناخته شده، یکی از اهداف کشتی یا شرکت کشتیرانی از درخواست چنین گواهینامه‌ای برای مدتی افزون بر زمان گواهینامه موقت اولیه آن‌طور که در بند (۴. ۴. ۱۹) توصیف شده، اجتناب از تطابق کامل با فصل (۲-۱۱) یا این بخش از آیین‌نامه باشد.

۶. ۴. ۱۹ از نظر مقرر (۹) فصل (۲-۱۱)، دولتهای متعاهد ممکن است، پیش از پذیرش گواهینامه موقت بین‌المللی امنیت کشتی به عنوان گواهینامه معتبر، اطمینان حاصل نمایند که الزامات بندهای (۴. ۲. ۱۹) تا (۶. ۲. ۱۹) برآورده شده است.

پیوست بخش (الف)

پیوست ۱

فرم گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی

گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی

(مهر رسمی)

(کشور)

شماره گواهینامه:

صادره به موجب مقررات

آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری

(آیین‌نامه آی اس پی اس)

تحت مسؤولیت دولت

(نام کشور)

توسط

(اشخاص یا سازمان مجاز)

نام کشتی:

شماره یا حروف مشخصه:

بنادر ثبت:

نوع کشتی:

وزن ناخالص:

شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی:

نام و نشانی شرکت کشتیرانی:

گواهی می‌شود:

۱. که سامانه (سیستم) امنیتی کشتی و دیگر تجهیزات امنیتی مربوط طبق بند (۱، ۱۹) بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» تصدیق شده است؛
۲. که این تصدیق نشان داد که سامانه (سیستم) امنیتی کشتی و هر تجهیزات امنیتی مربوط از کلیه جوانب رضایت بخش بوده و کشتی با الزامات قابل اعمال فصل (۲-۱۱) معاهده (کنوانسیون) و بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» مطابقت دارد.

۳. که کشتی دارای طرح امنیتی تأیید شده کشتی می باشد.
تاریخ تصدیق اولیه / مجدد که مبنای این گواهی نامه می باشد:

این گواهی نامه تا تاریخ با رعایت تصدیق های مندرج بند (۱، ۱، ۱۹) بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس»، اعتبار دارد.

صادره در

(محل صدور گواهی نامه)

تاریخ صدور گواهی نامه :

(امضای مقام مسئول مجاز صادر کننده گواهی نامه)

(مهر یا امضای مقام صادر کننده، حسب مورد)

پشت نویسی جهت تصدیق میانی

گواهی می شود که با تصدیق میانی مورد لزوم در بند (۱، ۱، ۱۹) بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس»، تشخیص داده شد که کشتی با مقررات مربوط

فصل ۲-۱۱ معاهده (کنوانسیون) و بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» مطابقت دارد.

تصدیق میانی امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضاء)

پشت نویسی جهت تصدیق های اضافی^۱

تصدیق اضافی امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضاء)

تصدیق اضافی امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضاء)

تصدیق اضافی امضاء:

۱- این قسمت از گواهی نامه توسط مرجع دریایی برای مشخص کردن اینکه تصدیق اضافی را به گونه پیش بینی شده در بند (۱۹، ۱، ۴) ایجاد کرده یا نکرده است، تعدیل خواهد شد.

(امضای مقام مجاز)

..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضاء)

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

..... امضاء: تصدیق اضافی

(امضای مقام مجاز)

..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضاء)

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

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

..... امضاء:

(امضای مقام مجاز)

..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضاء)

پشت نویسی هنگامی که تصدیق مجدد تکمیل شده است و بند (۳.۴).

بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس اعمال می شود.

این کشتی با مقررات مربوط بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس مطابقت

دارد و این گواهینامه باید طبق بند (۳.۴.۱۹) بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس تا

تاریخ معتبر پذیرفته شود.

..... امضاء:

(امضای مقام مجاز)

..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسؤول، در صورت اقتضاء)

پشت نویسی جهت تمدید اعتبار گواهینامه تا زمان رسیدن به بندر

تصدیق هنگامی که بند (۳.۵.۱۹) بخش (الف) آیین نامه آی اس پی اس

اعمال می شود یا برای دادن مهلت هنگامی که بند (۳.۶.۱۹) بخش (الف)

آیین نامه «آی اس پی اس» اعمال می شود.

این گواهینامه باید طبق بند (۳.۵.۱۹) / (۳.۶.۱۹) بخش (الف) آیین نامه

آی اس پی اس، تا تاریخ معتبر پذیرفته شود.

..... امضاء:

۱- در صورت اقتضاء حذف شود.

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسئول، در صورت اقتضاء)

پشت نویسی جهت جلو انداختن تاریخ انقضاء هنگامی که بند (۱). ۷. ۳.

بخش (الف) آیین نامه «آی اس پی اس» اعمال می شود. ۱۹

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

انقضاء^۱ می باشد.

امضاء:

(امضای مقام مجاز)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا امضای مقام مسئول، در صورت اقتضاء)

۱- در صورت تکمیل این بخش از گواهی نامه، تاریخ انقضای مندرج در بالای گواهی نامه نیز باید بر این اساس اصلاح شود.

پیوست ۲

فرم گواهینامه موقت بین‌المللی امنیت کشتی

گواهینامه موقت بین‌المللی امنیت کشتی

(مهر مقام مجاز)

(کشور)

شماره گواهینامه:

صادره به موجب مقررات

آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتیها و تسهیلات بندری

(آیین‌نامه آی اس پی اس)

تحت مسئولیت دولت

(نام کشور)

توسط

(اشخاص یا سازمان مجاز)

نام کشتی:

شماره یا حروف مشخصه:

بندر ثبت:

نوع کشتی:

وزن ناخالص:

شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی:

نام و نشانی شرکت کشتیرانی:

آیا این گواهینامه، گواهینامه موقت متعاقب متوالی است؟ بله / خیر^۱
اگر جواب مثبت است، تاریخ صدور گواهینامه موقت اولیه:

گواهی می‌شود که با الزامات بند (۲، ۴، ۱۹) بخش (الف) آیین‌نامه
آی‌اس‌پی‌اس مطابقت شده است.

این گواهینامه متعاقب بند (۴، ۱۹) بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس صادر
می‌شود.

این گواهینامه تا تاریخ معتبر می‌باشد.

صادره از

(محل صدور گواهینامه)

(تاریخ صدور)

(امضای مقام به‌طور مقتضی)

مجاز شده صادرکننده گواهینامه)

(مهر یا امضای مقام صادرکننده، در صورت اقتضاء)

۱- در صورت اقتضاء حذف شود.

پیوست

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

فصل ۵- ایمنی ناوبری

مقرر ۱۹- الزامات حمل سامانه‌ها و تجهیزات ناوبری روی کشتی

۱- بند زیر جایگزین جزءهای موجود (۴) و (۵) و (۶) بند (۲.۴.۲)

می‌شود:

«۴. در مورد کشتیها، به غیر از کشتیهای مسافری و نفتکشها (تانکرها)،
با ظرفیت ناخالص ۳۰۰ تن و بیشتر اما با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰,۰۰۰ تن،
پیش از اولین بازرسی تجهیزات ایمنی^۱ « پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱)
یا تا ۳۱ دسامبر ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۱۰/۱۰)، هر کدام زودتر باشد؛ و»

۲- جمله جدید زیر به انتهای جزء (۷) موجود بند (۲.۴) اضافه می‌شود:

«کشتیهای مجهز به (ای‌آی‌اس) (سامانه شناسایی خودکار) باید
سامانه (سیستم) (ای‌آی‌اس) را در همه اوقات به حالت فعال (روشن) نگه دارند
مگر زمانی که موافقتنامه‌ها، قواعد یا استانداردهای بین‌المللی به جهت حفاظت از
اطلاعات ناوبری، آن را پیش‌بینی کند.»

فصل ۱۱- اقدامات ویژه جهت افزایش ایمنی دریانوردی

۳- فصل (۱۱) موجود مجدداً شماره گذاری شده و به فصل (۱۱-۱)

تغییر می‌یابد.

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

بخش (ب)

راهنمای مربوط به مقررات فصل ۲-۱۱ پوست

معاهده (کنوانسیون) بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)

آن‌طور که اصلاح شده و بخش (الف) این آیین‌نامه

۱ - مقدمه

کلیات

۱. ۱- پیش‌گفتار این آیین‌نامه نشان می‌دهد که فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه، چهارچوب بین‌المللی جدیدی را در ارتباط با اقدامات افزایش امنیت دریانوردی، وضع می‌نماید که از طریق آن کشتی و تسهیلات بندری می‌توانند با یکدیگر در شناسایی و جلوگیری از اعمالی که امنیت را در بخش حمل و نقل دریایی به مخاطره می‌اندازد همکاری نمایند.

۲. ۱- این مقدمه، به صورت خلاصه، روشهای مورد نظر برای تعیین و اجرای اقدامات و ترتیبات لازم برای دستیابی و مطابقت با مقررات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه را بیان می‌کند و عوامل اصلی که این راهنما بر اساس آن پیشنهاد شده است را معرفی می‌نماید. این راهنما در بندهای (۲) تا (۱۹) پیش‌بینی شده است. این راهنما همچنین موضوعات اساسی که باید به هنگام اعمال این راهنما در مورد کشتیها و تسهیلات بندری مدنظر قرار گیرد را تعیین می‌نماید.

۳. ۱- اگر علاقه خواننده تنها به کشتیها مربوط می‌شود، قویاً توصیه می‌شود که این بخش از آیین‌نامه به طور کلی به ویژه بندهای مربوط به تسهیلات بندری مطالعه شود. به همین ترتیب در مورد افرادی که علاقمندی اصلی آنها تسهیلات بندری می‌باشد، باید بندهای مربوط به کشتیها را نیز مطالعه نمایند.

۴. ۱- راهکار ارائه شده در بندهای بعدی، عمدتاً مربوط است به حفاظت از کشتی هنگامی که در یک تسهیلات بندری قرار دارد. اگر چه ممکن است شرایطی وجود داشته باشد که یک کشتی برای تسهیلات بندری تهدیدی را ایجاد نماید،

مثلاً هنگامی که کشتی در تسهیلات بندری قرار دارد، می‌تواند به‌عنوان پایگاه شروع یک حمله مورد استفاده قرار بگیرد. به‌هنگام بررسی اقدامات امنیتی لازم جهت واکنش به تهدیدات امنیتی ناشی از کشتیها، افرادی که ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری را انجام می‌دهند یا طرح امنیتی تسهیلات بندری را تهیه می‌نمایند، باید تعدیل‌های مقتضی را برای راهکار ارائه شده در بندهای بعدی را مدنظر قرار دهند.

۵. ۱- خواننده راهنمایی می‌شود که هیچ چیز در این بخش از آیین‌نامه نباید در تضاد با هر یک از مقررات فصل (۲-۱۱) یا بخش (الف) این آیین‌نامه قرائت یا تفسیر شود و مقررات مذکور همیشه بر هر گونه تناقض ناخواسته که ممکن است سهواً در این بخش از آیین‌نامه بیان شده باشد، حاکم است. راهکار مندرج در این بخش از آیین‌نامه باید همیشه به‌صورتی قرائت، تفسیر و اعمال گردد که هماهنگ با اهداف، مقاصد و اصول مندرج در فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه باشد.

مسئولیت‌های دولتهای متعاقد

۶. ۱- دولتهای متعاقد، به‌موجب مقررات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه دارای مسئولیت‌های مختلفی می‌باشند که از جمله شامل موارد زیر می‌باشد:

- تعیین سطح امنیتی قابل اعمال؛
- تأیید طرح امنیتی کشتی و اصلاحیه‌های مربوط به طرح تأیید شده پیشین؛
- تصدیق مطابقت کشتیها با مقررات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه و صدور گواهی‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی برای آنها؛
- تعیین آن دسته از تسهیلات بندری واقع در قلمرو آنان که مستلزم تعیین مأمور امنیتی تسهیلات بندری می‌باشد، که آن شخص مسئولیت تهیه طرح امنیتی تسهیلات بندری را بر عهده خواهد داشت.
- حصول اطمینان از تکمیل و تأیید ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحیه‌های بعدی ارزیابی تأیید شده پیشین؛

- تأیید طرح امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحیه‌های بعدی طرح تأیید شده

پیشین؛ و

- انجام اقدامات واریسی (کنترلی) و تطابقی؛

- سنجش طرح‌های تأیید شده؛ و

- ارسال اطلاعات به سازمان بین‌المللی دریانوردی و به صنایع بندری و

کشتیرانی.

۱.۷- دولتهای متعاقد می‌توانند، مقام‌های منتخبی را از داخل دولت تعیین یا مشخص نمایند که وظایف امنیتی آنها را در ارتباط با تسهیلات بندری، طبق فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه بر عهده بگیرند و می‌توانند به سازمان‌های امنیتی شناخته شده اجازه دهند تا فعالیت خاصی را در رابطه با تسهیلات بندری انجام دهند، اما تصمیم نهایی درخصوص پذیرش و تأیید این فعالیت بر عهده دولت متعاقد یا مقام منتخب خواهد بود. مراجع دریایی نیز ممکن است برخی وظایف امنیتی در ارتباط با کشتیها را، به سازمان‌های امنیتی شناخته شده محول نمایند. وظایف یا فعالیت‌های زیر نمی‌تواند به سازمان امنیتی شناخته شده محول شود:

- تعیین سطح امنیتی قابل اعمال؛

- تعیین آن دسته از تسهیلات بندری واقع در قلمرو دولت متعاقد که لازم

است برای آن، یک مأمور امنیتی تسهیلات بندری تعیین شود تا طرح امنیتی

تسهیلات بندری را تهیه نماید؛

- تأیید ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری یا اصلاحیه‌های بعدی ارزیابی تأیید

شده پیشین؛

- تأیید طرح امنیتی تسهیلات بندری یا اصلاحیه‌های بعدی طرح تأیید شده

پیشین؛

- انجام اقدامات واریسی (کنترلی) و تطابقی؛ و

- تعیین الزامات مربوط به اظهارنامه امنیتی

تعیین سطح امنیتی

۸-۱- تعیین سطح امنیتی قابل اعمال در هر زمان خاص، جزء مسؤولیت دولتهای متعاقد بوده و در مورد کشتیها و تسهیلات بندری قابل اعمال است. بخش (الف) این آیین نامه سه سطح امنیتی را جهت استفاده بین المللی تعریف می کند که عبارتند از:

- سطح امنیتی ۱، عادی؛ سطحی که در آن کشتیها و تسهیلات بندری در حالت عادی فعالیت می نمایند؛
- سطح امنیتی ۲، فوق العاده؛ سطح قابل اعمال، مادامی که خطر وقوع یک حادثه امنیتی افزایش می یابد؛ و
- سطح امنیتی ۳، استثنایی؛ سطح قابل اعمال برای یک دوره زمانی، هنگامی که خطر وقوع حادثه امنیتی احتمال می رود یا قریب الوقوع است.

شرکت کشتیرانی و کشتی

۹-۱- هر شرکت کشتیرانی که کشتیهایی را اداره می کند که فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین نامه در مورد آنها قابل اعمال است، باید یک مأمور امنیتی شرکت برای شرکت کشتیرانی و یک مأمور امنیتی کشتی برای هر یک از کشتیهای خود تعیین نماید. وظایف، مسؤولیتها و نیازهای آموزشی این مأموران و الزامات مربوط به رزمایشها (مانورها) و تمرینات در بخش (الف) این آیین نامه تعریف شده است.

۱۰-۱- مسؤولیت های مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی، علاوه بر موارد دیگر، مختصراً شامل: حصول اطمینان از انجام دقیق ارزیابی امنیتی کشتی، تهیه طرح امنیتی کشتی و ارائه آن جهت تأیید به وسیله مرجع دریایی یا به نیابت از آن و سپس قراردادن طرح روی کشتی ای است که بخش (الف) این آیین نامه در مورد آن اعمال می شود و در رابطه با آن، شخص مذکور به عنوان مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی تعیین شده است.

۱۱. ۱- طرح امنیتی کشتی باید نشانگر تدابیر امنیتی فیزیکی و عملیاتی باشد که کشتی باید انجام دهد تا اطمینان حاصل کند که همیشه در سطح امنیتی ۱ فعالیت می‌نماید. همچنین طرح باید تدابیر امنیتی مضاعف یا شدیدتری را نشان دهد که خود کشتی می‌تواند انجام دهد تا به سطح امنیتی ۲ تغییر یابد یا در آن فعالیت کند، هنگامی که به آن چنین دسترسی داده می‌شود. علاوه بر این، طرح باید اقدامات اولیه احتمالی را نشان دهد که کشتی برای واکنش به موقع به فرمان‌های صادره توسط افراد پاسخگو در سطح امنیتی ۳ در برابر یک حادثه امنیتی یا خطر مربوط به آن، می‌تواند انجام دهد.

۱۲. ۱- کشتیهایی که الزامات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه در مورد آنها اعمال می‌شود، لازم است که یک طرح امنیت کشتی که توسط مرجع دریایی یا به نیابت از آن تأیید شده را همراه داشته باشند و طبق آن فعالیت نمایند. مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی و مأمور امنیتی کشتی باید تداوم ارتباط و کارایی طرح را از طریق انجام ممیزی‌های داخلی و ارسی (کنترل) کنند. اصلاحات هر یک از عناصر طرح تأیید شده که به تشخیص مرجع دریایی نیازمند تأییدیه می‌باشد، باید پیش از الحاق به طرح تأیید شده و اجرای آن توسط کشتی، برای بازبینی و تأیید ارائه شود.

۱۳. ۱- کشتی باید یک گواهینامه بین‌المللی امنیت کشتی با خود داشته باشد که نشان دهد کشتی با الزامات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه مطابقت دارد. بخش (الف) این آیین‌نامه شامل مقررات مربوط به تصدیق و صدور گواهینامه مطابقت کشتیها با الزامات مربوط، بر اساس تصدیق اولیه، مجدد و میان دوره‌ای می‌باشد.

۱۴. ۱- هنگامی که یک کشتی در بندر دولت متعاهدی قرار دارد یا به‌طرف بندر دولت متعاهدی حرکت می‌کند، دولت متعاهد به‌موجب مفاد مقرر (۹) فصل (۲-۱۱) این حق را دارد که اقدامات و ارسی (کنترلی) و تطابقی مختلفی را در رابطه با آن کشتی اعمال نماید. کشتی مشمول بازرسی‌های و ارسی (کنترلی) کشور صاحب

بندر است اما این بازرسی‌ها معمولاً به خودی خود به بررسی طرح امنیتی کشتی، مگر در شرایط خاص، منجر نخواهد شد. اگر دولت متعاهدی که اقدامات واریسی (کنترلی) و تطابقی را انجام می‌دهد دلایلی برای باور این مطلب داشته باشد که امنیت کشتی یا تسهیلات بندری که به آن سرویس دهی می‌نماید، به مخاطره افتاده است، کشتی ممکن است، مشمول اقدامات واریسی (کنترلی) اضافه‌تر نیز قرار بگیرد.

۱۵. ۱- همچنین لازم است کشتی اطلاعاتی را به همراه داشته باشد تا در صورت درخواست دولتهای متعاقد در دسترس آنان قرار گیرد و این اطلاعات نشان دهد چه کسی مسؤول تصمیم‌گیری درخصوص به کارگیری کارکنان کشتی و اظهارنظر در مورد جوانب مختلف مربوط به کارگیری کشتی مزبور می‌باشد.

تسهیلات بندری

۱۶. ۱- هر دولت متعاقد، باید از تکمیل ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری برای هر یک از تسهیلات بندری واقع در قلمرو خود که به کشتیهایی که به سفرهای بین‌المللی مشغول هستند خدمات دهی (سرویس دهی) می‌نمایند، اطمینان حاصل نماید. دولت متعاقد، مقام منتخب یا یک سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است این ارزیابی را انجام دهند. ارزیابی امنیتی تکمیل شده تسهیلات بندری باید توسط دولت متعاقد یا مقام منتخب ذی‌ربط تأیید شود. این تأیید را نمی‌توان محول نمود. ارزیابی‌های امنیتی تسهیلات بندری باید به صورت ادواری بازبینی شود.

۱۷. ۱- ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری اساساً یک تجزیه و تحلیل از خطرات مربوط به کلیه جوانب عملیاتی تسهیلات بندری می‌باشد، تا مشخص شود که کدام بخش (بخش‌ها) بیشتر آسیب‌پذیر هستند و یا احتمالاً بیشتر در معرض خطر قرار دارند. خطر امنیتی، یعنی خطر یک حمله به همراه میزان آسیب‌پذیری هدف و نتایج آن حمله.

ارزیابی باید شامل مؤلفه‌های زیر باشد:

- تعیین خطر مشاهده شده نسبت به تأسیسات و زیرساخت بندر؛

- تشخیص آسیب‌پذیری‌های احتمالی؛ و

- محاسبه پیامدهای حوادث برآورده شده.

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

۱.۱۸- تسهیلات بندری‌ای که باید با الزامات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف)

این آیین‌نامه مطابقت نماید، لازم است یک مأمور امنیتی تسهیلات بندری تعیین نماید. وظایف، مسؤولیت‌ها و نیازهای آموزشی این مأموران و الزامات مربوط به رزمایش‌ها (مانورها) و تمرینات در بخش (الف) این آیین‌نامه تعریف شده است.

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

۲.۲۰- تسهیلات بندری‌ای که باید با الزامات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف)

این آیین‌نامه مطابقت نماید، لازم است یک طرح امنیتی تأیید شده تسهیلات بندری که توسط دولت متعاقد یا مقام منتخب ذی‌ربط تأیید شده، داشته باشد و طبق آن فعالیت نماید. مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید مقررات آن را اجراء نماید و تداوم

کارایی و ارتباط طرح را از طریق انجام ممیزی‌های داخلی اجرای طرح و ارسی (کنترل) نماید. اصلاحات هر یک از عناصر طرح تأیید شده که به تشخیص دولت متعاقد یا مقام منتخب نیازمند تأییدیه می‌باشد، باید پیش از الحاق به طرح تأیید شده و اجرای آن در تسهیلات بندری، برای بازبینی و تأیید ارائه شوند. دولت متعاقد یا مقام منتخب ذی‌ربط ممکن است کارآیی طرح را بسنجد. ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری متعلق به یک تسهیلات بندری یا ارزیابی‌ای که بر اساس آن، این طرح تهیه می‌شود باید به طور منظم بازبینی شود. کلیه این فعالیت‌ها ممکن است منجر به اصلاحاتی در طرح تأیید شده شود. هرگونه اصلاح عناصر خاص طرح تأیید شده باید جهت تأیید، به دولت متعاقد یا مقام منتخب ذی‌ربط ارائه شود.

۲۱. ۱- کشتیهایی که از تسهیلات بندری استفاده می‌کنند، ممکن است مشمول بازرسی‌های و ارسی (کنترلی) کشور صاحب‌بندر و اقدامات و ارسی (کنترلی) مضاعف مندرج در مقرر (۹) فصل (۲-۱۱) قرار بگیرند. مسئولین مربوط ممکن است درخواست نمایند که اطلاعات مربوط به کشتی، بار آن، مسافری و کارکنان کشتی، پیش از ورود کشتی به بندر در اختیار آنها قرار گیرد. ممکن است شرایطی وجود داشته باشد که در آن، از ورود به بندر ممانعت به عمل آید.

اطلاعات و مکاتبات

۲۲. ۱- فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه دولتهای متعاقد را ملزم می‌نماید که اطلاعات معینی را برای سازمان بین‌المللی دریانوردی تهیه نمایند تا با در دسترس قرار دادن اطلاعات، ارتباط مؤثر و کارآمد بین دولتهای متعاقد و بین مأموران امنیتی شرکت کشتیرانی و کشتی و مأموران امنیتی تسهیلات بندری میسر شود.

۲- تعاریف

۱. ۲- هیچ راهکاری در رابطه با تعاریف مندرج در فصل (۲-۱۱) یا بخش (الف) این آیین‌نامه ارائه نشده است.

۲. ۲- از نظر این بخش از آیین‌نامه:

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

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

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

۳- کاربرد

کلیات

۱. ۳- راهکار ارائه شده در این بخش از آیین نامه باید به هنگام اجرای الزامات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین نامه مدنظر قرار گیرد.

۲. ۳- با این وجود، تصدیق می شود که میزان کاربرد این راهکار در مورد کشتیها، به نوع کشتی، محموله و یا مسافری آن و الگوی تجاری و ویژگیهای تسهیلات بندری ای که کشتی به آن مراجعه می نماید، بستگی دارد.

۳. ۳- همین طور، در مورد راهکار مربوط به تسهیلات بندری، میزان کاربرد این راهکار در مورد تسهیلات بندری، به خود تسهیلات بندری، نوع کشتیهای که از آن تسهیلات بندری استفاده می کنند، نوع محموله و یا مسافری آن و الگوهای تجاری کشتیهای مراجعه کننده به آن بستگی دارد.

۴. ۳- مقررات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین نامه در مورد تسهیلات بندری ای که اصولاً جهت مقاصد نظامی طراحی و مورد استفاده قرار می گیرند، اعمال نمی شود.

۴- مسؤولیت های دولتهای متعاقد

امنیت ارزیابی ها و طرحها

۱. ۴- دولتهای متعاقد باید اطمینان حاصل نمایند که اقدامات مقتضی جهت پیشگیری از افشای غیرمجاز، یا دسترسی به اطلاعات و اسناد حساس امنیتی مربوط

به ارزیابی‌های امنیتی کشتی، طرح‌های امنیتی کشتی، ارزیابی امنیتی تسهیلات بندری و طرح‌های امنیتی تسهیلات بندری و ارزیابی‌ها یا طرح‌های منحصر به فرد، به عمل آمده است.

مقامهای منتخب

۲. ۴- دولتهای متعاقد ممکن است در داخل دولت، مقام منتخبی را جهت بر عهده گرفتن وظایف امنیتی خود در ارتباط با تسهیلات بندری آن‌طور که در فصل (۱۱-۲) یا بخش (الف) این آیین‌نامه درج شده، تعیین نمایند.

سازمان‌های امنیتی شناخته شده

۳. ۴- دولتهای متعاقد ممکن است به یک سازمان امنیتی شناخته شده (آر اس آ) اختیار دهند تا برخی فعالیت‌های امنیتی، از جمله موارد زیر را بر عهده بگیرد:

۱. تأیید طرح‌های امنیتی کشتی، یا اصلاحیه‌های مربوط به آن، به نیابت از

مرجع دریایی؛

۲. تصدیق و صدور گواهی‌نامه مطابقت کشتیها با الزامات فصل (۱۱-۲) و

بخش (الف) این آیین‌نامه به نیابت از مرجع دریایی؛ و

۳. انجام ارزیابی‌های امنیتی تسهیلات بندری مورد لزوم توسط دولت متعاقد.

۴. ۴- همچنین هر سازمان امنیتی شناخته شده ممکن است به شرکت‌های

کشتیرانی یا تسهیلات بندری در خصوص مسائل امنیتی، شامل ارزیابی‌های امنیتی

کشتی، طرح‌های امنیتی کشتی، ارزیابی‌های امنیتی تسهیلات بندری و طرح‌های

امنیتی تسهیلات بندری راهنمایی یا کمک ارائه نماید. این موضوع می‌تواند شامل

تکمیل ارزیابی امنیتی کشتی یا طرح امنیتی کشتی، یا تکمیل ارزیابی و طرح امنیتی

تسهیلات بندری باشد. اگر یک سازمان امنیتی شناخته شده چنین کاری را در رابطه

با ارزیابی امنیتی کشتی یا طرح امنیتی کشتی انجام داده باشد، دیگر مجاز به تأیید آن

طرح امنیتی نمی‌باشد.

مقرره ۳- شماره شناسایی کشتی

۴- متن زیر پس از عنوان مقرره اضافه می شود:

«بندهای (۴) و (۵) در مورد تمامی کشتیهایی که این مقرره در مورد آنها اعمال می شود اعمال می گردد. کشتیهایی ساخته شده پیش از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) باید با الزامات بندهای (۴) و (۵) پیش از اولین حوضچه خشک برنامه ریزی شده کشتی پس از اول جولای ۲۰۰۴ (۱۳۸۳/۴/۱۱) مطابقت نمایند.»

۵- متن موجود بند (۴) حذف می شود و متن جدید زیر درج می گردد:

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

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

۲- در یک مکان با قابلیت دسترسی آسان روی یکی از دیواره های عرضی انتهایی فضای موتورخانه، آن طور که در مقرره (۳.۳۰) فصل (۲-۲) شرح داده شده، یا روی یکی از پوششهای درب انبارها، در مورد نفتکشها (تانکرها)، در تلمبه خانه یا، در مورد کشتیهایی دارای فضای رورو، آن طور که در مقرره (۳.۴۱) فصل ۲-۲ تعریف شده است روی یکی از دیواره های عرضی انتهایی فضاهای رورو

۱. ۵ علامت گذاری دائمی باید کاملاً قابل دید بوده، از دیگر علامت گذاری های روی بدنه مشخص تر بوده و باید با رنگی متفاوت رنگ آمیزی شود.

۲. ۵ علامت گذاری دائمی موضوع بند (۴.۱) نباید کمتر از ۲۰۰ میلی متر ارتفاع داشته باشد. علامت گذاری دائمی موضوع بند (۴.۲) نباید کمتر از ۱۰۰ میلی متر ارتفاع داشته باشد. عرض علامت گذاری ها باید با ارتفاع آن، متناسب باشد.

۵. ۴- هنگامی که به یک سازمان امنیتی شناخته شده اختیار داده می‌شود، دولت‌های متعاقد باید به کفایت و قابلیت چنین سازمانی توجه نمایند. یک سازمان امنیتی شناخته شده باید بتواند موارد زیر را اثبات کند:

۱. تخصص در جوانب مربوط به امنیت؛
۲. دانش لازم در رابطه با عملیات کشتی و بندر، از جمله آگاهی از طراحی و ساخت کشتی اگر خدماتی را در رابطه با کشتی‌ها ارائه می‌دهد و آگاهی لازم از طراحی و ساخت بندر در مواقعی که خدماتی را به تسهیلات بندری ارائه می‌دهد؛
۳. توانمندی خود در ارزیابی خطرات امنیتی احتمالی که ممکن است در طی فعالیت‌های کشتی و تسهیلات بندری حادث شوند؛ شامل فعل و انفعال کشتی/ بندر و نیز نحوه کاستن میزان این خطرات؛
۴. توانایی خود در حفظ و ارتقای مهارت‌های کارکنان خود؛
۵. توانایی خود برای واریسی (کنترل) تداوم وفاداری کارکنان خود؛
۶. توانایی خود برای اجرای اقدامات مقتضی جهت جلوگیری از افشای غیرمجاز یا دسترسی به اطلاعات حساس امنیتی؛
۷. آگاهی خود از الزامات فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه و قوانین ملی و بین‌المللی مربوط و الزامات امنیتی؛
۸. آگاهی خود از تهدیدات و الگوهای امنیتی موجود؛
۹. آگاهی خود درخصوص شناسایی و کشف تسلیحات، مواد و ابزار خطرناک؛
۱۰. آگاهی خود در زمینه شناسایی ویژگی‌های شخصیتی و الگوهای رفتاری افرادی که احتمالاً امنیت را به مخاطره می‌اندازند، بدون هیچگونه تبعیض؛
۱۱. آگاهی خود از فنون مورد استفاده به منظور سرپیچی از اقدامات امنیتی؛
۱۲. آگاهی خود از تجهیزات و سامانه (سیستم)‌های امنیتی و مراقبتی و محدودیت‌های عملیاتی آنها.

هنگامی که وظایف خاصی به یک سازمان امنیتی شناخته شده محول می‌گردد، دولتهای متعاقد، از جمله مراجع دریایی، باید اطمینان حاصل کنند که آن سازمان امنیتی شناخته شده صلاحیت‌های لازم جهت انجام آن وظایف را دارا می‌باشد.

۶. ۴- یک سازمان شناخته شده، آن‌طور که در مقرر (۶) فصل (۱) تعریف شده و الزامات مقرر (۱) فصل (۱-۱) را انجام می‌دهد، ممکن است به عنوان یک سازمان امنیتی شناخته شده تعیین گردد، به شرطی که مهارت لازم در رابطه با مسائل امنیتی مندرج در بند (۵، ۴) را داشته باشد.

۷. ۴- مسؤول بندر، یا لنگرگاه یا متصدی تسهیلات بندری ممکن است به عنوان سازمان امنیتی شناخته شده تعیین گردند، به شرطی که مهارت لازم در رابطه با مسائل امنیتی مندرج در بند (۵، ۴) را داشته باشند.

تعیین سطح امنیتی

۸. ۴- دولتهای متعاقد، در تعیین سطح امنیتی باید اطلاعات کلی و جزئی تهدید را مدنظر قرار دهند. دولتهای متعاقد باید یکی از سه سطح امنیتی قابل اعمال در مورد کشتیها و تسهیلات بندری را به شرح زیر تعیین نمایند:

- سطح امنیتی ۱، عادی؛ سطحی که در آن، کشتی یا تسهیلات بندری در حالت عادی فعالیت دارد؛

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

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

۹. ۴- اعمال سطح امنیتی ۳ اقدامی استثنائی است که تنها زمانی اعمال می‌شود که اطلاعات موثق موجود است که احتمال وقوع یک حادثه می‌رود یا قریب الوقوع است. سطح امنیتی ۳ باید تنها برای مدتی تعیین شود که تهدید امنیتی یا یک حادثه امنیتی حقیقی بروز می‌نماید، اگر چه سطوح امنیتی از سطح امنیتی ۱

به سطح امنیتی ۲ و از آن به سطح امنیتی ۳ تغییر می‌یابد، این احتمال هم وجود دارد که سطح امنیتی مسقیماً از سطح امنیتی ۱ به سطح امنیتی ۳ تغییر یابد.

۱۰. ۴- در کلیه اوقات، فرمانده کشتی مسئولیت نهایی در قبال ایمنی و امنیت کشتی را بر عهده دارد. حتی در سطح امنیتی ۳، فرمانده ممکن است به دنبال تشریح یا اصلاح دستورهای صادر شده توسط افراد پاسخگو به حوادث امنیتی یا خطرات مربوط به آن باشد، اگر دلایلی مبنی بر این که هر گونه پیروی از دستورها ممکن است ایمنی آن کشتی را به مخاطره اندازد، وجود داشته باشد.

۱۱. ۴- مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی (سی اس ا) یا مأمور امنیتی کشتی (اس اس ا) باید در اولین فرصت با مأمور امنیتی تسهیلات بندری ای (پی اف اس ا) که کشتی قصد ورود به آن را دارد، به منظور تعیین سطح امنیتی قابل اعمال برای آن کشتی در تسهیلات بندری مربوط، ارتباط برقرار نماید. پس از برقراری تماس با کشتی، مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید به کشتی هر گونه تغییر آتی سطح امنیتی تسهیلات بندری را اطلاع دهد و هرگونه اطلاعات امنیتی مربوط را در اختیار کشتی قرار دهد.

۱۲. ۴- ممکن است شرایطی وجود داشته باشد که به موجب آن، یک کشتی خاص نسبت به تسهیلات بندری ای که به آن وارد شده، در سطح امنیتی بالاتری فعالیت نماید، اما تحت هیچ شرایطی کشتی نمی‌تواند در سطح امنیتی پایین تری از تسهیلات بندری مذکور فعالیت نماید. اگر یک کشتی دارای سطح امنیتی بالاتری نسبت به تسهیلات بندری ای باشد که قصد استفاده از آن را دارد، مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی یا مأمور امنیتی کشتی باید بدون معطلی مأمور امنیتی تسهیلات بندری را مطلع سازد. مأمور امنیتی تسهیلات بندری باید مسئولیت ارزیابی شرایط خاص را با مشاوره با مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی یا مأمور امنیتی کشتی بر عهده بگیرد و در مورد اقدامات امنیتی مناسب در ارتباط با کشتی، که می‌تواند شامل تکمیل و امضای اظهارنامه امنیتی شود، توافق نماید.

۱۳. ۴- دولتهای متعاقد باید نحوه اعلام سریع اطلاعات مربوط به تغییر سطوح امنیتی را مدنظر قرار دهند. مراجع دریایی ممکن است بخواهند از پیامهای «سامانه (سیستم) خدمات مخابراتی ایمنی کشتیها (ناوتکس)» یا اعلامیه‌های دریانوردی به عنوان شیوه‌ای جهت اطلاع تغییرات سطوح امنیتی کشتی، مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی و مأمور امنیتی کشتی استفاده نمایند یا ممکن است بخواهند سایر شیوه‌های ارتباطی را در نظر بگیرند که سرعت و پوشش معادل یا بهتری را دارا هستند. دولتهای متعاقد باید روشهایی جهت مطلع ساختن مأموران امنیتی تسهیلات بندری از تغییرات حاصل در سطوح امنیتی تعیین نمایند. دولتهای متعاقد باید جزئیات تماس آن دسته از افرادی که لازم است از تغییرات سطوح امنیتی مطلع شوند را گردآوری و حفظ و نگهداری نمایند. در حالی که نیازی نیست سطح امنیتی به عنوان مسأله حساس و خاصی در نظر گرفته شود، اما اطلاعات واقعی و پنهانی خطر می‌توانند بسیار حساس باشند. دولتهای متعاقد باید توجه خاصی به نوع و جزئیات اطلاعات ارسال شده و روشی داشته باشند که از طریق آن اطلاعات برای مأموران امنیتی کشتی، مأموران شرکت کشتیرانی و مأموران امنیتی تسهیلات بندری ارسال می‌شوند.

نقاط تماس و اطلاعات مربوط به طرحهای امنیتی تسهیلات بندری

۱۴. ۴- هنگامی که یک تسهیلات بندری، دارای طرح امنیتی تسهیلات بندری است، این موضوع باید به سازمان اطلاع داده شود و آن اطلاعات نیز باید در دسترس مأموران امنیتی کشتی و شرکت کشتیرانی قرار گیرد. به جز جزئیات مربوط به وجود چنین طرحی، سایر جزئیات مربوط به طرح امنیتی تسهیلات بندری نباید منتشر شود. دولتهای متعاقد باید ایجاد مراکز تماس مرکزی یا منطقه ای، یا دیگر روشهای تهیه اطلاعات روزآمد در خصوص مکانهایی که طرحهای امنیتی تسهیلات بندری برای آنها وجود دارد، همراه با جزئیات تماس مأمور امنیتی تسهیلات بندری ذریعته را مدنظر قرار دهند. وجود چنین مراکز تماسی باید اطلاع داده شود. دولتهای متعاقد همچنین می‌توانند اطلاعاتی را درخصوص سازمان‌های

امنیتی شناخته شده که تعیین شده‌اند تا به نیابت از دولت متعاقد عمل کنند، همراه با جزئیات مسئولیت‌های ویژه و شرایط اختیار تفویض شده به چنین سازمان‌های امنیتی شناخته شده‌ای را نیز تهیه نمایند.

۱۵. ۴- چنانچه یک بندر دارای طرح امنیتی تسهیلات بندری نمی‌باشد (و بنابراین مأمور امنیتی تسهیلات بندری ندارد) مراکز تماس مرکزی یا منطقه‌ای باید قادر به تعیین یک فرد مناسب و صلاحیت‌دار در ساحل باشند که بتواند اقدامات امنیتی مناسبی را که باید در صورت لزوم برای مدت اقامت کشتی موجود باشد، انجام دهد.

۱۶. ۴- دولتهای متعاقد باید جزئیات تماس مأموران دولتی که مأمور امنیتی کشتی، مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی و مأمور امنیتی تسهیلات بندری بتوانند مسائل امنیتی را به آنها گزارش کنند، تهیه نمایند. این مأموران دولتی باید پیش از انجام هرگونه اقدام لازم، چنین گزارش‌هایی را ارزیابی نمایند. این مسائل گزارش شده ممکن است دارای موضعی در ارتباط با اقدامات امنیتی باشد که تحت صلاحیت دولت متعاقد دیگری باشد. در این گونه موارد، دولتهای متعاقد باید با همتای خود در دولت متعاقد دیگر جهت بحث و مذاکره درخصوص اینکه چه اقدامات اصلاحی و جبرانی مناسب است، ارتباط برقرار کند. به همین منظور، جزئیات تماس مأموران دولتی باید به اطلاع سازمان بین‌المللی دریانوردی برسد.

۱۷. ۴- دولتهای متعاقد همچنین باید اطلاعات مشخص شده در بندهای (۱۴، ۴) الی (۱۶، ۴) را بنا به درخواست دیگر، در اختیار دولتهای متعاقد قرار دهند.

اوراق شناسایی

۱۸. ۴- دولتهای متعاقد نسبت به صدور اوراق شناسایی مناسب جهت مأموران دولتی که حق رفتن روی کشتیها یا ورود به تسهیلات بندری را در حین انجام وظایف رسمی خود دارند و تعیین روشهایی جهت تصدیق صحت و سقم چنین اوراقی ترغیب می‌گردند.

سکوه‌های ثابت و شناور و واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در

محل

۱۹. ۴- دولتهای متعاقد باید برقراری اقدامات امنیتی لازم جهت سکوه‌های

ثابت و شناور و واحدهای حفاری متحرک فراساحلی مستقر در محل را مدنظر قرار

دهند، تا آنها بتوانند با کشتیهایی که ملزم به مطابقت با مفاد فصل (۲-۱۱) و بخش

(الف) این آیین‌نامه هستند، فعل و انفعال انجام دهند.^۱

کشتیهایی که ملزم نیستند با بخش (الف) این آیین‌نامه مطابقت نمایند

۲۰. ۴- دولتهای متعاقد باید برقراری اقدامات امنیتی مناسبی را جهت

افزایش امنیت کشتیهایی که فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین‌نامه در مورد آنها

اعمال نمی‌گردد، در نظر بگیرند و اطمینان حاصل نمایند که مقررات امنیتی که

اعمال می‌شود در مورد چنین کشتیهایی، امکان تعامل با کشتیهایی که بخش (الف)

این آیین‌نامه در مورد آنها اعمال می‌شود، را میسر می‌سازد.

تهدیدات علیه کشتیها و سایر حوادث در دریا

۲۱. ۴- دولتهای متعاقد باید یک راهکار کلی در رابطه با اقدامات مقتضی

مورد نظر پیش‌بینی نمایند تا خطر امنیتی را در مورد کشتیهایی که در دریا، محق به

برافراشتن پرچم آنها هستند، کاهش دهد. آنها باید توصیه‌های خاصی را در ارتباط

با اقدامی که باید طبق سطوح امنیتی ۱ تا ۳ صورت گیرد، ارائه نمایند، اگر:

۱- به برقراری اقدامات مقتضی جهت افزایش امنیت کشتیها، تسهیلات بندری، واحدهای حفاری

متحرک فراساحلی مستقر در محل و سکوه‌های ثابت و شناوری که تحت پوشش فصل (۲-۱۱)

معاهده (کنوانسیون) سولاس ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) نیستند (مصوب قطعنامه ۷ فراهمایی سولاس ۲۰۰۲

«۱۳۸۱»)، مراجعه نمایید.

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

۲. هنگامی که حادثه امنیتی یا خطر مربوط به آن برای کشتی ای که در دریا حرکت می کند، وجود دارد.

دولتهای متعاقد باید بهترین روشها و رویه ها را برای این اهداف تعیین کنند. در صورت قریب الوقوع بودن حمله، کشتی، باید با افراد مسؤول پاسخگو به حوادث امنیتی در کشور صاحب پرچم ارتباط مستقیم برقرار نماید.

۲۲. ۴- دولتهای متعاقد همچنین باید نقطه تماسی را جهت توصیه امنیتی برای هر کشتی ای تعیین نمایند که:

۱. محق به برافراشتن پرچم آنها است؛ یا

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

۲۳. ۴- دولتهای متعاقد باید به کشتیهایی که در آبهای سرزمینی آنها فعالیت می کنند یا قصد خود را برای ورود به آبهای سرزمینی آنها اعلام کرده اند، راهنمایی لازم را ارائه کنند، که می تواند شامل راهنمایی های زیر باشد:

۱. تغییر یا تأخیر در سفر مورد نظر خود؛

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

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

۴. هماهنگ کردن زمان عبور، رسیدن به بندر یا ترک آن، به منظور میسر

ساختن همراهی توسط قایقهای گشتی یا هواپیما (هواپیماهای دارای بال ثابت یا بالگرد(هلی کوپتر))

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

۲۴. ۴- دولتهای متعاقد باید به کشتیهایی که در آبهای سرزمینی آنها فعالیت می کنند، یا قصد ورود به آبهای سرزمینی آنها را اعلام کرده اند، پیشنهاد نمایند که جهت حفاظت از کشتی و به منظور حفاظت دیگر کشتیهایی که در نزدیکی هستند، هر اقدام امنیتی که دولت متعاقد ممکن است توصیه نماید، را فوری اجراء نمایند.

۲۵. ۴- طرحهای آماده شده توسط دولتهای متعاقد جهت اهداف مندرج در بند (۲۲. ۴)، باید حاوی اطلاعاتی درخصوص نقطه تماس مناسب، که بیست و چهار ساعته در دسترس باشد، در داخل دولت متعاقد، از جمله نقطه تماس مرجع دریایی، باشد. این طرحها همچنین باید اطلاعات مربوط به شرایطی را که در آن مرجع دریایی معتقد است باید از کشورهای ساحلی مجاور کمک گرفته شود و روند برقراری ارتباط بین مأموران امنیتی تسهیلات بندری و مأموران امنیتی کشتی را در برداشته باشد.

موافقتنامه های امنیتی جایگزین

۲۶. ۴- دولتهای متعاقد، در بررسی چگونگی اجرای فصل (۲-۱۱) و بخش (الف) این آیین نامه، ممکن است یک یا چند موافقتنامه با یک یا چند دولت متعاقد متعقد نمایند. دامنه موافقتنامه، به سفرهای بین المللی کوتاه در مسیرهای ثابت بین تسهیلات بندری واقع در آبهای سرزمینی طرفهای موافقتنامه محدود می شود. به هنگام انعقاد موافقتنامه و پس از آن، دولتهای متعاقد باید با دیگر دولتهای متعاقد و مراجع دریایی که در نتایج موافقتنامه ذی نفع هستند، مشورت نمایند. کشتیهایی که پرچم کشوری را برافراشته اند که عضو موافقتنامه نمی باشد، تنها مجاز هستند که در مسیرهای ثابت تحت پوشش موافقتنامه فعالیت نمایند، اگر مرجع دریایی آنها توافق نماید که کشتی باید با مقررات موافقتنامه مطابقت نماید و کشتی را ملزم به انجام چنین کاری بداند. تحت هیچ شرایطی، این موافقتنامه نمی تواند سطح امنیتی دیگر

کشتیها و تسهیلات بندری را که تحت پوشش آن قرار ندارند، به مخاطره بیاندازد، و به ویژه، کلیه کشتیهای تحت پوشش این موافقتنامه، نمی توانند فعالیت های کشتی - با - کشتی را با کشتیهایی که تحت پوشش موافقتنامه نیز نیستند، انجام دهند. هرگونه فعل و انفعال عملیاتی که توسط کشتیهای تحت پوشش موافقتنامه صورت می گیرد، باید در موافقتنامه ذکر شود. عملکرد هر موافقتنامه باید به صورت مداوم واریسی (کنترل) شود و در صورت لزوم اصلاح گردد و در هر صورت باید هر پنج سال یکبار بازنگری شود.

تمهیدات برابر جهت تسهیلات بندری

۲۷. ۴- برای برخی تسهیلات بندری خاص که فعالیت های محدود یا خاصی دارند، و تردد در آنها کم نیست، اقدامات امنیتی مشابه آنچه در فصل (۱۱-۲) و بخش (الف) این آیین نامه ذکر شده جهت حصول اطمینان از تطابق آنها، لازم به نظر می رسد. این موارد، خصوصاً در مورد پایانه هایی که به کارخانه ها متصل هستند یا زمینهای اطراف اسکله ها که فعالیت مداوم ندارند، صدق می کند. سطح خدمه

۲۸. ۴- مرجع دریایی، در برقراری حداقل خدمه ایمن برای کشتی، باید این مطلب را مورد توجه قرار دهد^۱ که مقررات مربوط به حداقل خدمه ایمن که در مقرر (۱۴) فصل (۵)^۲ ذکر شده، تنها به دریانوردی ایمن کشتی می پردازد. مرجع دریایی همچنین باید هر گونه بار کاری اضافی ناشی از اجرای طرح امنیتی کشتی را مدنظر قرار دهد و اطمینان حاصل کند که کشتی از خدمه کارآمد و مناسب برخوردار است. در انجام این کار، مرجع دریایی باید تصدیق نماید که کشتیها قادر

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

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

هستند ساعات استراحت و دیگر اقدامات مربوط به «خستگی» که در قانون ملی ذکر شده در زمینه کلیه وظایف مربوط به کشتی که به کارکنان مختلف کشتی محول می شود، را انجام دهند.

اقدامات واریسی (کنترلی) و تطابقی^۱

کلیات

۲۹. ۴- مقرر (۹) فصل (۲-۱۱)، اقدامات واریسی (کنترلی) و تطابقی قابل اعمال در کشتیها را طبق فصل (۲-۱۱) شرح می دهد. این اقدامات به سه بخش مجزا تقسیم بندی می شود؛ واریسی (کنترل) کشتیهایی که در حال حاضر در بندر قرار دارند، واریسی (کنترل) کشتیهایی که قصد ورود به بندر دولت متعاقد دیگری را دارند، و مقررات مضاعفی که در خصوص هر دو وضعیت پیشین کاربرد دارد.

۳۰. ۴- مقرر (۱. ۹) فصل (۲-۱۱)، واریسی (کنترل) کشتیها در بندر، نظامی را برای واریسی (کنترل) کشتیها در زمان توقف آنها در بندر یک کشور خارجی به اجراء در می آورد که مأموران به طور مقتضی مجاز شده دولت متعاقد طبق آن اجازه دارند به روی کشتی بروند تا تصدیق نمایند که گواهینامه های مورد لزوم به صورت مناسب وجود دارند. سپس چنانچه دلایل روشنی مبنی بر عدم مطابقت کشتی وجود داشته باشد، اقدامات واریسی (کنترلی) مانند بازرسی های مضاعف یا توقیف اتخاذ می شود. این نظام، نظام های واریسی (کنترلی) موجود را نشان می دهد.^۲ مقرر

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

۲- مراجعه شود به مقرر ۱۹ فصل ۱ و مقرر ۲.۶ فصل ۹ سولاس ۷۴ آن طور که اصلاح شده، ماده ۲۱ خط شاهین ۱۹۶۶ که توسط پروتکل ۱۹۸۸ اصلاح شده، مواد ۵ و ۶، مقرر ۸ (الف) ضمیمه ۱، مقرر ۱۵ ضمیمه ۲ ماریل ۷۳/۷۸ آن طور که اصلاح شده، ماده ۱۰ معاهده «کنوانسیون» اس تی سی دبلیو ۷۸ آن طور که اصلاح شده و قطعنامه های (۱۹) ۷۸۷ الف و (۲۱) ۸۲۲ الف مجمع سازمان