

متن یکپارچه شده
کنوانسیون بین المللی
مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، (۱۹۹۲)

ماده ۱

از نظر این کنوانسیون:

۱- «**کشتی**» به معنای هر کشتی اقیانوس پیما و هرگونه شناور دریایی می باشد که به منظور حمل نفت فله به عنوان کالا، ساخته شده یا تغییراتی بدین منظور در آن ایجاد شده باشد، مشروط بر آن که کشتی قادر به حمل نفت و سایر کالاها، فقط هنگامی که عملاً در حال حمل نفت فله به عنوان کالا می باشد و همچنین در طی سفر بعد از حمل این محموله نفت، مشمول عنوان کشتی شناخته شود، مگر آن که ثابت شود هیچ گونه رسوبی از نفت فله حمل شده در کشتی باقی نمانده است.

۲- «**شخص**» به معنای هر فرد یا شرکت یا هر نهاد خصوصی یا عمومی است اعم از این که دارای شخصیت حقوقی باشد یا نباشد، از جمله یک کشور یا هر یک از بخشهای تشکیل دهنده آن.

۳- «**مالک**» به معنای شخص یا اشخاصی است که نامشان به عنوان مالک کشتی ثبت شده یا در صورت عدم ثبت، شخص یا اشخاصی که کشتی را در تملک دارند. با این وجود در مورد یک کشتی که تحت تملک دولت باشد و یک شرکت که به عنوان متصدی آن کشتی در آن کشور به ثبت رسیده اداره آن را به عهده داشته باشد، منظور از «مالک» شرکت مزبور خواهد بود.

۴- «**کشور ثبت کشتی**» در ارتباط با کشتیهای ثبت شده عبارت است از کشور ثبت کننده کشتی و در ارتباط با کشتیهای ثبت نشده عبارت است از کشوری که کشتی پرچم آن را برافراشته است.

۵- «نفت» به معنای هرگونه نفت پایدار هیدروکربن معدنی همچون نفت خام، نفت سیاه، نفت دیزل سنگین و روغن می باشد، اعم از آن که به عنوان کالا در کشتی حمل گردد یا در مخازن سوخت کشتی موجود باشد.

۶- «**خسارت آلودگی**» عبارت است از :

الف - تلف یا زیان به بار آمده در خارج از کشتی در اثر آلودگی ناشی از خروج یا تخلیه نفت از کشتی، قطع نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه، مشروط بر آن که پرداخت غرامت در ازای آسیب وارده بر محیط زیست به استثنای عدم النفع حاصل از آسیب مزبور، محدود به اقدامات معقولی شود که عملاً برای اصلاح وضعیت انجام پذیرفته است یا باید انجام بپذیرد.

ب- هزینه های اقدامات پیش گیرانه و تلف یا زیان ناشی از این اقدامات پیش گیرانه.

۷- «**اقدامات پیشگیرانه**» به معنای هرگونه اقدامات معقولی است که هر شخصی پس از بروز حادثه برای جلوگیری و یا به حداقل رساندن خسارت آلودگی به عمل می آورد.

۸- «**سانحه**» به معنای هر واقعه یا مجموعه ای از وقایع ناشی از منشاء واحد می باشد که باعث خسارت آلودگی شود یا تهدید شدید و قریب الوقوع بروز چنین خساراتی را موجب شود.

۹- «**سازمان**» عبارت است از سازمان بین المللی دریانوردی.

۱۰- «**کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹)**» عبارت است از کنوانسیون بین المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، (۱۹۶۹). برای دولتهای متعاهد به پروتکل (۱۹۷۶) آن کنوانسیون، عبارت مزبور به معنای کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط آن پروتکل خواهد بود.

ماده ۲

این کنوانسیون منحصراً شامل موارد ذیل خواهد بود:

الف - خسارت آلودگی ایجاد شده:

۱- در سرزمین، و همچنین دریای سرزمینی یک دولت متعاهد، و

۲- در منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت متعهد که بر اساس حقوق بین الملل تعیین شده است، یا اگر یک دولت متعهد چنین منطقه ای را تعیین ننموده است، در منطقه ای فراتر و مجاور با دریای سرزمینی آن دولت که براساس حقوق بین المللی تعیین شده است که این منطقه نباید بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأیی که عرض دریای سرزمینی از آن اندازه گیری می شود امتداد یابد.

ب- اقدامات پیشگیرانه جهت پیشگیری یا به حداقل رساندن خسارت مزبور، در هر محلی که انجام شوند.

ماده ۳

۱- به استثناء موارد پیش بینی شده در بندهای (۲) و (۳) این ماده، مالک کشتی در زمان سانحه، یا در موردی که سانحه متشکل از مجموعه چند واقعه است، مالک کشتی در زمان اولین واقعه، مسؤول هرگونه خسارت آلودگی خواهد بود که در نتیجه سانحه توسط کشتی به بار آید.

۲- در صورت اثبات موارد ذیل از سوی مالک هیچ گونه مسؤولیت خسارت آلودگی متوجه وی نخواهد شد:

الف - بروز خسارت ناشی از جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده ای طبیعی با ماهیتی استثنائی، اجتناب ناپذیر و غیرقابل مقاومت، یا

ب- خسارت تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت باشد، یا

ج- خسارت تماماً ناشی از قصور یا اشتباه هر دولت یا مرجع دیگر مسؤول در انجام وظیفه خود مبنی بر تعمیر و نگهداری چراغها یا دیگر وسایل کمک ناوبری باشد.

۳- در صورتی که مالک ثابت نماید که بروز خسارت آلودگی تماماً یا جزئاً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان دیده با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه وی بوده است، مالک می تواند خود را تماماً یا جزئاً در قبال چنین شخصی از مسؤولیت مبرا گرداند.

۴- هیچ گونه ادعائی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی علیه مالک، مسموع نخواهد بود مگر مطابق با مقررات این کنوانسیون. منوط به رعایت مفاد بند (۵) این ماده، هیچ گونه ادعائی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی بر مبنای این کنوانسیون یا هر مبنای دیگر علیه اشخاص ذیل مسموع نخواهد بود:

الف - مستخدمین یا نمایندگان مالک یا خدمه کشتی.

ب- راهنما یا هر شخص دیگری که عضو خدمه کشتی نیست و خدماتی را برای کشتی انجام می دهد.

ج- اجاره کننده (به هر شکل که تعریف شود و شامل اجاره کننده در بست کشتی هم خواهد بود)، مدیر یا بهره بردار کشتی.

د- هر شخصی که با رضایت مالک یا براساس دستورالعمل یک مقام ذی صلاح دولتی عملیات نجات انجام می دهد.

ه- هر شخصی که اقدامات پیشگیرانه انجام می دهد.

و - تمامی مستخدمین یا نمایندگان اشخاصی که در بندهای (ج)، (د) و (ه) ذکر شده اند؛ مگر آن که خسارت به وجود آمده ناشی از فعل یا ترک فعل شخص آنها باشد که با قصد ایراد خسارت یا با بی مبالاتی اما با علم به احتمال وقوع چنین خسارتی صورت گرفته باشد.

۵- هیچ یک از مفاد این کنوانسیون مانع حق رجوع مالک علیه اشخاص ثالث نخواهد بود.

ماده ۴

هنگامی که سانحه ای بین دو یا چند کشتی اتفاق می افتد و در نتیجه آن خسارت آلودگی ایجاد می شود، مالکان کلیه کشتی های مربوطه، مگر آن که طبق ماده (۳) مسؤولیت معاف شوند، مشترکاً و منفرداً مسؤول تمامی خسارتی خواهند بود که به نحو معقول قابل تفکیک نیست.

ماده ۵

۱- مالک کشتی حق دارد مسؤولیت خود را به موجب این کنوانسیون درخصوص هر سانحه واحد تا

سقفی که به صورت ذیل محاسبه می گردد تحدید نماید:

الف - ۳ میلیون واحد محاسبه برای یک کشتی که ظرفیت آن از ۵۰۰۰ واحد ظرفیت تجاوز نکند.

ب- برای یک کشتی با ظرفیت بیش از مقدار فوق، در ازای هر واحد ظرفیت اضافه، ۴۲۰ واحد

محاسبه علاوه بر مقدار مذکور در بند فرعی (الف).

مشروط بر آن که کل میزان این سقف در هیچ حالتی از «۵۹/۷» میلیون واحد محاسبه تجاوز ننماید.

۲- در صورتی که ثابت شود خسارت آلودگی ناشی از فعل یا ترک فعل شخصی مالک بوده است، که با قصد ایراد این خسارت و یا با بی‌مبالاتی و با علم به احتمال وقوع چنین خسارتی صورت گرفته است، مالک از حق تحدید مسؤلیت خود به موجب این کنوانسیون محروم خواهد بود.

۳- مالک به منظور برخورداری از مزایای تحدید بر اساس بند ۱ این ماده باید صندوقی معادل کل مبلغ نمایانگر سقف مسؤلیت خود، نزد دادگاه یا دیگر مقام ذی صلاح هر یک از دولتهای متعاهدی که دعوی مطابق ماده (۹) در آن دولتها اقامه می‌شود، یا در صورتی که دعوائی اقامه نشود، نزد دادگاه یا دیگر مقام ذی صلاح هر یک از دولتهای متعاهدی که طبق ماده (۹) می‌توان دعوائی در آن دولت اقامه نمود، افتتاح نماید. افتتاح صندوق می‌تواند از طریق تودیع وجه یا ارائه ضمانت بانکی یا دیگر اقسام ضمانت قابل قبول طبق قانون دولت متعاهد محل افتتاح صندوق صورت گیرد که میزان آن باید از نظر دادگاه یا دیگر مقام ذی صلاح کافی باشد.

۴- وجه میان خواهانها به نسبت مقداری که ادعا نموده اند توزیع خواهد شد.

۵- چنانچه قبل از توزیع وجه مالک یا هر یک از مستخدمین یا نمایندگان وی یا هر کس که وی را بیمه یا تضمین مالی دیگری نموده است در نتیجه حادثه مورد بحث برای خسارت آلودگی غرامت پرداخته باشد، چنین شخصی تا میزان مبلغی که پرداخته است حقوق کسی را که با چنان جبران خسارتی به موجب این کنوانسیون از جبران خسارت برخوردار می‌شده، به قائم مقامی به دست خواهد آورد.

۶- حق قائم مقامی پیش‌بینی شده در بند (۵) این ماده همچنین می‌تواند از سوی شخصی غیر از اشخاص اشاره شده در بند مذکور در رابطه با هر مقدار غرامت خسارات آلودگی که ممکن است پرداخته باشد اعمال شود اما فقط تا حدی که قائم مقامی به موجب قوانین جاری داخلی مجاز است.

۷- در موردی که مالک یا هر شخص دیگری ثابت نماید که ممکن است بعداً مجبور به پرداخت تمام یا جزئی از هر مبلغ غرامت مذکور شود که در رابطه با آن چنین شخصی به موجب بندهای (۵) و (۶) این ماده در صورت پرداخت غرامت قبل از توزیع وجه از حق قائم مقامی برخوردار می‌شود، دادگاه یا دیگر مرجع ذی صلاح کشور محل سپردن وجه می‌تواند مقرر نماید مبلغ کافی موقتاً کنار گذاشته شود به طوری که شخص مزبور قادر شود در تاریخ مؤخر دعوی خود را علیه صندوق اقامه نماید.

۸- دعاوی راجع به هزینه‌های متعارف متحمل شده یا از خود گذشتگی‌های معقول به عمل آمده به طور داوطلبانه از سوی مالک در جهت جلوگیری یا به حداقل رساندن خسارت آلودگی با سایر دعاوی علیه وجه مزبور به طور مساوی در یک ردیف قرار خواهند گرفت.

۹ (الف) - واحد محاسبه مورد اشاره در بند (۱) این ماده عبارت است از حق برداشت ویژه مطابق تعریف صندوق بین‌المللی پول. مقادیر مورد اشاره در بند (۱) بر مبنای ارزش پول ملی در مقایسه با حق برداشت ویژه در تاریخ تأسیس صندوق مذکور در بند (۳) به پول ملی تبدیل خواهد شد. ارزش پول ملی هر دولت متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد، در مقایسه با حق برداشت ویژه، طبق روش ارزیابی مورد استفاده صندوق بین‌المللی پول که در تاریخ مورد نظر برای عملیات و معاملات آن معمول است، محاسبه خواهد شد. ارزش پول ملی هر دولت متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست در مقایسه با حق برداشت ویژه، مطابق روش تعیین شده توسط آن دولت محاسبه خواهد شد.

(ب) - با این وجود، دولت متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست و قانون آن اجراء مفاد «بند ۹(الف)» را اجازه نمی‌دهد، می‌تواند در زمان تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به این کنوانسیون یا در هر زمانی پس از آن، اعلام کند که واحد محاسبه مذکور در بند ۹(الف) معادل پانزده فرانک طلا خواهد بود. فرانک طلای مورد اشاره در این بند معادل است با شصت و پنج و نیم میلی گرم با عیار نهمصد در هزار. تبدیل فرانک به طلا به پولی ملی طبق قانون دولت مربوطه انجام خواهد گرفت.

(ج) - محاسبه مورد اشاره در آخرین جمله بند ۹(الف) و تبدیل مورد اشاره در بند ۹(ب) به گونه ای انجام خواهد شد که تا حد امکان نشانگر ارزش واقعی مقادیر مذکور در بند (۱) بر اساس پول ملی دولت متعاهد ذی ربط باشد که در نتیجه اجراء سه جمله اول بند ۹(الف) به دست می آید. دولتهای متعاهد، حسب مورد، نحوه محاسبه بر اساس بند ۹(الف) یا نتیجه تبدیل بر اساس بند ۹(ب) و یا هرگونه تغییری در هر یک از این موارد را به هنگام تودیع سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به این کنوانسیون به امانتدار اسناد، اطلاع خواهند داد.

۱۰- از نظر این ماده، ظرفیت کشتی عبارت است از ظرفیت ناخالص محاسبه شده بر اساس مقررات اندازه گیری ظرفیت مندرج در ضمیمه (۱) کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتیها، (۱۹۶۹).

۱۱- بیمه گر یا هر شخص دیگر که تضمین مالی صادر نموده است، حق خواهد داشت صدوقی بر طبق این ماده بر اساس همان شرایط و با همان اثر صندوق ایجاد شده توسط مالک، ایجاد کند. چنین صندوقی می تواند حتی هنگامی که طبق مفاد بند (۲)، مالک حق تحدید مسؤولیت ندارد، ایجاد شود ولی ایجاد آن در چنین موردی مخل حقوق هر یک از مدعیان در مقابل مالک نخواهد بود.

ماده ۶

۱- در صورتی که مالک پس از حادثه ای بر طبق ماده (۵) صندوقی ایجاد نموده و حق تحدید مسؤولیت خود را داشته باشد:

الف - هیچ یک از اشخاصی که دعوی خسارت آلودگی ناشی از آن حادثه را دارند در ارتباط با دعوی مزبور مجاز به اعمال هیچ گونه حقی علیه هیچ یک از دارائیهای دیگر مالک نمی باشند.

ب - دادگاه یا مرجع ذی صلاح دیگر هر کشور متعاقد دستور آزادی هر کشتی یا اموال دیگر متعلق به مالک را که در رابطه با دعوی خسارات آلودگی ناشی از حادثه مزبور توقیف شده اند را خواهد داد و همین طور هر وثیقه یا ضمانت دیگری که برای جلوگیری از چنین توقیفی ارائه شده است را آزاد خواهد نمود.

۲- با این حال آنچه که ذکر شد فقط در موردی اعمال می شود که خواهان، دسترسی به دادگاه اداره کننده صندوق داشته و صندوق نیز عملاً در رابطه با دعوی وی قابل دسترسی باشد.

ماده ۷

۱- مالک کشتی که در یک کشور متعاقد ثبت شده و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل می کند ملزم به داشتن بیمه یا تضمین مالی دیگری، از قبیل ضمانتنامه بانکی یا گواهینامه ارائه شده از سوی یک صندوق گرامت بین المللی، به میزان مبالغ تعیین شده با اعمال حدود مسؤولیت مقرر در بند (۱) ماده (۵) جهت پوشش مسؤولیت خود برای خسارت آلودگی به موجب این کنوانسیون می باشد.

۲- گواهینامه ای مبنی بر این که بیمه یا تضمین مالی دیگری مطابق مفاد این کنوانسیون موجود می باشد، پس از آنکه مقام ذی صلاح دولت متعاقد احراز نمود که الزامات بند (۱) رعایت گردیده است، برای هر کشتی صادر خواهد شد. در مورد یک کشتی که در یک کشور متعاقد به ثبت رسیده است، گواهینامه مزبور توسط مقام ذی صلاح دولت محل ثبت کشتی صادر یا تصدیق خواهد شد؛ در رابطه با یک کشتی که در یکی

از دولتهای متعاقد به ثبت نرسیده است، گواهینامه مزبور می تواند توسط مقام ذی صلاح هر یک از دولتهای متعاقد صادر یا تصدیق گردد. این گواهینامه باید مطابق نمونه منضم و حاوی مشخصات ذیل باشد:

الف - نام کشتی و بندر ثبت.

ب- نام و محل اصلی فعالیت مالک.

ج- نوع تضمین.

د - نام و محل اصلی فعالیت بیمه گر یا شخص دیگری که تضمین اعطا نموده و در صورت لزوم محل فعالیتی که بیمه یا تضمین در آنجا ایجاد شده.

ه- مدت اعتبار گواهینامه، که نباید از مدت اعتبار بیمه یا دیگر تضمین ها بیشتر باشد.

۳- این گواهینامه باید به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادر کننده باشد. چنانچه زبان مورد استفاده انگلیسی و فرانسوی نباشد، متن باید حاوی ترجمه ای به یکی از این دو زبان باشد.

۴- گواهینامه مزبور در کشتی نگهداری خواهد شد و رونوشتی از آن نزد مقاماتی که سوابق ثبت کشتی را نگهداری می کنند، یا چنانچه کشتی در یک دولت متعاقد به ثبت نرسیده است، نزد مقامات دولتی که گواهینامه را صادر یا تصدیق نموده است، به امانت سپرده خواهد شد.

۵- بیمه یا تضمین مالی دیگر چنانچه قبل از گذشت ۳ ماه از تاریخی که خاتمه آن به اطلاع مقامات اشاره شده در بند (۴) این ماده می رسد به دلایلی غیر از انقضای مدت اعتبار بیمه یا تضمین که بر اساس بند (۲) این ماده در گواهینامه تعیین شده است، بتواند پایان یابد این ماده را تأمین نخواهد کرد، مگر اینکه گواهینامه تسلیم این مقامات شده یا اینکه گواهینامه جدیدی در مدت مذکور صادر شده باشد. مقررات فوق به همین شکل شامل هر نوع تغییراتی خواهد شد که منجر به عدم تأمین الزامات این ماده توسط بیمه یا تضمین شود.

۶- کشور ثبت باید با رعایت مفاد این ماده شرایط صدور و اعتبار گواهینامه را تعیین نماید.

۷- گواهینامه های صادر شده یا تصدیق شده توسط یک دولت متعاقد مطابق بند (۲)، توسط سایر دولتهای متعاقد برای منظور این کنوانسیون مورد قبول قرار خواهد گرفت و از سوی دیگر دولتهای متعاقد دارای همان میزان اعتباری تلقی خواهند شد که گواهینامه های صادره یا تصدیق توسط خود آنها از آن برخوردار می باشند، حتی اگر برای کشتی ای صادر یا تصدیق شده باشد که در یک دولت متعاقد به ثبت نرسیده است. کشور متعاقد چنانچه بر این باور باشد که بیمه گر یا ضامن نامبرده در گواهینامه از نظر مالی قادر به انجام تعهدات وضع شده از سوی این کنوانسیون نیست، می تواند در هر زمان تقاضای مذاکره با دولت صادر کننده یا تصدیق کننده را بنماید.

۸- هر دعوی جبران خسارت آلودگی می تواند مستقیماً بر علیه بیمه گر یا شخص دیگری که برای مسؤولیت مالک درخصوص خسارت آلودگی تضمن مالی اعطاء نموده اقامه شود. در چنین موردی خواننده می تواند، حتی در صورتی که مالک از حق تحدید مسؤولیت خود به موجب بند (۲) ماده (۵) برخوردار نباشد، از مزایای سقف مسؤولیتهای مذکور در بند (۱) ماده (۵) بهره مند گردد. وی همچنین می تواند خود را مشمول دفاعیاتی که مالک، حق استناد به آنها را دارا می باشد (غیر از ورشکستگی یا انحلال مالکیت) نماید. علاوه بر این خواننده می تواند خود را مشمول این دفاع که خسارت آلودگی ناشی از تخلف عمدی خود مالک بوده است نماید، اما خواننده نخواهد توانست خود را مشمول هر دفاع دیگری که در جریان دعوی مالک علیه او می توانسته به آنها استناد کند نماید. به هر صورت خواننده حق الزام مالک به ورود در دعوی را خواهد داشت.

۹- میزان مبالغ تأمین شده از سوی بیمه یا تضمین مالی دیگر که طبق بند (۱) این ماده نگهداری می شود باید منحصراً جهت پرداخت وجوه مورد مطالبه بر اساس این کنوانسیون قابل استفاده باشد.

۱۰- دولت متعاقد نباید به کشتی تحت پرچم خود که این ماده شامل آن می شود اجازه اشتغال به تجارت دهد مگر اینکه گواهینامه ای بر اساس بند (۲) یا (۱۲) این ماده صادر شده باشد.

۱۱- با رعایت مفاد این ماده، هر دولت متعاقد می بایست به موجب قوانین داخلی خود اطمینان حاصل نماید که در رابطه با هر کشتی، بدون در نظر گرفتن محل ثبت آن، که عملاً بیش از ۲۰۰۰ تن نفت بصورت فله به عنوان محموله حمل می کند و به بندر سرزمینش داخل یا آن از آن خارج می شود یا به پایانه دور از ساحل در دریای سرزمینی اش وارد یا از آن خارج می شود، بیمه یا تضمین دیگری به میزان معین شده در بند (۱) این ماده با قوت و اعتبار قانونی وجود دارد.

۱۲- چنانچه یک کشتی تحت تملک دولت متعاقد فاقد بیمه یا تضمین مالی دیگر باشد مفاد این ماده در موارد مربوطه شامل آن نخواهد شد، اما کشتی مزبور باید حامل گواهینامه ای باشد که به وسیله مقامات ذی ربط کشور ثبت کشتی صادر شده است و این گواهینامه بیانگر آن باشد که کشتی تحت تملک آن دولت است و مسؤولیت کشتی مشمول محدودیتهای مقرر در بند (۱) ماده (۵) می باشد. گواهینامه مزبور باید تا حد امکان مطابق نمونه ای باشد که بند (۲) این ماده مقرر داشته است.

ماده ۸

حقوق مربوط به جبران خسارت به موجب این کنوانسیون در صورت عدم اقامه دعوی ظرف ۳ سال از تاریخ وقوع خسارت ساقط خواهد شد. به هر حال در هیچ موردی دعوی پس از ۶ سال از تاریخ حادثه موجد خسارت اقامه نخواهد شد. در موردی که این حادثه از سلسله ای از وقایع تشکیل شده باشد، مدت ۶ ساله از تاریخ اولین واقعه آغاز خواهد شد.

ماده ۹

۱- هنگامی که یک سانحه موجب بروز خسارت آلودگی در سرزمین یک یا چند دولت متعاقد و از جمله دریای سرزمینی یا منطقه مورد اشاره در ماده (۲) می گردد، یا در سرزمین، دریای سرزمینی و یا منطقه مزبور، اقدامات پیشگیرانه جهت پیشگیری یا به حداقل رساندن خسارت آلودگی انجام می پذیرد، طرح دعاوی پرداخت غرامت فقط می تواند در دادگاههای این دولت یا دولتهای متعاقد اقامه گردد. خواننده باید در مهلت معقول، از این دعوی مطلع گردد.

۲- هر یک از دولتهای متعاقد می بایست تضمین نماید که دادگاههای آن از صلاحیت لازم جهت رسیدگی به چنین دعاوی جبران خسارت برخوردار می باشند.

۳- پس از اینکه صندوق بر اساس ماده (۵) ایجاد شد، فقط دادگاههای کشوری که صندوق در آن ایجاد شده است برای حل کلیه مسائل راجع به تسهیم و توزیع وجه، صالح خواهند بود.

ماده ۱۰

۱- هر رأی صادره توسط دادگاه صلاحیتدار بر طبق ماده (۹) که در دولت صادر کننده لازم الاجراء بوده و به طرق عادی نیز قابل تجدیدنظر نباشد می بایست در هر دولت متعاهدی معتبر شناخته شود جز در موارد ذیل:

الف- جایی که رأی از طریق تقلب بدست آمده باشد، یا

ب - جایی که به خواننده اطلاع معقول و فرصت عادلانه برای طرح مطالبش داده نشده باشد.

۲- رأیی که به موجب بند (۱) این ماده معتبر شناخته می شود در هر یک از دولتهای متعاقد به محض انجام تشریفات لازم در آن کشور لازم الاجراء می باشد. تشریفات نباید مجوزی برای اعاده دادرسی از حیث ماهیت باشد.

ماده ۱۱

۱- مفاد این کنوانسیون در مورد کشتیهای جنگی یا سایر کشتیهایی که تحت تملک یا بهره برداری یک دولت هستند و فعلاً فقط جهت خدمات غیرتجاری دولتی استفاده می شوند اعمال نخواهد شد.

۲- در مورد کشتیهایی که در تملک یک دولت متعاقد می باشند و جهت مقاصد تجاری استفاده می شوند، هر دولت باید تابع صلاحیت مقرر در ماده (۹) باشد و باید از تمامی دفاعیات بر مبنای وضعیت خود به عنوان دولت حاکم صرف نظر کند.

ماده ۱۲

این کنوانسیون جانشین هر کنوانسیون بین المللی لازم الاجراء یا مفتوح برای امضاء، تصویب یا الحاق در تاریخی که کنوانسیون برای امضاء مفتوح می شود فقط تا حدی که چنین کنوانسیونهایی با آن در تعارض باشند خواهد شد، با این حال، هیچ یک از مفاد این ماده بر تعهدات دولتهای متعاقد در مقابل دولتهای غیر متعاقد که از چنین کنوانسیونهای بین المللی ناشی می گردد، تأثیری نخواهد داشت.

ماده ۱۲ مکرر (اول)

مقررات موقتی

مقررات موقتی ذیل در مورد دولتی مجری خواهد بود که در زمان بروز سانحه هم متعاقد به این کنوانسیون است و هم متعاقد به کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹):

الف - هرگاه سانحه ای موجب بروز خسارت آلودگی در حوزه شمول این کنوانسیون گردد، در صورتی و تا حدودی که مسؤولیتی بر اساس کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) پدید آید، مسؤولیت ناشی از این کنوانسیون مرتفع می گردد.

ب- هرگاه سانحه ای موجب بروز خسارت آلودگی در حوزه شمول این کنوانسیون گردد، و دولت مورد نظر هم متعاقد به این کنوانسیون و هم متعاقد به کنوانسیون بین المللی تأسیس صندوق بین المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی، (۱۹۷۱) باشد، مسؤولیت باقیمانده پس از اعمال بند فرعی (الف) این ماده فقط تا میزانی مطابق این کنوانسیون به قوت خود باقی خواهد بود که خسارت آلودگی پس از اعمال کنوانسیون (۱۹۷۱) مزبور، همچنان جبران نشده باقی بماند.

ج- در اجراء بند (۴) ماده (۳) این کنوانسیون، عبارت «این کنوانسیون» باید به گونه ای تفسیر شود که حسب مورد به این کنوانسیون یا به کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اشاره نماید.

د- در اجراء بند (۳) ماده (۵) این کنوانسیون، کل مبلغ موجودی صندوقی که باید افتتاح شود به میزان مسؤولیتی که طبق بند فرعی (الف) این ماده رفع شده تلقی می گردد، کاهش خواهد یافت.

ماده ۱۲ مکرر (دوم)

مقررات نهایی

مقررات نهایی این کنوانسیون عبارتند از مواد (۱۲) تا (۱۸) پروتکل (۱۹۹۲) جهت اصلاح کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹). اشارات به عمل آمده به دولتهای متعاقد در این کنوانسیون به منزله اشاره به دولتهای متعاقد به آن پروتکل خواهد بود.

مقررات نهایی

ماده ۱۲

امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

۱- این پروتکل از تاریخ ۱۵ ژانویه ۱۹۹۳ میلادی برابر با ۱۳۷۲/۱۰/۲۵ هجری شمسی لغایت ۱۴ ژانویه ۱۹۹۴ میلادی برابر با ۱۳۷۳/۱۰/۲۴ هجری شمسی برای امضاء توسط تمامی دولتها مفتوح می باشد.

۲- ضمن رعایت بند (۴)، هر دولت می تواند به طرق ذیل به این پروتکل متعهد گردد:

الف - امضاء به شرط تصویب، پذیرش یا تأیید و متعاقب آن، تصویب، پذیرش یا تأیید؛ یا
ب - الحاق.

۳- تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تودیع یک سند رسمی بدین مضمون نزد دبیر کل سازمان اعتبار خواهد یافت.

۴- هر یک از دولتهای متعاقد به کنوانسیون بین المللی تأسیس صندوق بین المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی، (۱۹۷۱)، که از این پس با عنوان کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) بدان اشاره خواهد شد، فقط در صورتی می تواند این پروتکل را مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار دهد که در همان زمان پروتکل (۱۹۹۲) جهت اصلاح کنوانسیون مزبور را نیز مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار دهد، مگر آن که انصراف خود را از کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱، از تاریخ لازم الاجراء شدن این پروتکل برای آن دولت، اعلام دارد.

۵- دولتی که به این پروتکل متعاقد است ولی از طرفهای متعاقد کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) نمی باشد، در روابط خود با سایر دولتهای متعاقد به این پروتکل، مقید به مفاد کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل می باشد ولی در رابطه با دولتهای متعاقد به کنوانسیون (۱۹۶۹) مقید به مفاد کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) نیست.

۶- هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که پس از لازم الاجراء شدن هرگونه اصلاحیه وارد بر کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل، تودیع گردد، شامل کنوانسیون اصلاح شده توسط این پروتکل و اصلاحیه مزبور خواهد بود.

ماده ۱۳ لازم الاجراء شدن

۱- این پروتکل ۱۲ ماه پس از تاریخی که در آن ۱۰ دولت، شامل چهار دولت که ظرفیت ناخالص ناوگان نفتکش آنها دست کم یک میلیون واحد است، اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود را نزد دبیر کل سازمان تودیع نمایند، لازم الاجراء خواهد شد.

۲- با این حال، هر یک از دولتهای متعهد کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) می تواند در زمان تودیع سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود به این پروتکل، اعلام نماید که سند مزبور برای منظور این ماده تا انقضاء مهلت شش ماهه مذکور در ماده (۳۱) پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱، فاقد اثر می باشد. دولتی که به کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ متعهد نیست اما سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود را به پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ تودیع می نماید نیز می تواند در همین زمان اعلامیه ای را مطابق این بند صادر نماید.

۳- هر دولتی که اعلامیه ای را مطابق بند قبل صادر نموده است می تواند در هر زمان با دادن اطلاعیه ای خطاب به دبیر کل سازمان، آن را پس بگیرد. پس گرفتن اعلامیه، از تاریخ دریافت اطلاعیه مؤثر خواهد بود، مشروط بر آن که در این تاریخ، دولت مزبور سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود را به این پروتکل تودیع نموده باشد.

۴- برای هر دولتی که پس از تامین شرایط مندرج در بند (۱) جهت لازم الاجراء شدن، این پروتکل را مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار می دهد، این پروتکل (۱۲) ماه پس از تاریخ تودیع سند مربوطه توسط این دولت لازم الاجراء خواهد گردید.

ماده ۱۴ **بازنگری و اصلاح**

۱- سازمان می تواند برای منظور بازنگری یا اصلاح کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۹۲) اقدام به تشکیل یک کنفرانس نماید.

۲- سازمان بنا به درخواست حداقل یک سوم دولتهای متعاقد، کنفرانسی از دولتهای متعاقد را به منظور بازنگری یا اصلاح کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۹۲) برگزار خواهد نمود.

ماده ۱۵ **اصلاح مقادیر سقف مسؤولیت**

۱- بنا به درخواست حداقل یک چهارم دولتهای متعاقد، هرگونه پیشنهادی برای اصلاح مقادیر سقف مسؤولیت وضع شده در بند (۱) ماده (۵) کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل، توسط دبیر کل به تمامی اعضاء سازمان و کلیه دولتهای متعاقد ابلاغ خواهد شد.

۲- هرگونه اصلاحیه ای که به صورت فوق پیشنهاد و ابلاغ می گردد باید حداقل شش ماه پس از تاریخ ابلاغ، کار گروه (کمیته) حقوقی جهت بررسی تسلیم گردد.

۳- کلیه دولتهای متعاقد کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل، اعم از آن که اعضاء سازمان باشند یا نباشند، از حق مشارکت در جلسات بررسی و تصویب اصلاحات توسط کار گروه (کمیته) حقوقی برخوردار هستند.

۴- اصلاحات با رأی موافق اکثریت دو سوم دولتهای متعاقد حاضر و رأی دهنده در کار گروه (کمیته) حقوقی گسترش یافته طبق بند (۳) به تصویب می رسد، مشروط بر این که دست کم نصف دولتهای متعاقد در زمان رأی حاضر باشند.

۵- کار گروه (کمیته) حقوقی، هنگام کار بر روی پیشنهاد اصلاح مقادیر سقف مسؤولیت باید تجارب حاصل از سوانح و به ویژه میزان خسارت حاصل از آنها، تغییرات ارزشهای پولی و اثر اصلاحیه پیشنهادی بر هزینه بیمه را مورد توجه قرار دهد. این کار گروه (کمیته) همچنین باید رابطه میان سقفهای مسؤولیت در بند (۱) ماده (۵) کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل و سقفهای مسؤولیت در بند (۴) ماده (۴) کنوانسیون بین المللی تأسیس صندوق بین المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی (۱۹۹۲) را در نظر بگیرد.

۶- (الف) - هیچ گونه اصلاحیه ای در رابطه با مقادیر سقف مسؤولیت را طبق این ماده نمی توان قبل از ۱۵ ژانویه (۱۹۹۸) و همچنین قبل از انقضاء مدت پنج سال از تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه قبلی مطابق این ماده، مورد بررسی قرار داد. هیچ گونه اصلاحیه ای به موجب این ماده قبل از لازم الاجراء شدن این پروتکل قابل بررسی نیست.

(ب)- هیچ یک از سقفهای مسؤولیت را نمی توان به میزانی افزایش داد که از مقدار سقف وضع شده در کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹)، اصلاح شده توسط این پروتکل به علاوه شش درصد (۰.۶٪) در سال که از ۱۵ ژانویه (۱۹۹۳) به صورت مرکب محاسبه می گردد تجاوز نماید.

(ج)- هیچ یک از سقفهای مسؤولیت را نمی توان به میزانی افزایش داد که از مقدار سقف وضع شده در کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل ضرب در سه تجاوز نماید.

۷- هرگونه اصلاحاتی که طبق بند (۴) به تصویب می رسد باید توسط سازمان به تمامی دولتهای متعاقد ابلاغ گردد. اصلاحات مورد نظر پس از انقضاء مدت (۱۸) ماه از تاریخ ابلاغ، پذیرفته شده تلقی خواهد شد مگر آن که ظرف این مدت، دست کم یک چهارم دولتهایی که در زمان تصویب اصلاحات توسط کار گروه

(کمیته) حقوقی، جزو دولتهای متعهد محسوب می شده اند، به سازمان اعلام نمایند که اصلاحات را نمی پذیرند، که در این صورت، اصلاحیه، مردود شمرده شده، بلااثر خواهد بود.

۸- اصلاحیه ای که مطابق (۷) پذیرفته شده تلقی گردد، ۱۸ ماه پس از تاریخ پذیرش لازم الاجراء خواهد شد.

۹- تمامی دولتهای متعهد، مقید به اصلاحیه خواهند بود مگر آن که مطابق بندهای (۱) و (۲) ماده (۱۶)، حداقل شش ماه قبل از لازم الاجراء شدن اصلاحیه از این پروتکل انصراف دهند. این انصراف، از زمان لازم الاجراء شدن اصلاحیه، مؤثر خواهد شد.

۱۰- هنگامی که اصلاحیه ای توسط کار گروه (کمیته) حقوقی به تصویب می رسد ولی مهلت ۱۸ ماهه پذیرش آن هنوز منقضی نگردیده است، دولتی که طی این مهلت جزو دولتهای متعهد می گردد، پس از لازم الاجراء شدن اصلاحیه، بدان مقید خواهد بود. دولتی که پس از این مهلت جزو دولتهای متعهد می شود، مقید به اصلاحیه ای که طبق بند (۷) پذیرفته شده است، خواهد بود. در موارد مذکور در این بند، یک دولت در تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه یا در تاریخی که این پروتکل برای دولت مزبور لازم الاجراء می گردد، اگر تاریخ اخیر بعد از تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه فرا برسد، مقید به اصلاحیه خواهد شد.

ماده ۱۶

انصراف

۱- هر یک از طرفهای متعهد می تواند در هر زمان پس از تاریخی که این پروتکل برای آن دولت متعهد لازم الاجراء می گردد از آن انصراف دهد.

۲- انصراف از طریق تودیع سندی نزد دبیر کل سازمان اعتبار خواهد یافت.

۳- انصراف، پس از انقضای مدت ۱۲ ماه، یا هر مدت طولانی تری که در سند انصراف قید شده باشد، از تاریخ تودیع سند نزد دبیر کل سازمان مؤثر خواهد بود.

۴- میان طرفهای متعاقد این پروتکل، انصراف هر یک از آنها از کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) طبق ماده (۱۶) آن کنوانسیون تحت هیچ شرایطی به عنوان انصراف آنها از کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) به صورت اصلاح شده توسط این پروتکل تعبیر نخواهد شد.

۵- انصراف از پروتکل (۱۹۹۲) جهت اصلاح کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) توسط دولتی که همچنان به کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) متعاقد باقی می ماند، به منزله انصراف از این پروتکل تلقی خواهد شد. این انصراف از تاریخی مؤثر خواهد بود که در آن تاریخ، انصراف از پروتکل (۱۹۹۲) جهت اصلاح کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) مطابق ماده (۳۴) آن پروتکل اثر می یابد.

ماده ۱۷

تودیع

۱- این پروتکل و هرگونه اصلاحاتی که طبق ماده (۱۵) به تصویب می رسد، نزد دبیر کل سازمان تودیع خواهد شد.

۲- دبیر کل سازمان باید:

الف - موارد ذیل را به اطلاع تمامی دولت‌های امضا کننده یا ملحق شده به این پروتکل برساند:

۱- هر امضاء یا تودیع سند جدید به همراه تاریخ آن.

۲- هر گونه اعلامیه و اطلاعیه طبق ماده (۱۳) و هرگونه اعلامیه و ابلاغیه مطابق بند (۹) ماده (۵) کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۹۲).

۳- تاریخ لازم الاجراء شدن این پروتکل.

۴- هرگونه پیشنهاد جهت اصلاح مقادیر سقف مسؤولیت که طبق بند (۱) ماده (۱۵) مطرح گردیده است.

۵- هرگونه اصلاحیه ای که به موجب بند (۴) ماده (۱۵) به تصویب رسیده است.

۶- هر گونه اصلاحیه ای که طبق بند (۷) ماده (۱۵) تصویب شده تلقی می گردد، به همراه تاریخی که اصلاحیه مزبور بر اساس بندهای (۸) و (۹) آن ماده لازم الاجراء می گردد.

۷- تودیع هر گونه سند خروج از این پروتکل به همراه تاریخ تودیع و تاریخی که انصراف اثر خواهد یافت.

۸- مواردی که طبق بند (۵) ماده (۱۶) انصراف باید مفروض تلقی شود.

۹- هر گونه ابلاغیه ای که در مواد این پروتکل ضروری دانسته شده است.

ب- نسخ موثق این پروتکل را برای تمامی دولتهای امضاء کننده و تمامی دولتهایی که به این پروتکل ملحق می شوند ارسال نماید.

۳- در اسرع وقت پس از لازم الاجراء شدن این پروتکل، متن آن باید جهت ثبت و انتشار طبق ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل، توسط دبیر کل سازمان برای دبیرخانه سازمان ملل ارسال گردد.

ماده ۱۸

زبانها

این پروتکل در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی تنظیم شده است که تمامی این متون از اعتبار یکسان برخوردارند.

لندن، ۲۷ نوامبر ۱۹۷۲ میلادی برابر با ۶ آذر ۱۳۷۱ هجری شمسی.

در تأیید مراتب فوق، امضاء کنندگان ذیل که توسط دولتهای مربوطه خود برای این منظور طبق موازین اختیار یافته اند، این پروتکل را به امضاء می رسانند.^۱

^۱ امضاء ها حذف شده است.

ضمیمه

گواهینامه بیمه یا سایر ضمانت‌های مالی در رابطه با مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی

صادر شده بر اساس مفاد ماده (۷) کنوانسیون بین المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی،
(۱۹۹۲)

| نام کشتی | شماره یا حروف مشخصه | بندر محل ثبت | نام و نشانی مالک |
|----------|------------------------|--------------|------------------|
| | | | |

بدین وسیله گواهی می شود که برای کشتی فوق یک بیمه نامه یا ضمانت مالی دیگر وجود دارد که شرایط ماده (۷) کنوانسیون بین المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (۱۹۹۲) را تأمین می نماید.

نوع ضمانت:

مدت اعتبار:

نام و نشانی بیمه گر(ها) و / یا ضامن (ها)

نام:

نشانی:

این گواهی تا تاریخ دارای اعتبار است.

صادر شده یا تصدیق شده توسط دولت

.....

(عنوان کامل دولت)

در به تاریخ

(مکان)

.....

امضاء و عنوان مقام صادر کننده یا تصدیق کننده

نکات توضیحی:

۱- در صورت تمایل، عنوان دولت می تواند شامل اشاره به مقام دولتی ذی صلاح کشور محل صدور گواهینامه نیز باشد.

۲- در صورتی که کل مبلغ ضمانت از چند منبع تامین شده باشد، میزان هر یک از این منابع باید مشخص شود.

۳- اگر ضمانت به چند صورت ارائه شده باشد، این موارد باید ذکر گردند.

۴- در قسمت ذیل عنوان «مدت اعتبار ضمانت» باید تاریخی که این ضمانت از آن تاریخ مؤثر است قید گردد.