

شماره: ۱۵۱۳۴۱

تاریخ: ۱۳۸۵/۱۰/۰۲

پوست:

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان
شماره ثبت: ۸۵،۱۱،۸۶۸۹ صبح
تاریخ ثبت: عصر
اقدام کننده: ۸۵،۱۲،۲

حضرت آیت الله احمد جنتی
دبیر محترم شورای نگهبان

عطف به نامه شماره ۸۰/۲۱/۳۳۷۱ مورخ ۱۳۸۰/۱۲/۸ و پیرو نامه شماره ۱۸۱۰-ق مورخ ۱۳۸۰/۱۱/۲۹ در مورد لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹) و پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی (۱۹۷۱) مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۴ که به دلیل عدم احراز عضویت و الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مزبور به مجلس شورای اسلامی عودت داده شده بود و با توجه به بند (۵) ماده (۱۲) پروتکل اصلاحی کنوانسیون فوق الذکر که مقرر گردیده در صورت الحاق به پروتکل های اصلاحی حاوی متون یکپارچه شده نیازی به الحاق به کنوانسیون های مذکور به طور جداگانه نخواهد بود و دولت جمهوری اسلامی ایران در رابطه با دولتهای متعاقد به کنوانسیون ۱۹۶۹ مقید به مفاد کنوانسیون مسئولیت (کنوانسیون اولیه) نمی باشد، لذا مجدداً مصوبه مذکور همراه با سوابق کنوانسیون های یادشده جهت اظهار نظر ارسال می گردد.

غلامعلی حداد عادل
رئیس مجلس شورای اسلامی

کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی

کشورهای عضو به کنوانسیون حاضر.

باتکاهی از خطرات آلودگی ناشی از حمل جیبانی نفت از طریق دریا
بصورت فله.

با اعتقاد به ضرورت حصول اطمینان از وجود غرامت کافی برای
اشخاصی که از آلودگی ناشی از نفت یا تخلیه نفت از کشتی‌های نفتی می‌بینند.

بامیل به تنظیم قواعد و رویه‌های بین‌المللی متحدالشکل به
منظور تعیین مسائل مسئولیت و پرداخت غرامت کافی در چنین مواردی.

به قرار ذیل توافق نموده‌اند:

ماده ۱

از نظر این کنوانسیون:

۱- "کشتی" عبارت است از هر کشتی اقیانوس بیما و هر شناور دریایی
از هر نوع که عملاً به حمل نفت بصورت فله بعنوان محموله می‌پردازد.

۲- "شخص" عبارت است از هر فرد یا شرکت یا نهاد خصوصی یا عمومی اعم
از اینکه دارای شخصیت حقوقی باشد یا نباشد، از جمله یک کشور یا هر
یک از بخشهای تشکیل دهنده آن.

۳- "مالک" عبارت است از شخصی یا اشخاصی که نامشان به عنوان مالک
کشتی ثبت شده یا در صورت عدم ثبت، شخص یا اشخاصی که کشتی
را در ملک دارند. با این وجود در مورد کشتی که تحت قلمک دولت
باشد و یک شرکت که بعنوان متمدی آن کشتی در آن کشور به ثبت رسیده
اداره آن تابعه باشد، منظور از "مالک" شرکت مزبور خواهد
بود.

۴- "کشور شیت کشتی" در ارتباط با کشتیهای شیت شده عبارت است از کشور شیت کننده کشتی و در ارتباط با کشتیهای شیت نشده عبارت است از کشوری که کشتی پرچم آن را برافراشته است.

۵- "نفت" عبارت است از هرقماده نفتی پایا مانند نفت خام، نفت سوخت، نفت دیزل سنگین، روغن روان کننده و روغن نپنک اعم از اینکه در کشتی بعنوان محموله و یا در مخازن سوخت آن حمل میشود.

۶- "خسارات آلودگی" عبارت است از زیان یا خسارتی که در خارج از کشتی حامل نفت در اثر آلودگی ناشی از نشت یا تخلیه نفت از آن کشتی، در هر کجا که چنین نشت یا تخلیه ای رخ دهد، ایجاد میشود، و هزینه های اقدامات پیشگیرانه و زیان و خسارت بیشتر ناشی از اقدامات پیشگیرانه را نیز شامل میشود.

۷- "اقدامات پیشگیرانه" عبارت است از هرگونه اقدامات متعارفی که هر شخصی پس از بروز حادثه برای جلوگیری و یا به حداقل رساندن خسارات آلودگی بعمل می آورد.

۸- "حادثه" عبارت است از هر واقعه یا سلسله وقایعی که از یک بنشانه برجسته گرفته باشد و موجب بروز خسارات آلودگی شود.

۹- "سازمان" عبارت است از سازمان بین الدولی مشورتی دریانوردی.

ماده ۲

این کنوانسیون منحصرآ در مورد خسارات آلودگی بوجود آمده در قلمرو یک کشور ممتد از جمله دریای سرزمینی آن و نیز اقدامات پیشگیرانه بعمل آمده جهت جلوگیری یا به حداقل رساندن اینگونه خسارات اعمال میگردد.

ماده ۲

۱- جز در موارد مقرر در بندهای ۲ و ۳ این ماده، مالک کشتی به هنگام بروز حادثه، یا در صورتیکه حادثه متشکل از یک سلسله وقایع باشد به هنگام بروز اولین واقعه، مسئول هرگونه خسارات آلودگی ناشی از نشت یا تخلیه نفت در نتیجه آن حادثه میباشد.

۲- در صورت اثبات موارد ذیل از سوی مالک هیچگونه مسئولیت خسارات آلودگی متوجه وی نخواهد شد:

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

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

ج - خسارت تماما ناشی از تعدی یا تدبیر هر دولت یا مرجع دیگر مسئول در انجام وظیفه خود مبنی بر تعمیر و نگهداری چراغها یا دیگر وسائل کمک ناوبری باشد.

۳- در صورتیکه مالک ثابت نماید که بروز خسارات آلودگی تماما "یا جزئا" ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان دیده با قصد ایجاد خسارت یا ماساحه وی بوده است، مالک میتواند خود را تماما "یا جزئا" در قبال چنین شخصی از مسئولیت مبرا گرداند.

۴- هیچگونه دعوی جهت جبران خسارات آلودگی علیه مالک جز برطبق این کنوانسیون اقامه نخواهد شد، هیچگونه دعوی جهت خسارات آلودگی به موجب این کنوانسیون یا طور دیگر بر علیه مستخدمین یا نمایندگان مالک نمیتواند اقامه شود.

۵- مفاد این کنوانسیون با هرگونه حق مراجعه مالک به اشخاص ثالث در تضاد نخواهد بود.

ماده ۴

زمانیکه نفت از دویا چندگشتی نشت نموده یا تخلیه شده و خسارات آلودگی از آن ناشی شده باشد، کلیه مالکین کشتیهای مربوطه، جز در مواردیکه به موجب ماده ۳ از مسئولیت مبرا گشته‌اند، مجتمعا "و منفرا" اتضامنا مسئول کلیه خساراتی هستند که منطقا قابل تفکیک نمیباشند.

ماده ۱

۱- مالک کشتی حق خواهد داشت مسئولیت خود را به موجب این کنوانسیون در خصوص هر حادثه واحد تا مجموع مبلغ ۲۰۰۰ فرانک برای هر تن از ظرفیت کشتی محدود نماید. با این وجود، این مبلغ در کل به هیچ وجه نباید از ۲۱۰ میلیون فرانک تجاوز کند.

۲- چنانچه حادثه در نتیجه تقصیر مسلم یا با اطلاع و رضایت ضمنی مالک ایجاد شده باشد، وی حق بهره‌مندی از تحدید مسئولیت مقرر در بند ۱ این ماده را نخواهد داشت.

۳- به منظور بهره‌مندی از امتیاز تحدید مسئولیت پیش‌بینی شده در بند یک این ماده مالک باید وجبی را برای کل مبلغی که نشانگر حد مسئولیت وی می‌باشد نزد دادگاه یا مرجع ذیصلاح دیگر هر یک از کشورهای متعاقد که دعوی در آنجا بر اساس ماده ۹ اقامه می‌شود، بسپارد. سیردن وجه می‌تواند با تودیع مبلغ یا ارائه ضمانتنامه بانکی و یا تضمین دیگری که بر اساس قوانین کشور متعاقد محل سیردن وجه قابل قبول بوده و از نظر دادگاه یا مرجع ذیصلاح دیگر کافی باشد، صورت گیرد.

۴- وجود میان خواهانها به نسبت مقداری که ادعا نموده‌اند 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 کمی را که با چنان جبران خسارتی به موجب این کنوانسیون از جبران خسارت برخوردار می‌شده را به قائم‌مقامی بدست خواهد آورد.

۶- حق قائم مقامی پیش‌بینی شده در بند ۵ این ماده همچنین می‌تواند از سوی 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 موردیکه 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 ذیصلاح کشور محل سپردن وجه میتواند مقرر نماید مبلغ کافی موقتاً کنار گذاشته شود بطوریکه شخص مزبور قادر شود در آن تاریخ دعوی خود را علیه وجه مزبور اقامه نماید.

۸- دعاوی راجع به هزینه‌های متعارف مستعمل شده یا تنفیه‌های معقول بعمل آمده بطور داوطلبانه از سوی مالک در جهت جلوگیری سایه حداقل رساندن خسارات آلودگی با سایر دعاوی علیه وجه مزبور بطور مساوی در یک ردیف قرار خواهند گرفت.

۹- فرانگ اشاره شده در این ماده واحدی مرکب از شصت و پنج نیم میلی گرم طلا با درجه خلوص نهمد از هزار میباشد. مقدار مورد اشاره در بند ۱ این ماده باید به پول رایج داخلی کشور محل تشکیل سپردن وجه براساس نرخ رسمی آن پول با رجوع به واحد تعریف شده فوق در تاریخ سپردن وجه تبدیل شود.

۱۰- از نظر این ماده ظرفیت کشتی عبارت خواهد بود از ظرفیت خالص کشتی علاوه مقداری که از ظرفیت ناخالص به خاطر فضای موتورخانه به منظور تعیین ظرفیت خالص کمر شده است. در مورد کشتی که نمیتواند مطابق مقررات معمول اندازه‌گیری ظرفیت اندازه‌گیری شود، ظرفیت کشتی ۴۰ درصد وزن بر حسب تن (معادل ۲۲۴۰ پوند) نفتی که کشتی قادر به حمل آن میباشد تلقی میگردد.

۱۱- بیمه‌گر یا هر شخص دیگری که تضمین مالی نموده است حق خواهد داشت وجهی برطبق این ماده براساس همان شرائط و یا همان قوت و اعتباری که صدوی وجه سپرده شده توسط مالک دارا میباشد بپردازد. چنین وجهی حتی در صورت تقصیر مسلم یا اطلاع و رضایت ضمنی مالک میتواند سپرده شود اما سپردن آن نباید در آن حالت حقوق هیچ مدعی علیه مالک را تضعیف نماید.

ماده ۶

۱- در موردیکه مالک بی از حادثه‌ای وجهی برطبق ماده ۵ سپرد و حق تعیین مسئولیت خود را ندارد.

الف-هیچیک از اشخاصی که دعوی خسارات آلودگی ناشی از آن حادثه را دارند در ارتباط با دعوی مزبور مجاز به اعمال هیچگونه حقی علیه هیچیک از دارائی‌های دیگر مالک نمیباشند.

ب-دادگاه یا مرجع ذیصلاح دیگر هر کشور متعهد دستور آزادی هرکشتی یا اموال دیگر متعلق به مالک را که در رابطه با دعوی خسارات آلودگی ناشی از حادثه مزبور توقیف شده‌اند را خواهد داد و همینطور هر وثیقه یا ضمانت دیگری که برای جلوگیری از چنین توقیفی ارائه شده است را آزاد خواهد نمود.

۲-باینحال آنچه که ذکر شد فقط در موردی اعمال میشود که مدعی دسترسی به دادگاه در اختیار دارنده وجه داشته و وجه نیز عملاً در رابطه با دعوی وی قابل دسترسی باشد.

ماده ۲

۱-مالک کشتی که در یک کشور متعهد ثبت شده و بیش از ۲۰۰ تن نفت را بصورت فله بعنوان محموله حمل میکند ملزم به داشتن بیمه یا تضمین مالی دیگری، از قبیل ضمانتنامه بانکی یا گواهینامه ارائه شده از سوی یک صندوق ضمانت بین‌المللی، به میزان مبالغ تعیین شده با اعمال حدود مسئولیت مقرر در بند ماده ۵ جهت پوشش مسئولیت خود برای خسارات آلودگی به موجب این کنوانسیون میباشد.

۲-برای هرکشتی باید گواهینامه‌ای صادر شود که تصدیق کند بیمه یا دیگر تضمین مالی مطابق مفاد این کنوانسیون نافذ و معتبر است. این گواهینامه باید پس از احراز رعایت الزامات مقرر در بند این ماده از سوی مرجع ذیصلاح کشور ثبت کشتی مادر یا تصدیق شود. این گواهینامه باید مطابق نمونه منضم و حاوی مشخصات ذیل باشد:

الف-نام کشتی و بندر ثبت.

ب-نام و مرکز اصلی فعالیت مالک.

ج-نوع تضمین.

د- نام و مرکز اصلی فعالیت بیمه‌گر یا شخصی 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 تضمین
دیگر بیشتر باشد.

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

۴- گواهینامه باید در کشتی حمل شود و نسخه‌ای از آن باید به مقاماتی که
سوابق ثبت کشتی را نگهداری میکنند سپرده شود.

۵- بیمه یا دیگر تضمین مالی چنانچه قبل از گذشت ۳ ماه از تاریخی که
خاتمه آن به اطلاع مقامات اشاره شده در بند ۴ این ماده میرسد به
دلالتی غیر از انقضا مدت اعتبار بیمه یا تضمین که بر اساس بند ۴ این
ماده در گواهینامه تعیین شده است، بتواند پایان یا بد الزامات 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 بطریق مشابه 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- گواهینامه‌هایی که با اجازه یک کشور متعاهد مادر یا تصدیق میشوند
باید در جهت اجرای اهداف این کنوانسیون از سوی سایر کشورهای متعاهد
پذیرفته شوند و نیز باید از سوی سایر کشورهای متعاهد دارای همان قوت
و اعتباری تلقی شوند که گواهینامه‌های مادر یا تصدیق شده بوسیله
خودشان دارند. کشور متعاهد چنانچه بر این باور باشد که بیمه‌گر یا غامن
ناپذیرده در گواهینامه از نظر مالی قادر به انجام تعهدات وضع شده
از سوی این کنوانسیون نیست، میتواند در هر زمان تقاضای مذاکره
با کشور ثبت کشتی را بنماید.

۸- هر دعوی جبران خسارات آلودگی میتواند مستقیماً بر علیه بیمه‌گر یا شخص دیگری که برای مسئولیت مالک در خصوص خسارات آلودگی تضمین مالی اعطا نموده اقامه شود. در چنین موردی خواننده میتواند، صرف نظر از تقصیر مسلم یا اطلاع و رضایت ضمنی مالک، خود را مشمول مسئولیت مقرر در بند ۵ ماده ۵ نماید. وی همچنین میتواند خود را مشمول دفاعیاتی که مالک حق استناد به آنها را دارا میباشد (غیر از ورشکستگی یا توقف مالک انماید. علاوه بر این خواننده میتواند خود را مشمول این دفاع که خسارات 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 می‌توانسته به آنها استناد کند نماید. به هر صورت خواننده حق الزام مالک به ورود در دعوی را خواهد داشت.

۹- هر میزان مبالغ تأمین شده از سوی بیمه یا تضمین مالی دیگر که طبق بندهای این ماده نگهداری میشود باید منحصراً جهت پرداخت وجوه مورد مطالبه بر اساس این کنوانسیون قابل استفاده باشد.

۱۰- کشور متعاقد نباید به کشتی تحت پرچم خود که این ماده شامل آن میشود اجازه اشتغال به تجارت دهد مگر اینکه گواهینامه‌ای بر اساس بند ۲ یا ۱۲ این ماده صادر شده باشد.

۱۱- با رعایت مفاد این ماده، هر کشور متعاقد میبایست 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 بعنوان محموله حمل میکند و به بندر سرزمینش داخل یا از آن خارج میشود یا به ترمینال جدا از ساحل در دریای سرزمینش وارد یا از آن خارج میشود، بیمه یا تضمین دیگر تأحد معین در بند ۱ این ماده با قوت و اعتبار قانونی وجود دارد.

۱۲- چنانچه یک کشتی تحت تملک کشور متعاقد فاقد بیمه یا دیگر تضمین مالی باشد مفاد این کالا در موارد مربوطه شامل چنین کشتی نخواهد شد. اما کشتی باید حامل گواهینامه‌ای باشد که بسویله مقامات ذربط کشور ثبت کشتی صادر شده است و این گواهینامه بیانگر آن باشد که کشتی تحت تملک آن کشور است و مسئولیت کشتی مشمول محدودیتهای مقرر در بند ۱ ماده ۵ میباشد گواهینامه مزبور باید تا حد امکان مطابق نمونه‌ای که بند ۲ این ماده مقرر داشته باشد.

ماده ۸

حقوق مربوط به جبران خسارت به موجب این کنوانسیون در صورت عدم اقامه دعوائی به موجب این حق ظرف ۳ سال از تاریخ وقوع خسارت باقظ خواهد شد. به هر حال در هیچ موردی دعوی پس از ۶ سال از تاریخ حادثه موجود خسارت اقامه نخواهد شد باشد. در موردیکه این حادثه از سلسله‌ای از وقایع تشکیل شده مدت ۶ ساله از تاریخ اولین واقعه آغاز خواهد شد.

ماده ۹

۱- در موردیکه یک حادثه باعث ورود خسارت آلودگی در قلمرو یک یا چند کشور متعاهد از جمله دریای رزمینی آنها شده است، یا اقدامات پیشگیرانه جهت جلوگیری بابت حداقل رساندن خسارات آلودگی در چنین قلمرویی از جمله دریای رزمینی به عمل آمده باشد دعاوی جبران خسارت فقط میتواند در دادگاه‌های چنین کشور با کشورهای متعاهدی اقامه شود. خواننده رایباید از چنین دعویی بطور متعارف و معتول مطلع نمود.

۲- هر یک از کشورهای متعاهد میبایست دارا بودن صلاحیت لازم دادگاه‌های خود را جهت رسیدگی به چنین دعاوی جبران خسارت تضمین نماید.

۳- پس از تشکیل سپردن وجه بر اساس ماده ۵، دادگاه‌های محل تشکیل سپردن وجه منحصر " برای حل کلیه مسائل راجع به تسهیم وتوزیع وجه، صالح خواهند بود.

ماده ۱۰

۱- هر رای دادگاهی که بر طبق ماده ۹ صلاحیت دارد و در کشور مادرکننده لازم الاجرا بوده و به طرق عادی نیز قابل تجدید نظر نباشد میبایست در هر کشور متعاهدی معتبر شناخته شود جز در موارد ذیل:

الف- رای متقلبانه بدست آمده، یا

ب- به خواننده اطلاع متعارف وفرصت عادلانه برای ارائه دعوی خود داده نشده باشد.

۲- رایی که به موجب بنده این ماده معتبر است، میشود. در هر یک از کشورهای متعاقد به محض انجام تشریفات لازم در آن کشور لازم الاجرا میباشد. تشریفات نباید مجوزی برای اعاده دادرسی از حیث ماهیت باشد.

ماده ۱۱

۱- مفاد این کنوانسیون در مورد کشتیهای جنگی یا سایر کشتیهای که در تملک یا تمدی یک کشور هستند و فعلاً فقط جهت خدمات غیرتجاری دولتی استفاده میشوند اعمال نخواهد شد.

۲- در مورد کشتیهایی که در تملک یک کشور متعاقد میباشد و جهت مقاصد تجاری استفاده میشوند، هر کشور باید تابع حوزه قضایی مقرر در ماده ۱ باشد و باید از تمامی دفاعیات بر مبنای وضعیت خود به عنوان کشور حاکم صرف نظر کند.

ماده ۱۲

این کنوانسیون هر کنوانسیون بین المللی لازم الاجرا یا مفتوح برای امضا، تصویب یا الحاق را در تاریخی که کنوانسیون برای امضا مفتوح میشود فقط تا حدی که چنین کنوانسیونهایی با آن در تضاد باشند نسخ میکند با این حال، هیچیک از مفاد این ماده بر تعهدات کشورهای متعاقد در مقابل کشورهای غیر متعاقد که از چنین کنوانسیونهای بین المللی ناشی میگردد، تاثیری نخواهد داشت.

ماده ۱۳

۱- کنوانسیون حاضر ۱۰/۱۰/۱۳۲۹ مطابق با ۳۱ دسامبر ۱۹۷۰ جهت امضا و پس از آن جهت الحاق مفتوح خواهد ماند.

۲- کشورهای عضو سازمان ملل متحد یا هر یک از سازمانهای تخصصی یا آژانس بین المللی انرژی اتمی یا اعضا سازمان دیوان بین المللی دادگستری میتوانند به یکی از طرق ذیل عضو این کنوانسیون شوند:

الف- امضا بدون قید شرط تصویب، پذیرش یا تأیید.

ب- امضا به شرط تصویب، پذیرش یا تأیید که متعاقب آن تصویب، پذیرش یا تأیید صورت گیرد، یا

ج- الحاق.

ماده ۱۴

۱- تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با سپردن یک سند رسمی به همین مضمون نزد دبیرکل سازمان رسمیت خواهد یافت.

۲- هر چند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که پس از لازم الاجرا شدن اطلاعیه کنوانسیون حاضر نسبت به کلیه کشورهای متعاقد موجود یا پس از انجام کلیه اقدامات لازم برای لازم الاجرا شدن اطلاعیه نسبت به آن کشورهای متعاقد سیده شده باشد شامل کنوانسیون اطلاع شده بوسیله اطلاعیه تلقی خواهد شد.

ماده ۱۵

۱- کنوانسیون حاضر از نودمین روز پس از تاریخی که دول ۸ کشور از جمله ۵ کشوری که ظرفیت ناخالص نفتکشهای هر یک از یک میلیون تن کمتر نباشد بدون قید شرط تصویب، پذیرش یا تأیید آن را امضا یا تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را نزد دبیرکل سازمان سیده نموده باشند، لازم الاجرا خواهد شد.

۲- برای هر کشوری که متعاقباً این کنوانسیون را مورد تصویب، پذیرش یا تأیید قرار میدهد و بایه آن ملحق میشود کنوانسیون حاضر از نودمین روز پس از سپردن سند مربوط از سوی آن کشور، لازم الاجرا خواهد شد.

ماده ۱۶

۱- کنوانسیون حاضر میتواند از سوی هر کشور متعاقد در هر زمان پس از تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای آن کشور مورد انصراف قرار گیرد.

۲- انصراف با سپردن یک سند نزد دبیرکل سازمان رسمیت خواهد یافت.

۳- انصراف یکسال، یا مدتی طولانیتری چنانچه در سند انصراف تعیین شده باشد، پس از سپردن آن نزد دبیرکل سازمان نافذ میگردد.

ماده ۱۷

۱- سازمان ملل متحد در موردی که مقام اداره کننده یک سرزمین باشد، یا هر کشور متعاقد که مسئول روابط بین الملل یک سرزمین باشد، میبایست در ارجح وقت با مقامات ذیربط چنین سرزمینی به منظور حصول کنوانسیون حاضر به آن سرزمین مذاکره نماید یا سایر تدابیر مقتضی را به عمل آورد و میتواند در هر زمان از طریق اطلاعیه کتبی به دبیرکل سازمان اعلام کند که کنوانسیون حاضر شامل آن سرزمین میشود.

۲- کنوانسیون حاضر از تاریخ وصول اطلاعیه یا از تاریخی دیگری چنانچه در اطلاعیه تعیین شده باشد، شامل سرزمین نامبرده در آن میشود.

۳- سازمان ملل متحد یا هر کشور متعاقدی که بموجب بندهای این ماده بیانیهای مادر نموده است میتواند در هر زمان پس از تاریخ حصول این کنوانسیون به هر سرزمینی به نحو مزبور از طریق اطلاعیه کتبی به دبیرکل سازمان ختم حصول کنوانسیون حاضر به سرزمین نامبرده در اطلاعیه را اعلام نماید.

۴- حصول کنوانسیون حاضر پس از یکسال، یا مدتی طولانیتری چنانچه در اطلاعیه تعیین شده باشد، از تاریخ وصول اطلاعیه توسط دبیرکل سازمان نسبت به هر سرزمین اشاره شده در اطلاعیه خاتمه خواهد یافت.

ماده ۱۸

۱- کنفرانسی به منظور تجدیدنظر یا اصلاح کنوانسیون حاضر میتواند توسط سازمان تشکیل شود.

۲- سازمان به منظور تجدیدنظر و اصلاح کنوانسیون حاضر بنابه تقاضای حداقل یک سوم کشورهای متعاقد کنفرانسی از کشورهای متعاقد تشکیل خواهد داد.

ماده ۱۹

۱- کنوانسیون حاضر نزد دبیرکل سازمان سپرده خواهد شد.

۲- دبیرکل سازمان میبایست :

الف- مراتب ذیل را به اطلاع کشورهای که کنوانسیون را امضا نموده یا به آن ملحق گردیده‌اند برساند :

۱) هر امضا یا سپردن سند جدید همراه با تاریخ آن.

۲) سپردن هر سند انصراف از این کنوانسیون همراه با تاریخ سپردن.

۳) اشمول کنوانسیون حاضر به هر زمین به موجب بند ۱ ماده ۱۷ و نیز خاتمه چنین شمولى به موجب بناد بند ۴ ماده مذکور و در هر مورد ذکر تاریخی که کنوانسیون حاضر بدینگونه شمول یافته یا شمول آن خاتمه خواهد یافت.

ب- ارسال نسخ مصدق برابر با اصل کنوانسیون حاضر به کلیه کشورهای امضا کننده آن یا کلیه کشورهای که به کنوانسیون حاضر ملحق میگرددند.

ماده ۲۰

بد محض آنکه کنوانسیون حاضر لازم الاجرا گردد متن آن میبایست توسط دبیرکل سازمان به دبیرخانه سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار مطابق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ارسال شود.

ماده ۲۱

کنوانسیون حاضر در یک نسخه واحد به زبان انگلیسی و فرانسوی تنظیم شده و هر دو متن از اعتبار یکسان برخوردارند. ترجمه رسمی به زبانهای روسی و اسپانیایی تهیه و بانسخه اصلی امضا شده سپرده خواهد شد.

در تائید مراتب فوق امضا کنندگان ذیل، که صحیحا " از سوی دول مربوطه خویش برای این منظور اختیار یافتند، کنوانسیون حاضر را امضا نمودند.

منعقد به تاریخ ۱۳۴۸/۹/۸ هجری شمسی مطابق با بیست و نهم نوامبر یکهزار و نهمد و شصت و نه در بروکسل.

گواهینامه بیمه یادبگر تضمین مالی درخصوص مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی

صافره مطابق با مفاد ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی، ۱۳۴۸ مطابق با ۱۹۶۹.

نام کشتی	شماره یا حروف مشخصه	بندر ثبت	نام و آدرس مالک

بدینوسیله گواهی میشود که برای کشتی فوق‌الذکر بیمه‌نامه یادبگر تضمین مالی با قوت و اعتبار قانونی و با تأمین الزامات ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹، وجود دارد.

نوع تضمین.....

مدت اعتبار تضمین.....

نام و آدرس بیمه‌گر یا بیمه‌گران و/یا ضامن یا ضامن‌ها

نام.....

آدرس.....

تاریخ انقضای این گواهینامه.....

صافره یا تصدیق شده از سوی دولت.....

اعنوان کشور بطور کامل)

در.....

(مکان)

در.....

تاریخ

.....

امضا و عنوان مقام رسمی صادرکننده یا تصدیق کننده

نکات توضیحی:

۱- در صورت تمایل، عنوان کشور میتواند شامل اشاره به مرجع عمومی
ملاحظیات کشور محل صدور گواهینامه باشد.

۲- چنانچه مجموع مبلغ تخمین از سوی بیش از یک منبع تامین شده باشد،
مبلغ در یک از آنها باید درج گردد.

۳- چنانچه تخمین به چندین طریق تهیه شده باشد، باید آنها را برشمرد.

۴- در قسمت "مدت اعتبار تخمین" میبایست تاریخی که چنین تخمینی
در آن ناکذ میگردد قید شود.

کنوانسیون بین المللی
درخصوص تشکیل صندوق بین المللی
برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی

(مکمل کنوانسیون بین المللی مسئولیت
مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی، ۱۹۶۹)

کشورهای متعاقد به کنوانسیون حاضر.

که متعاقد به کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی خسارت
ناشی از آلودگی نفتی، مصوب ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ بروکسل میباشد.

با تگاهی از خطرات آلودگی که در اثر حمل دریائی نفت بصورت
فله در دنیا پیش می آید.

با اعتقاد به ضرورت اطمینان از وجود جبران مناسب خسارت
اشخاصی که در اثر آلودگی ناشی از نفت یا تخلیه نفت از کشتیها
متضرر میگرددند، با در نظر گرفتن اینکه کنوانسیون بین المللی ۲۹
نوامبر ۱۹۶۹ درخصوص مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی،
با پیش بینی نحوه جبران خسارت آلودگی در کشورهای متعاقد و جبران
هزینه اقدامات بعمل آمده، چنانچه انجام شده باشد، به منظور
جلوگیری یا حداقل رساندن چنین خسارتی، نمایانگر پیشرفت موثری
در جهت رسیدن به این هدف میباشد.

با در نظر گرفتن اینکه با ایلهمه این نحوه باعث جبران خسارت
کامل متضررین خسارت ناشی از آلودگی نفتی در تمام حالات نشده
و از طرفی بار مالی اقامی به صاحبان کشتیها تحمیل مینماید.

علاوه بر این با در نظر گرفتن اینکه پیامدهای اقتصادی خسارت
آلودگی نفتی ناشی از نفت یا تخلیه نفتی که بصورت فله در دریا
بوسیله کشتیها حمل می گردد نباید منحصر " متوجه صنعت کشتیرانی
بوده بلکه بایستی قسمتی از آن متوجه اشخاص ذینفع محصولات نفتی
باشد.

با اعتقاد به نیاز به تبیین یک سیستم جبران خسارت و غرامت
که مکمل کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی خسارت ناشی
از آلودگی نفتی باشد و به منظور حصول اطمینان از اینکه جبران کامل

خسارت متفرقین حوادث آلودگی نفتی موجود خواهد بود و در عین حال بار مالی اضافی تحمیل شده به صاحبان کشتیها توسط کنوانسیون مذکور جبران میشود.

باتوجه به قطعنامه ناظر به تشکیل صندوق بین المللی جهت جبران خسارت آلودگی نفتی که در ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ توسط کنفرانس حقوقی بین المللی خسارات آلودگی دریایی به تصویب رسیده است.

بقرار ذیل موافقت نموده اند:

تقررات کلی

ماده ۱

از نظر این کنوانسیون :

۱- "کنوانسیون مسئولیت" یعنی کنوانسیون بین المللی در خصوص مسئولیت مدنی در مقابل خسارت ناشی از آلودگی نفتی، مصوب ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ بروکسل.

۲- "کشتی"، "شخص"، "مالک"، "نفت"، "خسارت آلودگی"، "اقدامات پیشگیرانه"، "حادثه" و "سازمان" بهمان معنی که در ماده ۱ کنوانسیون مسئولیت تعریف شده اند، میباشد، بشرط اینکه با اینهمه، از لحاظ این عبارت، نفت محدود به نفت معدنی هیدروکربن دائمی خواهد بود.

۳- "سهم نفت" بمعنی نفت خام و نفت سوخت که در بندهای (الف) و (ب) ذیل تعریف گردیده اند، میباشد:

(الف) "نفت خام" یعنی هر مخلوط هیدروکربن مایع که بصورت طبیعی در زمین وجود داشته اعم از این که به نحو مطلوبی جهت حمل تغییر شکل داده شده یا نشده باشد همچنین شامل نفتهای خام که بعضی قسمتهای تقطیری از آن خارج شده اند (که گاهی بانام مواد خام مرغوب شده به آنها اشاره میشود) یا بعضی قسمتهای تقطیری به آن اضافه گردیده اند (که گاهی بانامهای مواد خام تیز شده یا دوباره سازی شده از آنها یاد میشود) نیز میباشد.

(ب) "نفت سوخت" یعنی مواد سنگین تقطیری یا باقیمانده نفت خام یا امتزاجی از این مواد که بمنظور استفاده سوختی برای تولید حرارت یا نیرو بکار میبرند که کیفیت آنها معادل ویژگیهای اساسی نفت سوخت ردیف شماره ۴ (علامت ۶۹-۳۹۶) انجمن آمریکایی تستینگ یا سنگین تر از آن باشد.

۴- "فرانگ" بمعنی واحدی است که در بند ۹ ماده ۵ کنوانسیون مسئولیت به آن اشاره گردیده.

۵- "تناژ کشتی" بهمان معنی است که در بند ۱۰ ماده ۵ کنوانسیون مسئولیت ذکر گردیده.

۶- "تن" در رابطه با نفت، یعنی تن متریک.

۷- "ضامن" یعنی شخصی که مسئولیت مالک را بر اساس بند ۱ ماده ۷ کنوانسیون مسئولیت با عرضه نمودن بیمه یا تامین مالی دیگری تحت پوشش قرار می دهد.

۸- "تاسیسات ترمینال" به هرگونه محلی که برای انبار نمودن نفت بصورت فله قادر به دریافت نفت حمل شده از طریق راههای آبی باشد اطلاق میشود. این امر شامل هرگونه امکاناتی که خارج از ساحل قرار داشته و به این محل مرتبط باشند نیز میگردد.

۹- در هر مورد که حادثه مجموعه ای از اتفاقات باشد، تاریخ حادثه همان تاریخ وقوع اولین این اتفاقات فرض خواهد شد.

ماده ۲

۱- بدینوسیله صندوق بین المللی برای جبران خسارت آلودگی بنام "صندوق بین المللی جبران آلودگی نفتی" که از این پس "صندوق" نامیده میخورد با اهداف ذیل تشکیل میگردد:

(الف) پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی ناامیزانی که حمایت مقرر در کنوانسیون مسئولیت کافی نباشد.

(ب) معاف کردن مالکین کشتی از بار مالی که بوسیله کنوانسیون مسئولیت به آنها تحمیل گردیده است که این معافیت منوط

به رعایت شرایط مشخص شده جهت حصول اطمینان از رعایت
ایمنی در دریا و سایر کنوانسیونها می‌باشد.

(ج) پادار نمودن اهداف مربوطه که در این کنوانسیون پیش بینی
گردیده‌اند.

۲- صندوق در هر یک از کشورهای متعاقد بعنوان یک شخص حقوقی که
برطبق قوانین آن دولت قادر به داشتن حقوق و تکالیف است
و میتواند در محاکمات دادگاهی طرف دعوی واقع شود شناخته خواهد
شد. هر کشور متعاقد بایستی مدیر صندوق را که از این پس "مدیر"
خوانده می‌شود، بعنوان نماینده قانونی صندوق بشناسد.

ماده ۳

این کنوانسیون در موارد ذیل اعمال خواهد گردید:

۱- در رابطه با جبران خسارت مذکور در ماده ۴ منحصرأ در مورد
خسارت آلودگی در قلمرو یک دولت متعاقد که در برگیرنده دریای
سرزمینی آن نیز می‌شود. همچنین در مورد اقدامات پیش‌گیرانه که
برای جلوگیری یا حداقل رساندن چنین خسارتی بعمل می‌آید.

۲- در رابطه با غرامت مالکین کشتی و قافن های آنها مذکور در ماده ۵
منحصراً در مواردی که خسارت آلودگی در قلمرو یک دولت متعاقد به
کنوانسیون مسئولیت که در برگیرنده دریای سرزمین آن دولت نیز
می‌باشد توسط یک کشتی ثبت شده یا دارای پرچم یک کشور متعاقد
حادث شده و همچنین در مواردی که اقدامات پیش‌گیرانه برای
جلوگیری یا حداقل رساندن چنین خسارتی بعمل آمده است.

جبران خسارت و غرامت

ماده ۴

۱- صندوق بمنظور اجرای وظائف خود بموجب قسمت (الف) بنحدا
ماده ۲، جبران خسارت هر شخصی را خواهد نمود که متحمل آلودگی شده
به شرطی که چنین شخصی قادر به دریافت کامل و مناسب جبران
خسارت به موجب مفاد کنوانسیون مسئولیت با عنایت به شرایط

زیربنوده باشد.

(الف) هیچ مسئولیتی برای آن خسارت تحت عنوانسیون مسئولیت پیش بینی نشده باشد.

ب) به موجب کنوانسیون مسئولیت مالک مسئول خسارت از نظر مالی توانایی اجرای تعهدات خود به صورت کامل را نداشته و هرگونه تامین مالی که به موجب ماده ۷ آن کنوانسیون مقرر شده ادعاهای مربوط به جبران خسارت را پوشش نداده و کافی نباشد. با چنین مالکی به مانند کسی که از نظر مالی قادر به ایفاء تعهدات خود نیست رفتار میشود. و با تامین مالی نیز به مانند چیزی که کافی نیست برخورد خواهد شد (البته) به شرط اینکه شخصی که متحمل این خسارت شده توانایی دریافت کامل مبلغ مورد خسارت را به موجب کنوانسیون مسئولیت نداشته با این قید که تمامی مراحل متعارف تعقیب قانونی برای جبران خسارت را که برای وی فراهم بوده طی نموده باشد.

(ج) میزان مسئولیت مالک ازبابت خسارت براساس کنوانسیون مسئولیت بطوریکه در بند ۱ ماده ۵ آن کنوانسیون مشخص گردیده یا براساس مفاد هرکنوانسیون دیگر بین المللی لازم الاجرا یا مفتوح برای امضا، تصویب یا الحاق در تاریخ این کنوانسیون بیشتر باشد.

هزینه‌ها یا تفدیه‌های متقوی که توسط مالک داوطلبانه جهت پیشگیری یا بحداقل رساندن خسارت آلودگی پرداخت شده‌اند از نظر این ماده مانند خسارت آلودگی تلقی خواهند گردید.

۲ - متذوق هیچگونه تعهدی به موجب بند قبل نخواهد داشت چنانچه:

(الف) ثابت نماید که خسارت آلودگی حاصل عمل جنگی، خصومت، جنگ داخلی یا قیام بوده یا حاصل نفتی بوده که از یک کشتی جنگی یا کشتی دیگری که مالکیت و بهره برداری آن توسط یک دولت بوده و در زمان حادثه فقط در خدمت غیرتجاری دولتی بوده، نشت نموده یا تخلیه شده است.

(ب) مدعی نتواند ثابت کند که خسارت وارده نتیجه حادثه‌ای بوده که یک یا چند کشتی در آن دخالت داشته‌اند.

۳- اگر متذوق ثابت نماید که تمام یا قسمتی از خسارت آلودگی حاصل

فعل یا ترک فعل، به قصد ایجاد خسارت توسط کسیکه متحمل خسارت شده، یا بی مبالاتی آن شخص رسیده است. صندوق میتواند از تعهد پرداخت بخشی از خسارت یا کل آن به چنین شخصی معاف گردد. با اینهمه، چنین معافیتی در رابطه با موارد پیشگیری که به موجب بند ۱ جبران خسارت میشوند وجود نخواهد داشت. در هر حال صندوق بمیزانی که مالک کشتی ممکن است به موجب بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت معاف شده باشد معاف خواهد گردید.

۴- (الف) غیر از مواردی که به نحو دیگری در قسمت (ب) این بند پیش بینی گردیده است، کل مبلغ خسارت قابل پرداخت توسط صندوق به موجب این ماده در رابطه با هر حادثه ای محدود خواهد بود. بطوریکه جمع این مبلغ و مبلغ خسارتی که مطابق با کنوانسیون مسئولیت برای خسارت آلودگی حاصل در سرزمین کشورهای متعاقد پرداخت گردیده، شامل هرگونه مبالغی که در رابطه با آنها صندوق تحت بند ۵ ماده ۵ این کنوانسیون مسئولیت غرامت مالک راسعهده دارد، نبایستی از ۴۵۰ میلیون فرانک تجاوز نماید.

(ب) کل مبلغ خسارت قابل پرداخت توسط صندوق به موجب این ماده برای خسارت آلودگی ناشی از یک پدیده طبیعی غیرعادی و غیر قابل اجتناب و غیر قابل مقاومت از ۴۵۰ میلیون فرانک تجاوز نخواهد نمود.

۵- چنانچه مبلغ دعاوی بعمل آمده علیه صندوق از کل مبلغ خسارت قابل پرداخت تحت بند ۴ تجاوز نماید، مبلغ موجود به نحو تقسیم خواهد گردید که نسبت بین هر ادعای بعمل آمده و مبلغ جبران خسارتی که واقعا توسط مدعی تحت کنوانسیون مسئولیت و این کنوانسیون دریافت گردیده در مورد تمام مدعیان یکی باشد.

۶- مجمع صندوق (که از این پس "مجمع" نامیده میشود) ممکن است، با توجه به تجربه حوادثی که پیش آمده اند و بخصوص مبلغ خسارتی که از آنها ناشی گردیده و تغییرات ارزشهای پولی، تصمیم بگیرد که مبلغ ۴۵۰ میلیون فرانک که در قسمتهای (الف) و (ب) بند ۴ به آنها اشاره گردیده تغییر نماید. با این قید که این مبلغ بهیچوجه نبایستی متجاوز از ۹۰۰ میلیون فرانک یا کمتر از ۴۵۰ میلیون فرانک باشد. مبلغ تغییر یافته در مورد حوادثی که پس از تاریخ تصمیم اجرای تغییر پیش می آیند اعمال خواهد گردید.

۷- صندوق بدرخواست هر کشور متعاهد، تمامی مساعی جمیله خود را برای کمک به آن کشور جهت تامین بموقع پرسنل، تجهیزات و خدماتی که بمنظور قادرساختن آن دولت به انجام اقدامات پیشگیرانه یا کاهش خسارت آلودگی ناشی از یک حادثه ضروری است به کار خواهد برد در موردی که امکان دارد پرداخت خسارت به موجب این کنوانسیون، از صندوق درخواست شود.

۸- صندوق میتواند به موجب شرایطی که در مقررات داخلی مشخص میگردد تسهیلات اعتباری به منظور انجام اقدامات پیشگیرانه در مقابل خسارت آلودگی ناشی از یک حادثه بخصوص که در رابطه با آن ممکن است از صندوق مطالبه پرداخت خسارت تحت این کنوانسیون بشود منظور نماید.

ماده ۵

۱- بمنظور انجام وظایف مذکور در قسمت (ب) بند ۱ از ماده ۴، صندوق برای آن قسمت از کل مبلغ مسئولیت تحت کنوانسیون مسئولیت اقدام به پرداخت غرامت به مالک و ضامن او خواهد نمود یعنی غرامتی که:

(الف) مازاد بر مبلغی معادل ۱۵۰۰ فرانک برای هر تن تناژ کشتی یا مبلغ ۱۲۵ میلیون فرانک (هر کدام که کمتر است) باشد و
(ب) مازاد بر مبلغی معادل ۲۰۰۰ فرانک برای هر تن تناژ مذکور و یا مبلغ ۲۱۰ میلیون فرانک (هر کدام که کمتر است) نباشد.

بشرط اینکه، با اینهمه، در موردی که خسارت آلودگی ناشی از تخلف عمدی شخص مالک باشد صندوق هیچگونه تعهدی تحت این بند نخواهد داشت.

۲- مجمع می تواند تصمیم بگیرد که، تحت شرایطی که در مقررات داخلی مشخص میگردد، صندوق مسئولیتهای یک ضامن را در رابطه با کشتیهائی که در بند ۲ ماده ۳ به آنها اشاره گردیده، در مورد قسمتی از مسئولیت که در بند ۱ این ماده به آن اشاره شده بعهده بگیرد. با اینهمه، صندوق فقط در صورتی چنین مسئولیتهائی را بعهده خواهد گرفت که مالک چنین تقاضائی بنماید و بیمه کافی یا تامین مالی دیگری که تعهدات مالک تحت کنوانسیون مسئولیت را تا میزان مبلغی معادل ۱۵۰۰ فرانک برای هر تن تناژ کشتی یا مبلغ ۱۲۵ میلیون فرانک (هر کدام که کمتر است) بپوشاند در دست داشته باشد. در صورتیکه صندوق چنین تعهداتی را بعهده بگیرد، فرقی بر این خواهد

بود که مالک، در هر کشور متعاهد ماده ۷ کنوانسیون مسئولیت را در رابطه با قسمتی از تعهدات خود که در بالا ذکر گردیده رعایت نموده است.

۳- صندوق ممکن است از تمام یا قسمتی از تعهدات خود تحت بند ۱ در مقابل مالک یا ضامن او منافع شود چنانچه ثابت نماید که در اثر عمد یا اطلاع مالک:

(الف) کشتی که نفت نشت شده از آن باعث خسارت آلودگی گردیده الزامات مندرج در کنوانسیونهای زیر را رعایت نکرده است:

(۱) کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریاز نفت، ۱۹۵۴، اصلاح شده در ۱۹۶۲، یا.

(۲) کنوانسیون بین‌المللی امنیت جانی در دریا، ۱۹۹۰، یا.

(۳) کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین (بارگیری)، ۱۹۶۶، یا.

(۴) مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۶۰، یا.

(۵) هر اصلاحیه به کنوانسیونهای فوق‌الذکر که بر طبق بند (۵)

ماده ۱۶ کنوانسیون مذکور در قسمت (۱)، از بند (۵)

ماده ۹ کنوانسیون مذکور در قسمت (۲) یا قسمت (د) از

بند (۳) ماده ۲۹ یا قسمت (د) از بند (۴) کنوانسیون

مذکور در بند (۳) مهم شناخته شده باشد بشرطی که

باینهمه، در زمان حادثه حداقل ۱۲ ماه از تاریخ لازم‌الاجرا

شدن چنین اصلاحیه‌هایی گذشته باشد.

۵

(ب) تمام یا قسمتی از حادثه یا خسارت در اثر چنین عدم رعایتی پیش آمده باشد.

موارد مندرج در این بند بدون توجه باینکه آیا کشور متعاهد که کشتی در آن به ثبت رسیده یا پرچم آنرا دارا بوده متعاهد به سند مربوطه میباشد یا خیر، اعمال خواهند گردید.

۴- در زمان لازم الاجرا شدن کنوانسیون جدیدی که بمنظور جانشینی تمام یا قسمتی از هریک از اسناد مشتمل شده در بند ۳ در نظر گرفته شده مجمع می‌تواند حداقل شش ماه قبل، تاریخی تعیین نماید که کنوانسیون جدید از آن تاریخ جانشین سند قبلی یا قسمت مربوطه از نظر بند ۳ شود. با این همه، هر کشور متعاهد به این کنوانسیون می‌تواند قبل از آن تاریخ به مدیر اعلام نماید که چنین جایگزینی را قبول ندارد، که در آن صورت تصمیم مجمع هیچگونه تاثیری در رابطه با یک کشتی ثبت شده یا دارای پرچم آن دولت در زمان حادثه نخواهد داشت. چنین اعلامیه‌ای ممکن است بعداً در هر زمانی پس گرفته شود.

وبه حال زمانی که کشور مورد بحث متعاقد به چنین گنوانسیون جدیدی بشود اثر خود را از دست خواهد داد.

۵- یک کشتی که مقررات مندرج در اصلاحیه یکی از اسناد مذکور در بند ۳ یا مقررات مندرج در یک گنوانسیون جدید را رعایت مینماید. چنانچه اصلاحیه یا گنوانسیون مذکور بمنظور جانشینی تمام یا قسمتی از چنین سندی طراحی شده باشد، فرض بر این خواهد بود که مقررات مندرج در سند مذکور از نظر بند ۳ را رعایت مینماید.

۶- چنانچه صندوق، در مقام یک ضامن بر اساس بند ۲، غرامتی بابت خسارت آلودگی بر اساس گنوانسیون مسئولیت پرداخت نموده باشد. در صورتیکه و تامیزانی که صندوق بر اساس بند ۳ از تعهدات خود به موجب بند ۱ جهت پرداخت غرامت به مالک منافع شده باشد، حق رجوع به مالک را خواهد داشت.

۷- هزینه های معقول صرف شده و مخارج (تفدیه های) مستعقولی که داوطلبانه توسط مالک جهت جلوگیری یا حداقل رساندن خسارت آلودگی انجام گرفته اند از لحاظ این ماده جزء مسئولیت مالک تلقی خواهند گردید.

ماده ۶

۱- حقوق ناظر بر جبران خسارت در ماده ۴ و غرامت مذکور در ماده ۵ ظرف سه سال از تاریخ حادث شدن خسارت زائل خواهد شد مگر اینکه بر اساس بند ۶ ماده ۷ دعوایی در مورد آن اقامه شده یا اطلاعیه ای داده شده باشد. با اینهمه، در هیچ حالت دعوایی پس از شش سال از تاریخ حادثه ای که منجر به خسارت شده اقامه نخواهد شد.

۲- با وجود بند ۱ حق مالک یا ضامن اونسبت به مطالبه غرامت از صندوق بر اساس بند ۱ ماده ۵ در هیچ حالت قبیل از پایان یک دوره شش ماهه از تاریخی که مالک یا ضامن او از اقامه دعوی علیه آنها بر اساس گنوانسیون مسئولیت مطلع شوند زائل نخواهد گردید.

ماده ۷

۱- با عنایت به مقررات آتی این ماده، هر دعوایی علیه صندوق برای جبران خسارت مذکور در ماده ۴ یا غرامت مذکور در ماده ۵ این

کنوانسیون منحصرآ در دادگاهی اقامه خواهد شد که به موجب ماده ۹ کنوانسیون مسئولیت جهت رسیدگی به دعاوی بعمل آمده علیه مالک (به استناد مقررات بند ۲ از ماده ۳ آن کنوانسیون) که مسئول جبران خسارت آلودگی ناشی از حادثه مربوطه بوده یا مسئولانته باشد ملاحظتدار شناخته شده است.

۲- هردولت متعهد اطمینان خواهد داد که دادگاههای آن دارای صلاحیت لازم برای طرح دعاوی اشاره شده در بند ۱ علیه صندوق میباشد.

۳- چنانچه دعوایی برای جبران خسارت آلودگی علیه مالک کشتی یا ضامن او در دادگاه صالحه مذکور در ماده ۹ کنوانسیون مسئولیت اقامه شده باشد، چنین دادگاهی در مورد هرگونه دعوایی علیه صندوق برای جبران خسارت یا غرامت به موجب مقررات ماده ۴ یا ۵ این کنوانسیون در رابطه با همان خسارت صلاحیت انحصاری خواهد داشت. با اینهمه، چنانچه دعوایی برای جبران خسارت آلودگی به موجب کنوانسیون مسئولیت نزد دادگاهی در یک کشور متعهد به آن کنوانسیون که متعهد به کنوانسیون حاضر نمیشد اقامه شود، دعوی علیه صندوق به موجب ماده ۴ یا ۵ به موجب بند ۱ ماده ۵ این کنوانسیون بایستی به انتخاب مدعی یا در دادگاه دولتی اقامه شود که مرکز اصلی صندوق در آنجا قرار دارد و یا بهر دادگاهی در نزد دولت متعهد به این کنوانسیون که به موجب ماده ۹ کنوانسیون مسئولیت صالح میباشد.

۴- هردولت متعهد حق مداخله صندوق را بعنوان طرف دعوا در دعوی حقوقی که بر اساس ماده ۹ کنوانسیون مسئولیت در دادگاه صالحه آن دولت علیه مالک کشتی یا ضامن او صورت میگیرد تأمین خواهد نمود.

۵- بجز مواردیکه در بند ۶ به نحو دیگری مقرر شده، صندوق مکلف به پذیرش حکم یا تصمیم محاکماتی که در آن طرف دعوی نبوده یا هر روش حل و فصل دیگری که در آن طرف دعوی نیست نخواهد بود.

۶- بدون لطمه زدن به مقررات بند ۴، چنانچه دعوایی به موجب کنوانسیون مسئولیت برای جبران خسارت آلودگی علیه مالک یا ضامن او در دادگاه صالحه یک دولت متعهد اقامه شده باشد، هر یک از طرفین دعواتحت قوانین ملی آن کشور حق دارند صندوق را از جریان محاکمه مطلع نمایند. چنانچه چنین اطلاعیه‌ای بر اساس تشریفات قانونی دادگاه صالحه صادر شده باشد و در مقطعی از زمان وبشکلی که صندوق

عملاً قادر به مداخله بعنوان طرف دعوا نبوده باشد. هر حکمی که توسط دادگاه در چنین دعوائی صادر شود پس از نهائی و لازم الاجرا شدن در کشوری که حکم صادر گردیده، در مورد صندوق لازم الاجرا خواهد بود. بدین معنی که حقایق و یافته های مذکور در حکم نهایستی از طرف صندوق مورد مناقشه قرار گیرند حتی اگر صندوق عملاً در جریان رسیدگی مداخله ای ننموده باشد.

ماده ۸

با در نظر گرفتن هرگونه تصمیمی که در رابطه با تقسیم مورد اشاره در بند ۵ ماده ۴ اتخاذ میشود هرگونه حکمی که علیه صندوق توسط دادگاهی صادر شود که طبق بندهای او ۳ ماده ۲ صالح است، چنانچه در کشور مبدأ لازم الاجرا شده و امکان اعمال تجدیدنظر به طور معمول در آن کشور وجود نداشته باشد بر اساس همان شرایطی که در ماده ۱۰ کنوانسیون مسئولیت مشخص شده در هر کشور متعاقد دیگر مورد شناسایی قرار گرفته و لازم الاجرا خواهد بود.

ماده ۹

۱- با توجه به مقررات ماده ۵ صندوق نسبت به هر مبلغی که بابت جبران خسارت آلودگی بر اساس بند ۱ ماده ۴ این کنوانسیون پرداخته باشد، خواهد توانست حقوقی را که شخص جبران خسارت شده میتواند تحت کنوانسیون مسئولیت علیه مالک یا ضامن او دارا باشد، از طریق جانشینی بدست آورد.

۲- هیچ چیز در این کنوانسیون به حق رجوع یا جانشینی صندوق علیه اشخاصی غیر از آنانکه در بند قبل به آنها اشاره گردیده لطمه نخواهد زد. در هر حال حق جانشینی صندوق علیه چنین شخصی کمتر از حق یک بیمه کننده شخصی که جبران خسارت یا غرامت به او پرداخت گردیده نخواهد بود.

۳- بدون لطمه زدن به هرگونه حق جانشینی یا حق رجوع دیگر علیه صندوق که میتواند وجود داشته باشد، یک دولت متعاقد یا نمایندگی آن که بر اساس مقررات حقوق داخلی خسارت آلودگی را پرداخت نموده حقوقی را که شخص دریافت کننده خسارت تحت این کنوانسیون دارا بوده از طریق جانشینی بدست خواهد آورد.

حق عضویت ها ماده ۱۰

۱- پرداخت حق عضویت به صندوق در رابطه با هر دولت متعاقد توسط هر شخصی به عمل خواهد آمد که در سال تقویمی مورد اشاره در بند ۱ ماده ۱۱ نسبت به حق عضویت اولیه و در قسمتهای (الف) یا (ب) از بند ۲ ماده ۱۲ نسبت به حق عضویت سالیانه، مازاد بر ۱۵۰۰۰۰ تن به شرح زیر نفت دریافت نموده باشد.

(الف) در بنادر یا تاسیسات ترمینالی در سرزمین آن کشور سهمی از نفت که از طریق دریا به آن بنادر و تاسیسات ترمینالی عمل شده، و

(ب) در هر تاسیسات واقع در سرزمین آن دولت متعاقد سهمی از نفت که از طریق دریا حمل شده و در یک بندر یا تاسیسات ترمینالی یک کشور غیر متعاقد تخلیه شده باشد، بشرط آنکه سهم نفت بر اساس این بند فقط در اولین دریافت در یک کشور متعاقد پس از تخلیه آن در آن کشور غیر متعاقد محاسبه گردد.

۲. (الف) از نظر بند ۱، چنانچه مقدار سهم نفت دریافت شده در سرزمین یک دولت متعاقد توسط هر شخصی در یکسال تقویمی بعلاوه مقدار سهم نفت دریافت شده در همان کشور متعاقد در همان سال توسط هر شخص یا اشخاص شریک از ۱۵۰۰۰۰ تن تجاوز نماید، چنین شخصی بایستی حق عضویت مربوط به مقدار واقعی دریافت شده توسط خود را پرداخت نماید حتی اگر این مقدار از ۱۵۰۰۰۰ تن تجاوز ننماید.

(ب) شخص وابسته، بمعنی هر دستگاه وابسته یا دستگاهی است که تحت کنترل عمومی می باشد. این مساله که آیا چه شخصی شامل این تعریف میشود توسط قنانون ملی دولت مربوطه مشخص خواهد گردید.

ماده ۱۱

۱- در رابطه با هر دولت متعاقد حق عضویت های اولیه به میزانی پرداخت خواهد شد که در مورد هر شخص مذکور در ماده ۱۰ بر مبنای مبلغ ثابتی برای هر تن سهم نفت دریافت شده توسط اوطی سال تقویمی قبل از سالی که این کنوانسیون برای آن کشور لازم الاجرا شده محاسبه خواهد گردید.

۲- مبلغ مورد اشاره در بند ۱ ظرف دوماه پس از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون توسط مجمع تعیین خواهد گردید. در انجام این وظیفه مجمع تا حد امکان، مبلغ را طوری معین خواهد نمود که کل مبلغ حق عضویت اولیه، اگر که حق عضویت ها در رابطه با ۹۰ درصد مقدار سهم نفت حمل شده از طریق دریا در دنیا انجام گیرند، مساوی ۷۵ میلیون فرانک باشد.

۳- حق عضویت های اولیه در رابطه با هر دولت متعاقد بایستی ظرف سه ماه پس از تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای آن دولت پرداخت گردند.

ماده ۱۲

۱- بمنظور تعیین مبلغ حق عضویت سالانه قابل پرداخت هر یک از اشخاص مورد اشاره در ماده ۱۰، در هر مورد که وجود داشته باشد، و با در نظر گرفتن نیاز به نقدینگی کافی، مجمع برای هر سال تقویمی برآوردی بصورت بودجه حاوی موارد ذیل انجام خواهد داد:

(۱) هزینه

(الف) مخارج و هزینه های اداری صندوق در سال مربوطه و هرگونه زیان حاصل از عملیات سالهای قبل.

(ب) پرداختهایی که بایستی توسط صندوق در سال مربوطه برای ایفاء مطالبات علیه صندوق به موجب ماده ۴ یا ۵ انجام گیرند، اعم از بازپرداخت وامهایی که قبلاً توسط صندوق جهت ایفاء چنین مطالباتی اخذ گردیده اند تا حدی که کل مبلغ چنین مطالباتی در رابطه با هر حادثه از ۱۵ میلیون فرانک تجاوز ننماید.

(ج) پرداختهایی که بایستی توسط صندوق در سال مربوطه برای ایفاء مطالبات علیه صندوق به موجب ماده ۴ یا ۵ انجام گیرند، اعم از بازپرداختهای وامهایی که قبلاً توسط صندوق جهت تامین چنین مطالباتی اخذ گردیده اند تا حدی که کل مبلغ چنین مطالباتی در رابطه با هر حادثه بیش از ۱۵ میلیون فرانک میباشد.

(۲) درآمد:

(الف) مبالغ مازاد عملیات سالهای قبل، اعم از هرگونه بهره.

(ب) حق عضویت های اولیه که بایستی در طول سال پرداخت گردند.

(ج) حق عضویت‌ها سالیانه، چنانچه برای تعادل بودجه لازم باشند.

(د) هرگونه درآمد دیگر.

۲- برای هر شخص مورد اشاره در ماده ۱۰ مبلغ حق عضویت سالیانه او توسط مجمع تعیین و در رابطه با هر دولت متعاقد به ترتیب زیر محاسبه خواهد گردید:

(الف) تا آنجاکه حق عضویت برای ایفاء پرداختهای اشاره شده در قسمتهای (الف) و (ب) از بند (۱) می باشد بر مبنای یک مبلغ ثابت برای هر تن سهم نفت دریافت شده در کشور مربوطه توسط چنین اشخاص طی سال تقویمی گذشته و

(ب) تا آنجاکه حق عضویت برای ایفاء پرداخت های اشاره شده در قسمتهای (ج) بند (۱) این ماده می باشد بر مبنای یک مبلغ ثابت برای هر تن سهم نفت دریافت شده توسط چنین شخصی طی سال تقویمی گذشته که در آن حادثه مورد بحث بوقوع پیوسته، با این شرط که آن دولت به این کشور انسیون در تاریخ حادثه متعاقد بوده باشد.

۳- مبالغ اشاره شده در بند ۲ فوق از تقسیم کل مبلغ حق عضویت ها به کل مقدار سهم نفت دریافت شده در تمام دولت های متعاقد در سال مربوطه بدست خواهد آمد.

۴- مجمع در مورد قسمتی از حق عضویت سالیانه که بایستی بلافاصله "نقداً" پرداخت گردد و در مورد تاریخ پرداخت تصمیم مقتضی اتخاذ خواهد نمود بقیه حق عضویت سالیانه بنا به ابلاغ مدیر پرداخت خواهد گردید.

۵- مدیر میتواند، در مواردی و تحت شرایطی که در مقررات داخلی صندوق مشخص خواهد شد از پرداخت کننده تقاضا کند ضمانت مالی برای مبالغ قابل پرداخت خود تامین نماید.

۶- هرگونه تقاضای پرداخت به موجب بند ۴ از تمام پرداخت کننده ها به نسبت برابر بعمل خواهد آمد.

ماده ۱۳

۱- بمبلغ هر حق عضویتی که به موجب ماده ۱۲ قابل پرداخت بوده و

تأخیر داشته باشد بهره‌ای تعلق خواهد گرفت که نرخ آن برای هر سال تقویمی توسط مجمع تعیین خواهد گردید. باین قید برای حالات مختلف ممکن است نرخهای متفاوتی گردد.

۲- هر دولت متعهد اطمینان خواهد داد که هرگونه تعهد پرداخت حق عضویت به صندوق به موجب این کنوانسیون در رابطه بانفست دریافت شده در محدوده سرزمین آن کشور محقق میگردد و اقدامات مناسب را به موجب قوانین خود شامل اعمال ضمانت اجرائی‌هایی که لازم تشخیص میدهد، به منظور اعمال دقیق چنین تعهداتی بعمل خواهد آورد، مشروط بر اینکه، با اینهمه، چنین اقداماتی فقط علیه اشخاص صورت خواهد گرفت که تعهد پرداخت حق عضویت به صندوق را دارند.

۳- چنانچه شخصی که برطبق مقررات مواد ۱۰ و ۱۱ مسئول پرداخت حق عضویت به صندوق می باشد به تعهد خود در رابطه با چنین حق عضویتی و یا قسمتی از آن عمل ننماید و یا برای مدتی بیش از سه ماه تأخیر کند، مدیربایستی تمام اقدامات مناسب به منظور دریافت مبلغ قابل پرداخت را علیه چنین شخصی بعمل آورد. با اینهمه چنانچه بوضوح معلوم باشد که پرداخت کننده مقصر، قادر به بازپرداخت نبوده و یا از شواهد چنین برآید، مجمع میتواند، باتوصیه مدیرتعمیم بگیرد که اقدامی علیه شخص مسئول پرداخت حق عضویت صورت نگیرد یا متوقف گردد.

ماده ۱۴

۱- هر دولت متعهد می تواند در زمان تسلیم سند تصویب یا الحاق خود یاد هر زمان پس از آن اعلام نماید که راساً تعهداتی را که به موجب این کنوانسیون بعهده هر شخصی می باشد که برطبق بند (۱) ماده ۱۰ در رابطه بانفست دریافت شده در محدوده سرزمین آن دولت مسئول پرداخت حق عضویت به صندوق میباشد، را بعهده میگیرد. چنین اعلامیه‌ای کتبا صادر خواهد شد و مشخص خواهد نمود که کدام تعهد بعهده گرفته شده است.

۲- چنانچه اعلامیه‌ای به موجب بند ۱، قبل از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون براساس ماده ۴۰ صادر شود، آن اعلامیه تسلیم دبیرکل سازمان خواهد شد و نامبرده پس از لازم الاجرا شدن کنوانسیون اعلامیه را به مدیرابلاغ خواهد نمود.

۳- اعلامیه‌ای که به موجب بند ۱ پس از لازم الاجرا شدن این

کنوانسیون داده می شود تسلیم مدیر خواهد گردید.
۴- اعلامیه ای که برطبق این ماده داده شده می تواند توسط دولت مربوطه با دادن اطلاعیه کتبی به مدیربازرسی گرفته شود. چنین اطلاعیه ای سه ماه پس از دریافت آن توسط مدیربه موقع اجراگذارده خواهد شد.

۵- هر دولتی که با اعلامیه مذکور در این ماده تعهداتی را پذیرفته باشد در هر دعوائی که علیه او در رابطه با هرگونه تعهدی که در اعلامیه مشخص گردیده در یک دادگاه صالحه اقامه شده باشد، هرگونه مصونیتی را که در غیر آن صورت از آن بهره مند بوده از دست خواهد داد.

ماده ۱۵

۱- هر دولت متعهد بایستی اطمینان حاصل نماید که هر شخصی که در محدوده سرزمین آن، سهم نفت به مقادیری دریافت می نماید که مسئول پرداخت حق عضویت به صندوق باشد در لیستی قرار میگیرد که برطبق مقررات آتی این ماده توسط مدیر تهیه و به روز نگهداشته می شود.

۲- در راستای اهداف مذکور در بند ۱، هر دولت متعهد، به موقع و بصورتی که در مقررات داخلی تشریح خواهد گردید، نام و نشانی هر شخصی را که در رابطه با آن دولت مسئول پرداخت حق عضویت به صندوق براساس ماده ۱۰ می باشد، همچنین اطلاعات مربوط به مقادیر سهم نفت دریافت شده توسط چنین شخصی در سال تقویمی گذشته را، به مدیر اعلام خواهد نمود.

۳- بمنظور اطمینان از اینکه چه کسانی، در مقطع خاص زمانی، به موجب بند یک ماده ۱۰ مسئول پرداخت حق عضویت به صندوق می باشند و همچنین بمنظور تعیین مقدار نفت چنین شخصی (در زمان تعیین میزان حق عضویت وی) نیست مذکور بدو " دلیل برصحت اظهارات بعمل آمده در آن خواهد بود.

سازمان و اداره ماده ۱۶

صندوق دارای یک مجمع، یک دبیرخانه به ریاست یک مدیر و براساس مقررات ماده ۲۱ یک کمیته اجرایی خواهد بود.

مجمع
ماده ۱۷

مجمع از کلیه دولت های متعاقد به این کنوانسیون تشکیل خواهد گردید.

ماده ۱۸

وظائف مجمع با توجه به مقررات ماده ۲۶ بدین قرار خواهد بود:

- ۱- انتخاب رئیس مجمع و دو نایب رئیس در هر اجلاس عادی که تا اجلاس عادی بعدی در سمت خود باقی خواهند ماند.
- ۲- تعیین آیین کار با توجه به مقررات این کنوانسیون.
- ۳- تصویب مقررات داخلی لازم برای فعالیت مناسب صندوق.
- ۴- انتصاب مدیر و تعیین ضوابط لازم برای انتصاب سایر کارکنانی که مورد نیاز خواهند بود و تعیین ضوابط و شرایط خدمت مدیر و سایر کارکنان.
- ۵- تصویب بودجه سالیانه و تعیین حق عضویت های سالیانه.
- ۶- انتصاب ذیحسابان و تأیید حسابهای صندوق.
- ۷- تأیید نحوه اقدامات در مورد مطالبات علیه صندوق، تصمیم گیری در رابطه با تسهیم مبلغ موجود جبران خسارت بین مدعیان بر اساس بند ۵ ماده ۴ و تعیین ضوابط و شرایطی که بر اساس آن پرداختهای موقت در رابطه با مطالبات بایستی انجام گیرند به منظور اطمینان از اینکه خسارت متفررین آلودگی تا حد امکان بنحو مطلوبی جبران گردد.
- ۸- انتخاب اعضای از منجم جهت تشکیل کمیته اجرائی مندرج در مواد ۲۱ و ۲۲ و ۲۳.
- ۹- تشکیل هرگونه ارگان فرعی موقت یا دائمی که لازم تشخیص دهد.
- ۱۰- تعیین اینکه کدام کشور غیرمتعاقد و کدام سازمان بین الدولی و بین المللی غیردولتی اجازه خواهد داشت که بدون حق رای در جلسات مجمع، کمیته اجرائی، و ارگانهای فرعی شرکت نمایند.
- ۱۱- ارائه رهنمود به مدیر در رابطه با اداره صندوق، کمیته اجرائی و ارگانهای فرعی.
- ۱۲- بررسی و تأیید گزارشات و اقدامات کمیته اجرائی.
- ۱۳- نظارت بر اجرای صحیح کنوانسیون و تصمیمات خود.
- ۱۴- انجام سایر وظایفی که تحت کنوانسیون به آن اختصاص یافته یا بهر نحو دیگری که برای فعالیت مطلوب صندوق ضروری باشند.

ماده ۱۹

۱- جلسات عادی مجمع هر سال تقویمی یکبار به دعوت مدیریت تشکیل خواهد شد، بشرط اینکه با اینهمه در صورتیکه مجمع اختیارات مستدرج در بند ۵ ماده ۱۸ راجه کمیته اجرایی تفویض نماید جلسات عادی مجمع هر دو سال یکبار تشکیل خواهد گردید.

۲- جلسات فوق العاده مجمع به دعوت مدیر بنا به درخواست کمیته اجرایی یا حداقل یک سوم اعضای مجمع تشکیل خواهد گردید و ممکن است بنا به ابتکار شخص مدیر پس از مشورت با رئیس مجمع تشکیل گردد. مدیر مراتب تشکیل چنین جلساتی را با ابلاغ حداقل سی روزه به اعضا اعلام خواهد نمود.

ماده ۲۰

اکثریت اعضا مجمع، حد نصاب را برای جلسات تشکیل خواهند داد.

کمیته اجرایی ماده ۲۱

کمیته اجرایی در اولین اجلاس عادی مجمع پس از تاریخی که تعداد کشورهای متعاقد به پانزده برسد تشکیل خواهد گردید.

ماده ۲۲

۱- کمیته اجرایی از یک سوم اعضای مجمع لیکن نه کمتر از هفت و نه بیشتر از پانزده عضو تشکیل خواهد گردید. در صورتیکه تعداد اعضای مجمع به سه قابل تقسیم نباشد، یک سوم مورد اشاره بر اساس عدد بعدی بزرگتر قابل تقسیم به سه محاسبه خواهد گردید.

۲- به هنگام انتخاب اعضای کمیته اجرایی مجمع:

(الف) تسهیم جغرافیائی عادلانه کرسی های کمیته را بر حسب نمایندگی متناسب کشورهای متعاهدی که عمدتاً با خطرات آلودگی نغمت مواجه هستند و دولتهای متعاهدی که دارای ناوگانهای عظیم نفتکش میباشند رعایت نموده، و

(ب) نصف اعضای کمیته را انتخاب خواهد نمود، یا در حالتی که تعداد کل اعضائی که باید انتخاب شوند، فرد باشد، تعدادی عضو که معادل نصف تعداد کل منهای یک باشد، از بین آن کشورهای متعاهدی

انتخاب نماید که در سرزمین آنها بیشترین مقادیر نفت قابل محاسبه به موجب ماده ۱۰ در سال تقویمی گذشته دریافت شده باشد. مشروط بر اینکه تعداد کشورهای واجد شرایط به موجب این بند به قرار جدول ذیل محدود خواهند بود:

تعداد کل اعضا در کمیته	تعداد کشورهای واجد شرایط به موجب بند (ب)	تعداد کشورهاییکه به موجب زیر بند (ب) بایستی انتخاب شوند.
۷	۵	۳
۸	۶	۴
۹	۶	۴
۱۰	۸	۵
۱۱	۸	۵
۱۲	۹	۶
۱۳	۹	۶
۱۴	۱۱	۷
۱۵	۱۱	۷

۳- عضوی از مجمع که واجد شرایط بوده لیکن به موجب زیر بند (ب) انتخاب نشده باشد واجد شرایط انتخاب برای باقیمانده کرسی های کمیته اجرائی نخواهد بود.

ماده ۲۳

۱- اعضای کمیته اجرائی تا پایان اجلاس عادی مجمع درست خود باقی خواهند ماند.

۲- بجز تاحدی که ممکن است برای رعایت الزامات ماده ۲۲ ضروری باشد، هیچ عضو مجمع نمی تواند برای بیش از دو دوره متوالی عضو کمیته اجرائی باشد.

ماده ۲۴

کمیته اجرائی حداقل یکبار در هر سال تقویمی با ابلاغ سی روزه مدیر، بنایه ابتکار، خود او یا بنا به درخواست رئیس آن یا بدخواست حداقل یک سوم اعضای آن بایستی تشکیل جلسه دهد. جلسات در محلهائی تشکیل خواهند شد که مناسب باشند.

ماده ۲۵

حداقل دو سوم اعضای کمیته اجرائی حد نصاب را برای جلسات آن تشکیل خواهند داد.

ماده ۲۶

- ۱- وظایف کمیته اجرائی عبارت خواهند بود از:
 - (الف) انتخاب رئیس آن و تصویب آیین کار خود، مگر در مواردیکه مورد دیگری در این کنوانسیون پیش بینی شده باشد.
 - (ب) پذیرش و اجرای وظایف ذیل بجای مجمع:
 - (۱) وضع مقرراتی برای انتماب کارگزان، بغير از مدير، که ممکن است مورد نیاز باشند و تعیین ضوابط و شرایط خدمت چنین کارگزان.
 - (۲) تائید نحوه اقدامات در مورد مطالبات علیه صندوق و انجام سایر اقداماتی که در رابطه با چنین مطالباتی در بند ۷ ماده ۱۸ پیش بینی گردیده اند.
 - (۳) ارائه رهنمود به مدیر در رابطه با اداره صندوق و نظارت بر اجرای صحیح کنوانسیون، تصمیمات مجمع و تصمیمات خود کمیته و

(ج) انجام سایر وظایفی که توسط مجمع به آن محول شده است.

۲- کمیته اجرائی بایستی در هر سال گزارشی از فعالیتهای صندوق در سال تقویمی گذشته را تهیه و منتشر نماید.

ماده ۲۷

اعضای مجمع که عضو کمیته اجرائی نیستند حق خواهند داشت که در جلسات آن بعنوان ناظر شرکت نمایند.

دبیرخانه

ماده ۲۸

- ۱- دبیرخانه تشکیل خواهد شد از مدیر و کاروری که اداره صندوق به آن نیاز دارد.
- ۲- مدیر نماینده قانونی صندوق خواهد بود.

ماده ۲۹

۱- مدیر، کارمند ارشد اداری صندوق بوده و باتوجه به دستورات داده شده به اوتوسط مجمع و کمیته اجرائی، وظایفی را که توسط این کنوانسیون، مقررات داخلی، مجمع و کمیته اجرائی به وی محول شده است، انجام خواهد داد.

۲- مدیربویژه موارد زیر را انجام خواهد داد:

- (الف) کارکنان موردنیاز اداره صندوق را نصب خواهد نمود.
- (ب) کلیه اقدامات متناسب را به منظور اداره مطلوب دارائیهای صندوق بعمل خواهد آورد.
- (ج) حق عضویت های مذکور در این کنوانسیون را بخصوص با رعایت مقررات بند ۳ ماده ۱۳ جمع آوری خواهدکرد.
- (د) تا حد لازم برای بررسی مطالبات علیه صندوق و انجام سایر امور صندوق از خدمات کارشناسان حقوقی، مالی و غیره استفاده بعمل خواهد آورد.
- (ه) تدابیر مقتضی برای بررسی مطالبات علیه صندوق در محدوده و تحت شرایطی که در مقررات داخلی قید شده اتخاذ خواهد کرد. اعم از حل و فصل نهائی در مورد مطالبات، بدون تأیید قبلی مجمع یا کمیته اجرائی در هر مورد که این مقررات اجازه دهند.
- (و) گزارشات مالی و برآورد بودجه برای هر سال تقویمی را تهیه و به مجمع یا کمیته اجرائی، بر حسب مورد، تسلیم خواهد نمود.
- (ز) کمیته اجرائی را در تهیه گزارش مندرج در بند ۲ ماده ۲۶ یاری خواهد داد.
- (ح) مقالات، مدارک، دستورجلسات، صورتجلسات و اطلاعاتی را که ممکن است برای کار مجمع، کمیته اجرائی و ارگانهای فرعی مورد نیاز باشند تهیه، جمع آوری و پخش خواهد نمود.

ماده ۳۰

در انجام وظایف خود مدیر و کارکنان و کارشناسان منتخب بنوسيله او هیچ راهنمایی از دولت یا هیچ مقام خارج از صندوق تقاضا یا دریافت نخواهند نمود. آنها از هرگونه اقداماتی که ممکن است انعکاسی بر موقعیت آنها بعنوان کارمندان بین المللی داشته باشد، پرهیز خواهند کرد. هر دولت متعهد بنوبه خود متعهد میشود که به شخصیت منحصر " بین المللی مسئولیتهای مدیر و کارکنان و کارشناسان

منتخب توسط وی احترام قائل شده و سعی بر اعمال نفوذ بر آنان در انجام مسئولیت‌هایشان نداشته باشند.

امور مالی ماده ۳۱

- ۱- هر کشور متعاقد هزینه‌های مربوط به حقوق، سفر و سایر هزینه‌های هیئت نمایندگی خود در مجمع و نمایندگان خود در کمیته اجرائی و در ارگانهای فرعی رابعهده خواهد گرفت.
- ۲- هرگونه هزینه‌های دیگر ناشی از فعالیت صندوق بعهده صندوق خواهد بود.

اخذ رای ماده ۳۲

- مقررات ذیل برای اخذ رای در مجمع و کمیته اجرائی اعمال خواهد شد:
- (الف) هر عضو دارای یک رای خواهد بود.
 - (ب) بجز آنچه که در ماده ۳۳ به نحو دیگری مقرر گردیده، تصمیمات مجمع و کمیته اجرائی با رای اکثریت اعضای حاضر و رای دهنده اتخاذ خواهد شد.
 - (ج) تصمیماتی که برای آنها اکثریت سه چهارم یا دو سوم لازمست برحسب مورد، با اکثریت سه چهارم یا دو سوم آرای اعضاء حاضر اتخاذ خواهد گردید.
 - (د) از نظرایین ماده عبارت "اعضای حاضر" بمعنی "اعضای حاضر در جلسه در زمان رای گیری" و عبارت "اعضای حاضر و رای دهنده" بمعنی "اعضای حاضر و دارای رای موافق یا مخالف" میباشد. اعضاء دارای ممتنع رای دهنده محسوب نخواهند شد.

ماده ۳۳

- ۱- تصمیمات ذیل توسط مجمع به اکثریت سه چهارم احتیاج خواهند داشت:
- (الف) افزایش حداکثر مبلغ جبران خسارت قابل پرداخت بوسیله صندوق بر اساس بند ۶ ماده ۴.
- (ب) اتخاذ تصمیم در خصوص جایگزینی اسناد مورد اشاره در بند ۴ ماده ۵.
- (ج) تفویض وظایف مندرج در بند ۵ ماده ۱۸ به کمیته اجرائی.

۱- صندوق، دارائی‌ها، درآمد، اعم از حق عضویت‌ها، وسایر اموال آن درگلیه کشورهای متعاقد از هرگونه مالیات مستقیم معاف خواهند بود.

۲- چنانچه صندوق خریدهای عمده اموال منقول یا غیرمنقول انجام میدهد، یا کارمهی انجام داده که برای اعمال فعالیت‌های رسمی آن لازم بوده و هزینه آنها دربرگیرنده مالیات‌های غیرمستقیم یا مالیات‌های فروش باشد، دولت‌های کشورهای عضو حتی‌الامکان اقدامات مقتضی برای تسریا بازپرداخت مبلغ چنین عوارض و مالیات‌هایی را بعمل خواهند آورد.

۳- هیچگونه معافیتی درمورد عوارض، مالیات‌ها یا حقوقی که منحصرآ جنبه پرداخت برای خدمات عمومی دارند تعلق نخواهد گرفت.

۴- صندوق از تمامی معافیت‌های حقوق گمرکی، مالیات‌ها و سایر عوارض دولتی بر اجناسی که توسط آن یا از طرف آن جهت استفاده رسمی وارد یا صادر می‌شوند برخوردار خواهد بود. اجناسی که بدین ترتیب وارد می‌شوند نبایستی چه به نحو فروش چه بطور رایگان در سرزمین کشوری که به آن وارد شده‌اند مورد معامله قرار گیرند مگر تحت شرایطی که مورد موافقت دولت آن کشور باشد.

۵- اشخاصی که به صندوق حق عضویت سپردارند و همچنین خسارت دیدگان و مالکین کشتی‌ها که از صندوق خسارت دریافت مینمایند تحت توانین مالی کشوری خواهند بود که در آنجا بایستی مالیات سپردارند و هیچگونه معافیت یا عواید دیگری از این بابت به آنها تعلق نمیکرد.

۶- اطلاعات مربوط به اشخاص حقیقی مسئول پرداخت حق عضویت که در راستای این کنوانسیون فراهم آورده میشود به خارج از صندوق درز نخواهد نمود مگر تا حدی که ممکن است برای قاندر ساختن صندوق به اجرای وظایف خود شامل طرح و دفاع از دعاوی موکدا ضروری باشد.

۷- مستقل از مقررات موجود یا آتی مربوط به ارز یا انتقال ارز دولت‌های متعاقد، بدون هیچگونه محدودیتی، انتقال و پرداخت هرگونه حق عضویت به صندوق و هرگونه جبران خسارت پرداخت شده توسط صندوق را اجازه خواهند داد.

مقررات موقتی ماده ۳۵

۱- صندوق تعهدی از هیچ نوع به موجب ماده ۴ یا ۵ در رابطه با حوادثی که طی یک دوره یکصد و بیست روزه پس از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون بوقوع پیوندد، بعهده نخواهد گرفت.

۲- دعاوی ناظر به جبران خسارت مذکور در ماده ۴ و مطالبات غرامت مذکور در ماده ۵، ناشی از حوادثی که پس از یکصد و بیست روز ولی قبل از اتمام دویست و چهل روز پس از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون بوقوع می پیوندند قبل از پایان دویست و چهلمین روز پس از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون علیه صندوق مطرح نخواهند شد.

ماده ۳۶

دبیرکل سازمان نسبت به تشکیل اولین اجلاس مجمع اقدام خواهد نمود. این اجلاس در اسرع وقت پس از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون و در هر حال حداکثر سی روز پس از این لازم الاجرا شدن تشکیل خواهد گردید.

موادتهائی ماده ۳۷

۱- این کنوانسیون جهت امضای دولتهائی که کنوانسیون مسئولیت را امضا نموده و یا به آن ملحق می شوند، و هر دولتی که در کنفرانس ۱۹۷۱ ناظر به تشکیل صندوقی بین المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی نماینده داشته، مفتوح خواهد بود. کنوانسیون تا تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۷۲ برای امضا مفتوح خواهد ماند.

۲- این کنوانسیون با توجه به بند ۴ توسط دولتهائیکه آنرا امضا نموده اند مورد تصویب، قبولی یا تأیید قرار خواهد گرفت.

۳- این کنوانسیون با توجه به بند ۴، برای الحاق دولتهائی که آنرا امضا نموده اند مفتوح خواهد بود.

۴- این کنوانسیون میتواند فقط مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق دولتهائی قرار گیرد که کنوانسیون مسئولیت را مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار داده اند.

ماده ۳۸

۱- تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تسلیم یک سند رسمی بدین منظور به دبیرکل سازمان انجام خواهد گرفت.

۲- هرگونه سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که پس از لازم الاجرا شدن اصلاحیه‌ای به این کنوانسیون برای تمام کشورهای متعاقد موجود یا پس از تکمیل کلیه اقدامات لازم برای لازم الاجرا شدن اصلاحیه برای آن اعضا تسلیم گردد در مورد کنوانسیون به شکلی که توسط اصلاحیه تغییر نموده است، تلقی خواهد شد.

ماده ۳۹

قبل از اینکه این کنوانسیون لازم الاجرا شود هر دولت در زمان تسلیم سند مورد اشاره در بند ۱ ماده ۳۸ و پس از آن بطور سالیانه در تاریخی که توسط دبیرکل سازمان تعیین میگردد، نام و نشانی هر شخصی را که در رابطه با آن دولت مسئول پرداخت حق عضویت به صندوق به موجب ماده ۱۰ است همچنین اطلاعات مربوط به مقادیر سهم نفت دریافت شده توسط چنین شخصی در سرزمین آن کشور طی سال تقویمی گذشته را به او (دبیرکل سازمان) منعکس خواهد نمود.

ماده ۴۰

۱- این کنوانسیون در نودمین روز پس از تاریخی که شرایط ذیل محقق گردند لازم الاجرا خواهد شد:

(الف) حداقل هفت دولت اسناد تصویب، پذیرش، تائید یا الحاق خود را به دبیرکل سازمان تسلیم نموده باشند و
(ب) دبیرکل سازمان اطلاعات مذکور در ماده ۳۹ را دریافت نموده باشد به این معنا که آن اشخاص که در چنین کشورهایی بر اساس ماده ۱۰ مسئول پرداخت حق عضویت میباشند طی سال تقویمی گذشته حداقل ۷۵ میلیون تن سهم نفت دریافت نموده باشند.

۲- با اینهمه این کنوانسیون قبل از اینکه کنوانسیون مسئولیت لازم الاجرا شود لازم الاجرا نخواهد شد.

۳- برای هر دولتی که متعاقباً "کنوانسیون را تصویب، قبول، تأیید نموده یا به آن ملحق شود این کنوانسیون در نودمین روز پس

ازتسلیم سند مربوطه توسط آن دولت لازم الاجرا خواهد شد.

ماده ۴۱

۱- این کنوانسیون میتواند توسط هر دولت متعاهدی در هر زمان پس از تاریخی که کنوانسیون برای آن کشور لازم الاجرا میشود فسخ گردد.

۲- فسخ باتسلیم سندی به دبیرکل سازمان معتبر خواهد بود.

۳- فسخ کنوانسیون ظرف یکسال، یا به مدت طولانی تری که ممکن است در سند فسخ مشخص شود، پس از تسلیم آن به دبیرکل سازمان معتبر خواهد بود.

۴- فسخ کنوانسیون مسئولیت به منزله فسخ این کنوانسیون خواهد بود.

چنین فسخی در همان تاریخ معتبر خواهد شد که فسخ کنوانسیون مسئولیت براساس بند ۳ ماده ۱۶ آن کنوانسیون معتبر می شود.

۵- علیرغم فسخ کنوانسیون توسط یک دولت متعاهد براساس این ماده تمامی مقررات این کنوانسیون در رابطه با مسئولیتهای پرداخت حق عضویت به موجب ماده ۱۰ در خصوص حادثه مورد اشاره در قسمت (ب) از بند ۲ ماده ۱۲ که قبل از تحقق اعتبار فسخ به وقوع پیوسته باشد کماکان مورد عمل خواهد بود.

ماده ۴۲

۱- هر دولت متعاهد میتواند، ظرف نود روز پس از تسلیم سند فسخی که تصور میرود نتیجه آن افزایش قابل ملاحظه ای در میزان حق عضویت بقیه دولتهای متعاهد باشد، از مدیر درخواست تشکیل اجلاس فوق العاده مجمع را بنماید. مدیر ترتیباتی اتخاذ خواهد نمود که حداکثر شصت روز پس از دریافت درخواست مجمع تشکیل جلسه دهد.

۲- مدیر میتواند، بنا به ابتکار خود، ترتیبات تشکیل اجلاس مجمع فوق العاده را طی شصت روز پس از تسلیم هرگونه سند فسخی، فراهم آورد در صورتیکه بر این اعتقاد باشد که چنین فسخی منجر به افزایش قابل ملاحظه ای در میزان حق عضویت بقیه دولتهای متعاهد می گردد.

۳- در صورتیکه مجمع در اجلاس فوق العاده‌ای که بر اساس بند ۱ یا ۲ تشکیل گردید تصمیم بگیرد که فسخ موجب افزایش قابل ملاحظه‌ای در میزان حق عضویت بقیه دولتهای متعاقد خواهد شد، هر کدام از این دولتها میتواند زودتر از یکصد و بیست روز قبل از تاریخ بمورد اجرا درآمدن فسخ دولت مربوطه، این کنوانسیون را از همان تاریخ اجرا فسخ نماید.

ماده ۴۳

۱- این کنوانسیون در تاریخی که طی آن تعداد دولتهای متعاقد به کمترین حد تقلیل یابد از درجه اعتبار ساقط خواهد شد.

۲- دولتهای متعاقد به این کنوانسیون که در تاریخ قبل از روزی که این کنوانسیون از درجه اعتبار ساقط می‌شود به صندوق اجازه خواهند داد که به وظایف خود بشرح مندرج در ماده ۴۴ عمل نموده و فقط بدین منظور، کنوانسیون در مورد آنها قابل اجرایی خواهد ماند.

ماده ۴۴

۱- اگر این کنوانسیون از درجه اعتبار ساقط شود، با اینهمه صندوق به شرح زیر عمل خواهد کرد.

(الف) به مسئولیتهای خود در رابطه با هر حادثه ای که قبل از ساقط شدن کنوانسیون از اعتبار به وقوع پیوسته عمل خواهد نمود.

(ب) خواهد توانست حقوق خود را در رابطه با دریافت حق عضویتها تا حدی که این حق عضویتها برای انجام مسئولیتهای مذکور در زیر بند (الف) لازم باشند، اعم از هزینه‌های اداری لازم بدین منظور اعمال نماید.

۲- مجمع کلیه اقدامات مناسب را برای تکمیل برچیده شدن صندوق اعم از تسهیم عادلانه هرگونه دارائی‌های باقیمانده مابین اشخاصی که به صندوق حق عضویت پرداخت نموده‌اند بعمل خواهد آورد.

۳- از نظر این ماده صندوق بعنوان یک شخص حقوقی باقی خواهد ماند.

ماده ۴۵

۱- سازمان می تواند کنفرانسی بمنظور تجدید نظریا اصلاح در این کنوانسیون تشکیل دهد.

۲- سازمان بنابه درخواست حداقل یکموم تمام دولت های متعاقد بایستی کنفرانسی از دولت های متعاقد بمنظور تجدید نظر یا اصلاح این کنوانسیون تشکیل دهد.

ماده ۴۶

۱- این کنوانسیون به دبیرکل سازمان تسلیم خواهد گردید.

۲- دبیرکل سازمان :

(الف) کلیه دولتهایی که این کنوانسیون را امضا نموده یا به

آن ملحق شده اند از موارد ذیل مطلع خواهد ساخت :

(۱) هرامفایاتسلیم سندجدید و تاریخ آن.

(۲) تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون .

(۳) هرگونه فسخ کنوانسیون و تاریخی که در آن معتبر میشود.

(ب) نسخ برابر اصل شده این کنوانسیون را برای تمام دولتهای

امضا کننده و تمام دولتهایی که به کنوانسیون ملحق

میشوند خواهد فرستاد.

ماده ۴۷

بلافاصله پس از اینکه این کنوانسیون لازم الاجرا گردید یک نسخه برابر اصل شده آن توسط دبیرکل سازمان به دبیرخانه سازمان ملل متحد جهت ثبت و انتشار مطابق با ماده ۱۰۲ منشور سازمان ملل ارسال خواهد شد.

ماده ۴۸

این کنوانسیون در یک نسخه اصل به زبانهای انگلیسی و فرانسه تهیه شده است که هر دو متن دارای اعتبار یکسان میباشند. ترجمه های رسمی به زبانهای روسی و اسپانیایی توسط دبیرخانه سازمان تهیه و به همراه نسخه اصل امضاء شده تسلیم خواهند شد.

در تایید مراتب فوق امضاء کنندگان تام‌الاختیار ذیل که رسماً
از طرف دولت متبوع خود برای این منظور اختیار یافته‌اند،
کنوانسیون حاضر را امضاء نمودند.

بروکسل هجدهم دسامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و یک میلادی.