

پیوست

شماره: ۳۶۶/۱۱۷۴۰

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۰۶

پیوست: .....

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان  
شماره ثبت: ۱۹۱۱۲۴۱۴  
تاریخ ثبت: ۱۹/۱۱/۸۹  
اقدام کننده: عصر

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجراء اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران  
لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی درباره مسؤولیت مدنی برای  
خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی که به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود  
و در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ ۱۳۸۹/۲/۲۸ مجلس عیناً به تصویب رسیده است،  
به پیوست ارسال می گردد.

علی لاریجانی

## لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی

ماده واحده- به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی مصوب ۲۰۰۱ میلادی (برابر با ۱۳۸۰ هجری شمسی) به شرح پیوست ملحق گردد و اسناد الحاق را نزد امین اسناد تودیع نماید.

تبصره ۱- وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و دریانوردی) مسئول اجراء کنوانسیون می‌باشد و تغییر مجری بر عهده دولت است.

تبصره ۲- رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران برای هرگونه بازنگری یا اصلاح کنوانسیون در اجراء ماده (۱۶) آن، الزامی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

### کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی مصوب ۲۰۰۱ میلادی (برابر با ۱۳۸۰ هجری شمسی)

مقدمه:

دولتهای عضو این کنوانسیون،

با یادآوری ماده (۱۹۴) کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی) که مقرر می‌دارد دولتها باید کلیه اقدامات لازم را به منظور جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریایی به عمل آورند. همچنین با یادآوری ماده (۲۳۵) آن کنوانسیون، که مقرر می‌دارد با هدف حصول اطمینان از پرداخت کافی و فوری غرامت در مورد کلیه خسارتهای ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی، دولتها باید در توسعه بیشتر قواعد مربوط حقوق بین‌الملل همکاری نمایند.

با توجه به موفقیت کنوانسیون بین‌المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲ میلادی (برابر با ۱۳۷۱ هجری شمسی) و کنوانسیون بین‌المللی ایجاد صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲ میلادی (برابر با ۱۳۷۱ هجری شمسی) در جهت ایجاد اطمینان از این که جبران خسارت، در دسترس اشخاصی قرار می‌گیرد که از آلودگی در اثر خروج یا تخلیه نفتی که به صورت فله، توسط کشتی‌ها و از طریق دریا حمل می‌شود، متضرر می‌شوند، همچنین با توجه به تصویب کنوانسیون بین‌المللی درباره مسؤولیت و پرداخت غرامت در مورد خسارت ناشی از حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا، مصوب ۱۹۹۶ میلادی (برابر با ۱۳۷۵ هجری شمسی) به منظور پیش‌بینی جبران کافی، سریع و مؤثر خسارتهایی که از سوانح ناشی از حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا ایجاد می‌شود، با تصدیق اهمیت ایجاد مسؤولیت مطلق برای تمام اشکال آلودگی نفتی که با تحدید مناسبی از درجه مسؤولیت مزبور مرتبط باشد.

با در نظر داشتن این که اقدامات تکمیلی برای تضمین جبران کافی، سریع و مؤثر خسارت ناشی از آلودگی منتج از خروج یا تخلیه نفت سوخت از کشتی، ضروری است، با تمایل به تصویب قواعد و رویه‌های بین‌المللی یکسان برای تعیین موضوعات مسؤولیت و پیش‌بینی جبران کافی خسارت در چنین مواردی، به شرح زیر توافق نموده‌اند:

#### ماده ۱- تعاریف

از نظر این کنوانسیون:

- ۱- «کشتی» یعنی هر نوع کشتی اقیانوس‌پیما و شناور دریایپما، از هر نوع که باشد.
- ۲- «شخص» یعنی هر فرد یا شرکت یا هر نهاد خصوصی یا عمومی اعم از این که دارای شخصیت حقوقی باشد یا نباشد از جمله یک دولت یا هر کدام از بخشهای تشکیل دهنده آن.

۳- «مالک کشتی» یعنی مالک، از جمله مالک ثبت شده، مستأجر کشتی لخت، مدیر و بهره‌بردار کشتی.

۴- «مالک ثبت شده» یعنی شخص یا اشخاص ثبت شده به عنوان مالک کشتی، یا در صورت فقدان ثبت، شخص یا اشخاصی که مالک کشتی هستند. با این حال، در مورد کشتی تحت مالکیت دولت و مورد بهره‌برداری توسط شرکتی که در آن دولت، به عنوان بهره‌بردار کشتی مزبور ثبت شده، مالک ثبت شده به چنین شرکتی اطلاق خواهد شد.

۵- «نفت سوخت» یعنی هرگونه نفت هیدروکربن معدنی، از جمله روغن روان‌کننده‌ای که در امر راهبری یا رانش کشتی مورد استفاده قرار گرفته یا خواهد گرفت و هرگونه رسوبات چنین نفتی.

۶- «کنوانسیون مسؤلیت مدنی» یعنی کنوانسیون بین‌المللی مسؤلیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲ میلادی (برابر ۱۳۷۱ هجری شمسی) آن طور که اصلاح شده است.

۷- «اقدامات پیشگیرانه» یعنی هر اقدام متعارفی که هر شخصی پس از بروز سانحه به منظور جلوگیری یا تقلیل خسارت آلودگی به عمل آورده است.

۸- «سانحه» یعنی هر واقعه یا مجموعه‌ای از وقایع دارای منشأ واحد که موجب خسارت آلودگی یا باعث تهدید شدید و قریب‌الوقوع بروز چنین خسارتی شود.

۹- «خسارت آلودگی» یعنی:

الف) ضرر یا زیان به بار آمده در خارج از کشتی از طریق آلودگی در اثر خروج یا تخلیه نفت سوخت از کشتی، قطع نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه، مشروط بر آن‌که جبران خسارت در ازاء آسیب وارده بر محیط زیست به استثناء عدم‌النفع حاصل از آسیب مزبور، محدود به هزینه‌های اقدامات متعارفی شود که عملاً برای اصلاح وضعیت انجام پذیرفته یا قرار است انجام پذیرد؛ و

ب) هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه و ضرر یا زیان اضافی ناشی از اقدامات پیشگیرانه.

۱۰- «دولت ثبت کشتی» در ارتباط با کشتی ثبت شده، یعنی دولت ثبت کننده کشتی و در ارتباط با کشتی ثبت نشده یعنی دولتی که کشتی، محق به برافراشتن پرچم آن است.

۱۱- «ظرفیت ناخالص» یعنی ظرفیت ناخالص اندازه گیری شده طبق مقررات اندازه گیری ظرفیت مندرج در پیوست یک کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتیها، مصوب ۱۹۶۹ میلادی (برابر با ۱۳۴۸ هجری شمسی)

۱۲- «سازمان» یعنی سازمان بین المللی دریانوردی.

۱۳- «دبیرکل» یعنی دبیر کل سازمان.

#### ماده ۲- دامنه شمول

این کنوانسیون منحصرأدر موارد زیر اعمال خواهد شد:

الف- خسارت آلودگی ایجاد شده:

(۱) در سرزمین، از جمله دریای سرزمینی یک دولت عضو، و

(۲) در منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت عضو، که طبق حقوق بین الملل تعیین

شده است یا اگر دولت عضوی چنین منطقه ای را تعیین نکرده است یک منطقه فراتر یا

مجاور دریای سرزمینی آن دولت که توسط دولت مزبور طبق حقوق بین الملل تعیین شده

و بیش از دوست مایل دریایی از خطوط مبدئی که از آنها عرض دریای سرزمینی آن

اندازه گیری می شود، امتداد نمی یابد.

ب- اقدامات پیشگیرانه به منظور پیشگیری یا تقلیل چنین خسارتی، در هر محلی

که انجام شود.

#### ماده ۳- مسؤولیت مالک کشتی

۱- به استثناء موارد پیش بینی شده در بندهای (۳) و (۴) این ماده، مالک کشتی در

زمان سانحه، مسؤول خسارت آلودگی ناشی از هر نوع نفت سوخت در کشتی یا

به وجود آمده از کشتی می باشد، مشروط بر آن که، اگر سانحه ای شامل مجموعه ای از وقایع دارای منشأ یکسان باشد، مسؤولیت به مالک کشتی در زمان اولین مورد از این وقایع، منتسب خواهد شد.

۲- اگر بیش از یک شخص طبق بند (۱) فوق مسؤول باشد، مسؤولیت آنها تضامنی خواهد بود.

۳- در صورت اثبات موارد زیر از سوی مالک کشتی، هیچ گونه مسؤولیت خسارت آلودگی به وی منتسب نخواهد شد:

الف) بروز خسارت در نتیجه جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده ای طبیعی با ویژگی استثنائی، اجتناب ناپذیر و غیر قابل دفع بوده است؛ یا  
ب) خسارت تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت بوده است؛ یا

پ) خسارت تماماً ناشی از غفلت یا فعل زیانبار دیگر هر دولت یا مرجع دیگر مسؤول نگهداری چراغها یا سایر وسایل کمک ناوبری در اجراء آن وظیفه بوده است.

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

۵- هیچ گونه دعوایی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی علیه مالک کشتی، جز طبق این کنوانسیون اقامه نخواهد شد.

۶- هیچ چیز در این کنوانسیون به حق رجوع مالک کشتی که مستقل از این کنوانسیون وجود داشته باشد، لطمه ای وارد نخواهد کرد.

#### ماده ۴- استثنائات

- ۱- این کنوانسیون در مورد خسارت آلودگی مذکور در کنوانسیون مسؤولیت مدنی اعمال نخواهد شد اعم از این که غرامت به موجب کنوانسیون مزبور قابل پرداخت باشد یا نباشد.
- ۲- به استثناء موارد پیش‌بینی شده در بند (۳) این ماده، مفاد این کنوانسیون در مورد کشتیهای جنگی، کشتیهای تدارکاتی یا سایر کشتیهای تحت مالکیت یا بهره‌برداری دولت که در زمان استفاده تنها برای مقاصد غیربازرگانی دولت مورد استفاده قرار می‌گیرد، اعمال نخواهد شد.
- ۳- یک دولت عضو می‌تواند تصمیم به اعمال این کنوانسیون در مورد کشتیهای جنگی خود یا سایر کشتیهای مذکور در بند (۲) فوق بگیرد که در این صورت، آن دولت باید مراتب را با تصریح شرایط چنین اعمالی به آگاهی دبیرکل برساند.
- ۴- در مورد کشتیهای تحت مالکیت یک دولت عضو که برای مقاصد تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرند، هر دولتی در حوزه‌های صلاحیت مقرر در ماده (۹) این کنوانسیون مشمول دعوی قرار خواهد گرفت و از تمام دفاعیه‌های مبتنی بر وضعیت آن دولت به عنوان یک دولت حاکم، صرف نظر خواهد کرد.

#### ماده ۵- سوانحی که دو یا چند کشتی در آنها دخیل می‌باشند

- اگر سانحه‌ای که دو یا چند کشتی در آن دخیل باشند اتفاق افتد و در نتیجه آن خسارت آلودگی ایجاد شود، مالکان تمامی کشتیهای مربوط، جز در صورتی که به موجب ماده (۳) این کنوانسیون از مسؤولیت مبری باشند، به صورت تضامنی مسؤول تمام خسارتهایی خواهند بود که به‌طور متعارف قابل تفکیک نباشد.

#### ماده ۶- تعیین مسؤلیت

هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق مالک کشتی و شخص یا اشخاص ارائه کننده بیمه یا تضمین مالی دیگر برای تعیین مسؤلیت به موجب هر نظام ملی یا بین‌المللی حاکم، از جمله کنوانسیون تعیین مسؤلیت دعاوی دریایی، ۱۹۷۶ میلادی (برابر با ۱۳۵۵ هجری شمسی)، آن طور که اصلاح شده، تأثیر نخواهد گذاشت.

#### ماده ۷- بیمه اجباری یا تضمین مالی

۱- مالک ثبت شده کشتی با ظرفیت ناخالص بالاتر از هزارتن که در دولت عضوی ثبت شده، ملزم است که بیمه یا تضمین مالی دیگری مانند ضمانت‌نامه یک بانک یا مؤسسه مالی مشابه را برای پوشش مسؤلیت مالک ثبت شده برای خسارت آلودگی به میزانی معادل حدود مسؤلیت به موجب نظام تعیین ملی یا بین‌المللی حاکم، اما در همه موارد، نه بیش از میزان محاسبه شده به موجب کنوانسیون تعیین مسؤلیت دعاوی دریایی، مصوب ۱۹۷۶ میلادی (برابر با ۱۳۵۵ هجری شمسی) آن طور که اصلاح شده، به همراه داشته باشد.

۲- پس از این که مقام صالح دولت عضو احراز نماید که الزامات بند (۱) این ماده رعایت شده است، گواهی‌نامه‌ای حاکی از آن که بیمه یا تضمین مالی دیگر، طبق مفاد این کنوانسیون دارای اعتبار است برای هر کشتی صادر خواهد شد. در مورد یک کشتی ثبت شده در دولت عضو، گواهی‌نامه مزبور باید توسط مقام صالح دولت ثبت کشتی صادر یا تصدیق شود. در مورد کشتی که در دولت عضو ثبت نشده، گواهی‌نامه مزبور می‌تواند توسط مقام صالح هر دولت عضوی، صادر یا تصدیق شود. این گواهی‌نامه باید به شکل نمونه مندرج در پیوست این کنوانسیون و حاوی موارد زیر باشد:

(الف) نام کشتی، شماره یا حروف مشخص و بندر ثبت؛

(ب) نام و محل اصلی کسب و کار مالک ثبت شده؛



ب) شماره شناسایی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کشتی؛

ت) نوع و مدت تضمین؛

ث) نام و محل اصلی کسب و کار بیمه‌گر یا مشخص دیگر ارائه‌کننده تضمین و

در صورت اقتضاء محل کسب و کاری که بیمه یا تضمین در آنجا ایجاد شده است.

ج) مدت اعتبار گواهینامه، که نباید طولانی‌تر از مدت اعتبار بیمه یا تضمین دیگر باشد.

۳- الف) دولت عضو می‌تواند به یک مؤسسه یا سازمان به رسمیت شناخته شده

توسط خود اجازه دهد تا گواهینامه موضوع بند (۲) فوق را صادر نماید. مؤسسه یا

سازمان مزبور، آن دولت را از صدور هر گواهینامه آگاه خواهد نمود. در تمام موارد،

دولت عضو باید کامل بودن و صحت گواهینامه‌ای را که بدین شکل صادر شده است

کاملاً تضمین نماید و متعهد گردد که از اتخاذ ترتیبات لازم برای تحقق این تعهد،

اطمینان حاصل نماید.

ب) دولت عضو باید موارد زیر را به دبیر کل اعلام نماید:

۱) مسؤولیتها و شرایط خاص اختیار تفویض شده به مؤسسه یا سازمان به

رسمیت شناخته شده توسط آن؛

۲) رفع اثر از چنین تفویض اختیاری، و

۳) تاریخی که از آن اختیار مزبور یا رفع اثر از چنین تفویض اختیاری نافذ می‌گردد.

اختیار تفویض شده تا سه ماه قبل از تاریخی که در آن، اطلاعیه‌ای به این منظور

به دبیر کل داده شده است، نافذ نخواهد شد.

ب) مؤسسه یا سازمانی که طبق این بند مجاز به صدور گواهینامه است باید، حداقل

مجاز شده باشد که اگر شرایطی که به موجب آنها گواهینامه‌ها صادر شده است، حفظ

نشود، از این گواهینامه‌ها رفع اثر کند. در تمام موارد، مؤسسه یا سازمان، باید چنین رفع

اثرهایی را به دولتی که از طرف آن، گواهینامه را صادر کرده است، گزارش نماید.

۴- گواهینامه باید به زبان یا زبانهای رسمی دولت صادر کننده باشد. اگر زبان به کار رفته انگلیسی، فرانسوی یا اسپانیایی نباشد، متن باید شامل ترجمه به یکی از این زبانها باشد و در مواردی که آن دولت چنین تصمیمی بگیرد، زبان رسمی دولت مزبور می تواند حذف شود.

۵- گواهینامه باید در کشتی وجود داشته باشد و یک نسخه به مقامهایی که سوابق ثبت کشتی را نگهداری می کنند، یا اگر کشتی در یک دولت عضو ثبت نشده باشد، به مقامهایی صادر کننده یا تأیید کننده گواهینامه تسلیم شود.

۶- اگر امکان از بین رفتن بیمه یا تضمین مالی دیگر به عللی غیر از انقضای مهلت اعتبار بیمه یا تضمین مشخص شده در گواهینامه به موجب بند (۲) این ماده، قبل از سپری شدن سه ماه از تاریخی که در آن، اعلامیه انقضای آن به مقامهای مذکور در بند (۵) فوق داده شده وجود داشته باشد، بیمه یا تضمین مالی دیگر، الزامات این ماده را تأمین نخواهد کرد، مگر این که گواهینامه به این مقامها تسلیم یا گواهینامه جدیدی ظرف مدت مذکور صادر شده باشد. مفاد اخیرالذکر باید به طور مشابه، در مورد هر اصلاحیه‌ای در بیمه یا تضمینی که الزامات این ماده را پوشش نمی دهد، اعمال شود.

۷- دولت ثبت کشتی با رعایت مفاد این ماده، شرایط صدور و اعتبار گواهینامه را تعیین خواهد کرد.

۸- هیچ چیز در این کنوانسیون نباید به عنوان عامل بازدارنده یک دولت عضو از اعتماد به اطلاعات به دست آمده از سایر دولتها یا سازمانها یا سایر سازمانهای بین‌المللی در رابطه با اعتبار مالی موجود ارائه کنندگان بیمه یا تضمین مالی دیگر از نظر این کنوانسیون تفسیر شود. در چنین مواردی، دولت عضوی که به چنین اطلاعاتی اعتماد کرده از مسؤولیت خود به عنوان دولت صادرکننده گواهینامه‌ای که در بند (۲) این ماده مقرر شده است، مبری نخواهد شد.

۹- گواهینامه‌هایی که به موجب تفویض اختیار دولت عضو صادر یا تأیید شده است باید توسط سایر دولتهای عضو برای مقاصد این کنوانسیون پذیرفته شود و باید توسط سایر دولتهای عضو دارای همان اعتباری تلقی شود که گواهینامه‌هایی که خود آنها صادر یا تأیید کرده‌اند از آن برخوردار هستند، حتی اگر گواهینامه صادره یا تأیید شده مربوط به کشتی باشد که توسط یک دولت عضو ثبت نشده باشد. یک دولت عضو اگر اعتقاد داشته باشد که بیمه‌گر یا تضمین کننده مذکور در گواهینامه بیمه، از نظر مالی قادر به تأمین تعهدات مقرر در این کنوانسیون نیست می‌تواند در هر زمانی درخواست مشاوره با دولت صادر کننده یا تأیید کننده گواهینامه را بنماید.

۱۰- هر دعوایی برای جبران خسارت آلودگی می‌تواند به طور مستقیم علیه بیمه‌گر یا شخص دیگر ارائه کننده تضمین مالی برای مسئولیت مالک ثبت شده، برای خسارت آلودگی اقامه شود. در چنین موردی خواننده می‌تواند به دفاعیه‌هایی که مالک کشتی محق بوده است که به آنها استناد کند (غیر از ورشکستگی یا انحلال مالک کشتی) از جمله تحدید مسئولیت به موجب ماده (۶) این کنوانسیون استناد کند. بعلاوه، حتی اگر مالک کشتی محق به تحدید مسئولیت به موجب ماده (۶) این کنوانسیون نباشد، خواننده می‌تواند مسئولیت را به میزانی برابر با میزان بیمه یا تضمین مالی دیگری محدود کند که طبق بند (۱) لازم است نگهداری شود. افزون بر آن خواننده می‌تواند به این دفاع استناد کند که خسارت آلودگی ناشی از سوء رفتار عمدی مالک کشتی بوده است، اما خواننده نباید به دفاع دیگری استناد کند که خواننده احیاناً محق بوده در جریان دادرسی که توسط مالک کشتی علیه خواننده اقامه شده، به آن استناد کند. در هر صورت خواننده حق خواهد داشت که مالک کشتی را به جریان دادرسی فراخواند.

۱۱- یک دولت عضو نباید به کشتی تحت پرچم خود که این ماده در مورد آن اعمال می‌شود، اجازه دهد که در هیچ زمانی مورد بهره‌برداری قرار گیرد مگر این که گواهینامه‌ای به موجب بند (۲) یا (۱۴) این ماده صادر شده باشد.

۱۲- هر دولت عضو با رعایت مفاد این ماده، باید به موجب قانون ملی خود، اطمینان حاصل نماید که بیمه یا تضمین دیگر به میزانی که در بند (۱) این ماده مقرر شده است، در مورد هر کشتی با ظرفیت ناخالص بیشتر از هزارتن - هر کجا که ثبت شده باشد - در زمان ورود یا ترک بندر واقع در قلمرو آن یا در زمان ورود یا ترک تسهیلات فراساحلی واقع در دریای سرزمینی آن وجود دارد.

۱۳- صرف نظر از مقررات بند (۵) فوق، دولت عضو می تواند به دبیرکل اعلام نماید که برای مقاصد بند (۱۲) این ماده، کشتی ها ملزم به همراه داشتن یا ارائه گواهینامه مقرر در بند (۲) این ماده در زمان ورود یا ترک بندری در قلمرو آن یا رسیدن یا ترک تسهیلات فراساحلی واقع در آبهای سرزمینی آن نیستند، مشروط بر این که دولت عضوی که گواهینامه مقرر به موجب بند (۲) این ماده را صادر می کند به دبیرکل اعلام کرده باشد که سوابق را به شکل الکترونیکی، قابل دسترس برای کلیه دولتهای عضو، مؤید وجود گواهینامه و قادر کننده دولتهای عضو به ایفاء وظایفشان به موجب بند (۱۲) این ماده، نگهداری می کند.

۱۴- اگر بیمه یا تضمین مالی دیگر در مورد کشتی که متعلق به یک دولت عضو است، نگهداری نشود مفاد این ماده در خصوص کشتی مزبور قابل اعمال نخواهد بود، اما کشتی مزبور باید گواهینامه صادره توسط مقام صلاحیتدار دولت ثبت کشتی را که حاکی از تعلق کشتی به آن دولت است و این که مسؤلیت کشتی به میزان مذکور در بند (۱) این ماده تحت پوشش قرار گرفته است، به همراه داشته باشد. گواهینامه مزبور تا سر حد امکان باید با نمونه مذکور در بند (۲) این ماده هماهنگ باشد.

۱۵- یک دولت می تواند به هنگام تنفیذ، پذیرش، تصویب، یا الحاق به این کنوانسیون، یا در هر زمان پس از آن، اعلام نماید که این ماده در مورد کشتیهایی که منحصرأ در منطقه موضوع جزء (۱) بند (الف) ماده (۲) این کنوانسیون در آن دولت مورد بهره برداری قرار می گیرند، اعمال نمی شود.

#### ماده ۸- مرور زمان

حقوق مربوط به جبران خسارت به موجب این کنوانسیون جز در صورتی که دعوایی تحت شرایط مقرر، ظرف سه سال از تاریخ وقوع خسارت اقامه شده باشد، از بین خواهد رفت. با این حال در هیچ موردی یک دعوا پس از شش سال از تاریخ سانحه موجب خسارت، نمی تواند اقامه شود. در مواردی که سانحه ای مرکب از تعدادی از وقایع است، دوره شش ساله از تاریخ نخستین واقعه شروع می شود.

#### ماده ۹- صلاحیت

۱- هنگامی که سانحه ای، موجب خسارت آلودگی در قلمرو یک یا چند دولت عضو از جمله دریای سرزمینی یا منطقه موضوع جزء (۲) بند (الف) ماده (۲) این کنوانسیون شود یا اقدامات پیشگیرانه جهت پیشگیری یا تقلیل خسارت آلودگی در قلمرو مزبور از جمله دریای سرزمینی یا در منطقه مزبور اتخاذ شده باشد، اقامه دعاوی جبران خسارت علیه مالک کشتی، بیمه گر یا شخص دیگر ارائه کننده تضمین برای مسؤلیت مالک کشتی، فقط می تواند در دادگاههای هر یک از دولتهای عضو مزبور اقامه گردد.

۲- اخطاریه متعارفی در مورد هر دعوایی که بر اساس بند (۱) این ماده اقامه شده است باید به هر خواننده داده شود.

۳- هر دولت عضو باید اطمینان نماید که دادگاههای آن جهت رسیدگی به دعاوی جبران خسارت به موجب این کنوانسیون، صلاحیت دارند.

#### ماده ۱۰- شناسایی و اجراء

۱- هر رأی صادره توسط دادگاه دارای صلاحیت طبق ماده (۹) این کنوانسیون که در دولت صادرکننده قابل اجراء است و به طرق عادی نیز قابل تجدید نظر نباشد، جز در موارد زیر، در هر دولت عضو مورد شناسایی قرار خواهد گرفت:

الف) چنانچه رأی از طریق تقلب به دست آمده باشد؛ یا

ب) چنانچه به خواننده اخطار به متعارف و فرصت عادلانه برای طرح مطلب وی داده نشده باشد.

۲- رأیی که به موجب بند (۱) این ماده شناسایی شده است، در هر دولت عضو به محض انجام تشریفات لازم در آن دولت قابل اجراء خواهد بود. تشریفات نباید مجوزی برای اعاده دادرسی از حیث ماهیت باشد.

#### ماده ۱۱- شرط جانشینی

این کنوانسیون در تاریخی که برای امضاء مفتوح می‌شود جانشین هر کنوانسیون لازم‌الاجراء یا مفتوح برای امضاء، تصویب یا الحاق خواهد شد اما فقط تا حدی که کنوانسیون مزبور با این کنوانسیون در تعارض باشد، با این حال، هیچ یک از مفاد این ماده بر تعهدات دولتهای عضو در قبال دولتهای غیرعضو این کنوانسیون که از کنوانسیون مزبور ناشی گردد، تأثیری نخواهد داشت.

#### ماده ۱۲- امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق

۱- این کنوانسیون در مقر سازمان از تاریخ ۱ اکتبر ۲۰۰۱ میلادی تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۰۲ میلادی (برابر با ۱۰/۷/۱۳۸۰ هجری شمسی تا ۹/۷/۱۳۸۱ هجری شمسی) جهت امضاء مفتوح خواهد بود و پس از آن برای الحاق مفتوح باقی خواهد ماند.

۲- دولتها می‌توانند رضایت خود برای التزام به این کنوانسیون را به روشهای زیر ابراز دارند:

الف) امضاء بدون شرط تنفیذ پذیرش یا تصویب؛ یا

ب) امضاء به شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب که متعاقب آن تنفیذ، پذیرش یا

تصویب صورت گیرد؛ یا

ب) الحاق.

۳- تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به وسیله سپردن سندی به همین منظور نزد دبیر کل، صورت خواهد گرفت.

۴- هر سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق سپرده شده پس از لازم الاجراء شدن اصلاحیه این کنوانسیون، در مورد همه دولتهای عضو موجود، یا پس از کامل شدن تمام اقدامات لازم برای لازم الاجراء شدن اصلاحیه در مورد دولتهای عضو مزبور، چنین تلقی خواهد گردید که شامل این کنوانسیون به گونه اصلاح شده توسط اصلاحیه خواهد بود.

#### ماده ۱۳- دولتهایی با بیش از یک نظام حقوقی

۱- اگر دولتی دارای دو یا چند واحد سرزمینی باشد که در آنها نظامهای مختلف حقوقی در رابطه با موضوعات مورد حکم در این کنوانسیون قابل اعمال است، می تواند در زمان امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق اعلام کند که این کنوانسیون به تمام واحدهای سرزمینی آن یا فقط به یک واحد یا چند واحد از آنها تعمیم خواهد یافت و می تواند در هر زمانی این اعلامیه را با تسلیم اعلامیه دیگری تغییر دهد.

۲- هر اعلامیه مزبور به آگاهی دبیر کل خواهد رسید و باید واحدهای سرزمینی را که این کنوانسیون در مورد آنها اعمال می شود، به طور صریح بیان نماید.

۳- در رابطه با دولت عضوی که چنین اعلامیه ای را صادر نموده است:

الف) در تعریف «مالک ثبت شده» در بند (۴) ماده (۱) این کنوانسیون اشاره ها به دولت، اشاره به واحد سرزمینی مزبور، تعبیر خواهد شد.

ب) اشاره ها به دولت ثبت کشتی، و در رابطه با گواهینامه بیمه اجباری، اشاره ها به دولت صادرکننده یا تأیید کننده، اشاره به واحد سرزمینی تعبیر خواهد شد که به ترتیب در آن، کشتی ثبت شده است و گواهینامه را صادر یا تصدیق می کند.

ب) اشاره‌ها در این کنوانسیون به الزامات قانون ملی، اشاره به الزامات قانون واحد سرزمینی مربوط تعبیر خواهد شد.

ت) اشاره‌ها در مواد (۹) و (۱۰) این کنوانسیون به دادگاهها، و آرائی که باید در دولتهای عضو مورد شناسایی قرار گیرند، به ترتیب اشاره به دادگاههای واحد سرزمینی مربوط، و آرائی که باید در آن مورد شناسایی قرار گیرند، تعبیر خواهد شد.

#### ماده ۱۴- لازم الاجراء شدن

۱- این کنوانسیون یک سال پس از تاریخی لازم الاجراء خواهد شد که در آن تاریخ، هجده دولت، از جمله پنج دولت که مجموع ظرفیت ناخالص کشتیهای هر یک از آنها کمتر از یک میلیون تن نباشد، کنوانسیون را بدون شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب امضاء کرده باشند، یا اسناد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق را نزد دبیر کل سپرده باشند.

۲- برای هر دولتی که پس از تحقق شرایط مندرج در بند (۱) فوق جهت لازم الاجراء شدن، این کنوانسیون را مورد تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق قرار دهد، این کنوانسیون سه ماه پس از تاریخ سپردن سند مربوط توسط دولت مزبور لازم الاجراء خواهد گردید.

#### ماده ۱۵- فسخ

۱- هر دولت عضو می‌تواند عضویت خود را در این کنوانسیون در هر زمان پس از تاریخی که در آن، این کنوانسیون برای دولت مزبور لازم الاجراء می‌شود، فسخ نماید.

۲- فسخ عضویت از طریق سپردن سندی نزد دبیر کل نافذ خواهد شد.

۳- فسخ عضویت، پس از انقضاء مدت یک سال، یا هر مدت طولانی‌تری که ممکن است در سند فسخ عضویت قید شده باشد، از تاریخ سپردن سند آن نزد دبیر کل نافذ خواهد شد.



### ماده ۱۶- بازنگری یا اصلاح

- ۱- سازمان می تواند به منظور بازنگری یا اصلاح این کنوانسیون، فراهمایی (کنفرانس) را برگزار نماید.
- ۲- سازمان بنا به درخواست حداقل یک سوم دولتهای عضو، فراهمایی (کنفرانس) دولتهای عضو را به منظور بازنگری یا اصلاح این کنوانسیون برگزار خواهد نمود.

### ماده ۱۷- امین اسناد

- ۱- این کنوانسیون نزد دبیر کل سپرده خواهد شد.
  - ۲- دبیر کل باید:
- الف) موارد زیر را به اطلاع تمام دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده اند یا به آن ملحق شده اند، برساند:
- (۱) هر امضاء جدید یا سپردن سند به همراه تاریخ آن؛
  - (۲) تاریخ لازم الاجراء شدن این کنوانسیون؛
  - (۳) سپردن هرگونه سند فسخ عضویت در این کنوانسیون به همراه تاریخ سپردن سند و تاریخی که در آن، فسخ عضویت نافذ می شود؛ و
  - (۴) سایر اعلامیه ها و اطلاعیه صادر شده به موجب این کنوانسیون.
- ب) نسخه های برابر با اصل این کنوانسیون را به کلیه دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء نموده اند یا به آن ملحق شده اند، ارسال نماید.

### ماده ۱۸- ارسال به سازمان ملل متحد

- به محض لازم الاجراء شدن این کنوانسیون متن آن توسط دبیر کل به دبیرخانه سازمان ملل متحد برای ثبت و انتشار طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد، ارسال خواهد شد.

شماره: ۳۶۶/۱۱۷۴۰

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۰۶

پوست:

ماده ۱۹- زبانها

این کنوانسیون در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی تنظیم شده است که هر یک از متون دارای اعتبار یکسان هستند.

این کنوانسیون در روز ۲۳ ماه مارس ۲۰۰۱ (برابر با ۴ فروردین ۱۳۸۰ هجری شمسی) در لندن تصویب شد.  
در تأیید مراتب فوق، امضاء کنندگان زیر که از طرف دولتهای متبوع خود بدین منظور دارای اختیار کامل هستند این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند.

شماره: ۳۶۶/۱۱۷۴

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۰۶

پیوست

**پیوست**

گواهینامه بیمه یا تضمین مالی دیگر درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی  
 نفت سوخت کشتی

صادر شده طبق مفاد ماده (۷) کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای  
 خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، مصوب ۲۰۰۱ میلادی (برابر با  
 ۱۳۸۰ هجری شمسی)

نام کشتی	شماره یا حروف مشخص	شماره شناسایی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کشتی	بندر ثبت	نام و نشانی کامل محل اصلی کسب و کار مالک ثبت شده

بدین وسیله گواهی می‌شود که برای کشتی فوق یک بیمه نامه یا تضمین مالی دیگر  
 معتبر وجود دارد که الزامات ماده (۷) کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای  
 خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، مصوب ۲۰۰۱ میلادی (برابر با ۱۳۸۰ هجری شمسی)  
 را تأمین می‌نماید.

نوع تضمین: .....

مدت تضمین: .....

نام و نشانی بیمه‌گر(ها) و/ یا تضمین کننده (ها)

نام: .....

نشانی: .....

شماره: ۳۶۶/۱۱۷۴۰

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۰۴

بسته

پوست:

این گواهینامه تا تاریخ ..... دارای اعتبار است.  
صادر شده یا تصدیق شده توسط دولت

(عنوان کامل دولت)

یا

متن زیر باید هنگامی مورد استفاده قرار گیرد که یک دولت عضو، خود را از بند  
(۳) ماده (۷) بهره‌مند می‌گرداند:

این گواهینامه با تجویز دولت ..... (عنوان کامل دولت) توسط  
..... (نام مؤسسه یا سازمان) در ..... در  
..... صادر گردیده است.

(مکان) (تاریخ)

(امضاء و عنوان مقام مسؤول صادرکننده یا تصدیق کننده)

نکات توضیحی:

۱) در صورت تمایل، عنوان دولت می‌تواند شامل اشاره به مقام دولتی صالح  
دولت محل صدور گواهینامه نیز باشد.

۲) چنانچه کل میزان تضمین از بیش از یک منبع تأمین شده باشد، میزان هر یک  
از منابع باید مشخص شود.

۳) اگر تضمین در شکلهای گوناگون ارائه شود، این شکلهای باید برشمرده شوند.

شماره: ۳۶۶/۱۱۷۴

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۰۶

پیوست

۴) قلم اطلاعاتی «مدت تضمین» باید تاریخی که تضمین مزبور از آن تاریخ نافذ می شود را تصریح نماید.

۵) قلم اطلاعاتی «نشانی» بیمه گر(ها) و یا تضمین کننده(ها) باید بیانگر محل اصلی کسب و کار بیمه گر(ها) و یا تضمین کننده(ها) باشد. در صورت اقتضاء باید محل ایجاد کسب و کار بیمه یا تضمین دیگر، قید گردد.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن کنوانسیون، شامل مقدمه و نوزده ماده و یک پیوست در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ بیست و هشتم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و نه مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

علی لاریجانی