

شماره: ۳۶۴/۱۱۹۳۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۰۳

پیوست:

بسته

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان
شماره ثبت: ۱۹،۱۱،۳۸۴۱۸ صبح
تاریخ ثبت:
عصر
اقدام کننده: ۸۹، ۳، ۳

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 ناپروبی در باره انتقال کشتیها
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 ناپروبی درباره انتقال لاشه کشتیها

ماده واحده- به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی ناپروبی درباره انتقال لاشه کشتیها، مصوب ۲۰۰۷ میلادی (برابر با ۱۳۸۶ هجری شمسی) به شرح پیوست ملحق گردد و با توجه به بند (۴) ماده (۱۵) با انتخاب روش داوری موضوع جزء (پ) بند (۱) ماده (۲۸۷) کنوانسیون سازمان ملل متحد در باره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی) اسناد الحاق را نزد امین اسناد تودیع نماید.

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

تبصره ۲- ارجاع به داوری موضوع ماده واحده توسط دولت جمهوری اسلامی ایران منوط به رعایت قوانین و مقررات مربوط است.

تبصره ۳- رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران برای هرگونه بازنگری یا اصلاح کنوانسیون در اجراء ماده (۱۴) آن، الزامی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

کنوانسیون بین‌المللی ناپروبی درباره انتقال لاشه کشتیها مصوب ۲۰۰۷ میلادی (برابر با ۱۳۸۶ هجری شمسی)

مقدمه

دولتهای عضو این کنوانسیون؛

با آگاهی از این واقعیت که لاشه کشتیها، در صورت عدم انتقال ممکن است سبب

ایجاد خطری برای دریانوردی یا محیط زیست دریایی شوند؛

با اعتقاد به نیاز به تصویب رویه‌ها و قواعد بین‌المللی یکسان جهت حصول اطمینان از انتقال فوری و مؤثر لاشه کشتیها و پرداخت غرامت برای هزینه‌های مترتب بر آن؛

با توجه به این که بسیاری از لاشه کشتی‌ها ممکن است در قلمرو دولتها از جمله دریای سرزمینی واقع شده باشند؛

با تصدیق منافی که از یکنواختی نظام‌های حقوقی حاکم بر مسؤولیت و پاسخگویی (مالی) برای انتقال لاشه کشتی‌های موجد خطر حاصل می‌شود؛

با در نظر داشتن اهمیت کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱/۹/۱۹ هجری شمسی) در خلیج منگکو و حقوق بین‌المللی عرفی دریاها و نیاز بعدی جهت اجراء این کنوانسیون طبق مفاد مزبور؛ به شرح زیر توافق نموده اند:

ماده ۱- تعاریف

از نظر این کنوانسیون:

۱- «منطقه کنوانسیون» یعنی منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت عضو، که طبق حقوق بین‌الملل تعیین شده است یا اگر دولت عضوی چنین منطقه‌ای را تعیین نکرده است یک منطقه فراتر یا مجاور دریای سرزمینی آن دولت که توسط دولت مزبور طبق حقوق بین‌الملل تعیین شده و بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدائی که از آنها عرض دریای سرزمینی آن اندازه‌گیری می‌شود، امتداد نمی‌یابد.

۲- «کشتی» یعنی شناور دریایما از هر نوع که باشد و شامل قایقهای پرنده، هوا ناوها، زیر دریایی‌ها، ناوهای شناور و سکوهای شناور، به استثناء زمانی که سکوهای مزبور در موقعیتی قرار دارند که به امر اکتشاف، استخراج یا استحصال منابع معدنی بستر دریا مشغول هستند، می‌شود.

۳- «سانحه دریایی» یعنی تصادم کشتیها، به گل نشستن یا حادثه دیگر دریانوردی، یا اتفاق دیگری در کشتی، یا خارج از آن، که منجر به خسارت عمده یا تهدید قریب الوقوع بروز خسارت عمده به کشتی یا محموله آن می شود.

۴- «لاشه کشتی» در پی یک سانحه دریایی، یعنی:

الف) کشتی مغروق یا به گل نشسته؛ یا

ب) هر بخشی از کشتی مغروق یا به گل نشسته از جمله هر شیئی که در کشتی مزبور وجود دارد یا وجود داشته است؛ یا

پ) هر شیئی که در دریا از کشتی جدا شده است و به گل نشسته، غرق شده یا در دریا در حرکت است؛ یا

ت) کشتی که در آستانه غرق شدن یا به گل نشستن است یا عرفاً انتظار به گل نشستن یا غرق شدن آن می رود چنانچه اقدامات مؤثر برای کمک به کشتی یا هر گونه اموال در معرض خطر، قبلاً اتخاذ نشده باشد.

۵- «خطر» یعنی هر وضعیت یا تهدیدی که:

الف) خطر یا مانعی برای دریانوردی ایجاد می کند؛ یا

ب) عرفاً انتظار می رود که سبب بروز پیامدهای وسیع زیانبار برای محیط زیست دریایی، یا خسارت به خط ساحلی یا منافع مربوط یک یا چند دولت شود.

۶- «منافع مربوط» یعنی منافع دولت ساحلی که به طور مستقیم به وسیله لاشه کشتی تحت تأثیر یا مورد تهدید قرار می گیرد، مانند:

الف) فعالیت های دریایی در ساحل، بندر و دهانه رود، از جمله فعالیت های ماهیگیری که شیوه اصلی امرار معاش اشخاص مربوط را تشکیل می دهد؛

ب) جاذبه های گردشگری و سایر منافع اقتصادی منطقه مربوط؛

پ) سلامت جمعیت ساحلی و رفاه منطقه مربوط از جمله محافظت از منابع زنده دریایی و حیات وحش، و

ت) زیر ساخت فرا ساحلی و زیرآبی.

۷- «انتقال» یعنی هر شکل پیشگیری، کاهش یا حذف خطر ناشی از لاشه کشتی. «انتقال»، «انتقال یافته» و «در حال انتقال» بر این اساس تفسیر می‌شوند.

۸- «مالک ثبت شده» یعنی شخص یا اشخاص ثبت شده به عنوان مالک کشتی، یا در صورت فقدان ثبت، شخص یا اشخاصی که در زمان سانحه دریایی مالک کشتی می‌باشند. 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.

۹- «بهره بردار کشتی» یعنی مالک کشتی یا هر سازمان یا شخص دیگری مانند مدیر، یا مستأجر کشتی لخت، که مسئولیت بهره برداری از کشتی را از طرف مالک کشتی بر عهده گرفته است و با فرض چنین مسئولیتی، موافقت نموده تا همه وظایف و مسئولیتهای مقرر به موجب مجموعه مقررات بین‌المللی مدیریت ایمنی آن طور که اصلاح شده را بر عهده گیرد.

۱۰- «دولت تحت تأثیر» یعنی دولتی که لاشه کشتی در منطقه کنوانسیون آن دولت واقع شده است.

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

۱۲- «سازمان» یعنی سازمان بین‌المللی دریانوردی.

۱۳- «دبیر کل» یعنی دبیر کل سازمان.

ماده ۲- اهداف و اصول کلی

۱- یک دولت عضو می‌تواند اقداماتی را طبق این کنوانسیون در رابطه با انتقال لاشه کشتی که در منطقه کنوانسیون موجب خطر می‌شود، اتخاذ نماید.

۲- اقدامات اتخاذ شده توسط دولت تحت تأثیر طبق بند (۱) باید متناسب با خطر باشد.

۳- چنین اقداماتی نباید فراتر از مواردی باشد که به طور متعارف برای انتقال لاشه کشتی که خطری را ایجاد می کند، ضروری است، و باید به محض انتقال لاشه کشتی متوقف شود. اقدامات مزبور نباید به نحو غیر ضروری به حقوق و منافع سایر دولتها از جمله دولت ثبت کشتی و هر شخص مرتبط اعم از حقیقی یا حقوقی خدشه وارد کند.

۴- اعمال این کنوانسیون در منطقه کنوانسیون، یک دولت عضو را محق به ادعا یا اعمال حاکمیت یا حقوق حاکمیتی بر هر بخش از دریای آزاد نمی نماید.

۵- چنانچه تأثیرات سانحه دریایی که منجر به ایجاد لاشه کشتی می شود، دولتی غیر از دولت تحت تأثیر را شامل شود، دولتهای عضو باید برای همکاری تلاش نمایند.

ماده ۳- دامنه شمول

۱- این کنوانسیون، جز در صورتی که به نحو دیگری در این کنوانسیون مقرر شده باشد، در مورد لاشه کشتی ها در منطقه کنوانسیون اعمال خواهد شد.

۲- یک دولت عضو می تواند اعمال این کنوانسیون را به لاشه کشتیهای واقع در قلمرو خود، از جمله دریای سرزمینی، با رعایت بند (۴) ماده (۴) این کنوانسیون تعمیم دهد. از این رو، در این صورت، دولت عضو باید دبیر کل را در زمان اعلام رضایت خود به التزام به این کنوانسیون، یا هر زمان بعد از آن، آگاه کند. چنانچه دولت عضوی اطلاعیه ای را در مورد اعمال این کنوانسیون به لاشه کشتیهای واقع در قلمرو خود از جمله دریای سرزمینی صادر کرده باشد، این امر هیچ لطمه ای به حقوق و تعهدات آن دولت برای اتخاذ اقداماتی در رابطه با لاشه کشتیهای واقع در قلمرو آن از جمله دریای سرزمینی به غیر از جانمایی، علامتگذاری و انتقال آنها طبق این کنوانسیون، وارد نمی سازد. مفاد مواد (۱۰)، (۱۱) و (۱۲) این کنوانسیون در مورد هر اقدامی که به این نحو اتخاذ شده باشد، به جز موارد مذکور در مواد (۷)، (۸) و (۹) این کنوانسیون اعمال نخواهد شد.

۳- چنانچه دولت عضوی، اطلاعیه‌ای را به موجب بند(۲) ماده (۳) این کنوانسیون صادر کرده باشد، منطقه کنوانسیون دولت تحت تأثیر شامل قلمرو از جمله دریای سرزمینی آن دولت عضو خواهد بود.

۴- اطلاعیه صادره به موجب بند(۲) ماده (۳) این کنوانسیون، اگر قبل از لازم الاجراء شدن این کنوانسیون برای آن دولت عضو صادر شده باشد به محض لازم الاجراء شدن، برای آن دولت عضو نافذ خواهد شد. اگر اطلاعیه بعد از لازم الاجراء شدن این کنوانسیون برای آن دولت عضو صادر شده باشد، شش ماه پس از دریافت آن توسط دبیر کل نافذ خواهد شد.

۵- دولت عضوی که اطلاعیه را به موجب بند(۲) ماده (۳) این کنوانسیون صادر کرده است می‌تواند از طریق ارسال اطلاعیه انصراف، خطاب به دبیر کل، در هر زمانی از آن صرف نظر نماید. اطلاعیه انصراف مزبور شش ماه پس از دریافت آن توسط دبیر کل نافذ خواهد شد، مگر این که اطلاعیه تاریخ مؤخری را تعیین کرده باشد.

ماده ۴- موارد عدم شمول

۱- این کنوانسیون در مورد اقدامات اتخاذ شده به موجب کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریای آزاد در مواقع سوانح آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۶۹ میلادی (برابر با ۱۳۴۸ هجری شمسی) آن‌طور که اصلاح شده یا پروتکل مربوط به مداخله در دریای آزاد در مواقع آلودگی توسط مواد غیرنفتی، مصوب ۱۹۷۳ میلادی (برابر با ۱۳۵۲ هجری شمسی) آن‌طور که اصلاح شده، اعمال نخواهد شد.

۲- این کنوانسیون در مورد هیچ کشتی جنگی یا کشتی دیگر تحت مالکیت یا بهره برداری یک دولت که در زمان استفاده تنها برای مقاصد غیربازرگانی دولت مورد استفاده قرار می‌گیرد، اعمال نخواهد شد مگر این که آن دولت به نحو دیگری تصمیم بگیرد.

۳- چنانچه دولت عضوی تصمیم به اعمال این کنوانسیون در مورد کشتیهای جنگی خود یا سایر کشتیهای مذکور در بند(۲) ماده (۳) این کنوانسیون بگیرد، باید دبیر کل را از این امر با تصریح شرایط چنین اعمالی آگاه نماید.

۴- الف) چنانچه دولت عضوی به موجب بند(۲) ماده (۳) این کنوانسیون، اطلاعیه‌ای را صادر کرده، باشد، مفاد زیرین این کنوانسیون در قلمرو آن از جمله دریای سرزمینی اعمال نخواهد شد:

(۱) بند(۴) ماده (۲) این کنوانسیون

(۲) بند های (۱)، (۵)، (۷)، (۸)، (۹) و (۱۰) ماده (۹) این کنوانسیون

(۳) ماده (۱۵) این کنوانسیون

ب) بند(۴) ماده (۹) این کنوانسیون، تا حدی که در مورد قلمرو از جمله دریای سرزمینی یک دولت عضو اعمال می‌شود باید به شرح زیر قرائت شود:
با رعایت قانون ملی دولت تحت تأثیر، مالک ثبت شده می‌تواند از طرف مالک با هر نجات دهنده یا شخص دیگری برای انتقال لاشه کشتی که مشخص شده خطری را ایجاد می‌کند، قرارداد منعقد نماید. قبل از شروع چنین انتقالی، دولت تحت تأثیر می‌تواند فقط تا حد ضروری برای حصول اطمینان از این که انتقال به روشی انجام می‌شود که طبق ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی است، شرایطی را برای چنین انتقالی وضع نماید.

ماده ۵ - گزارش دهی در مورد لاشه کشتیها

۱- یک دولت عضو باید فرمانده و بهره بردار کشتی را که پرچم آن را برافراشته است ملزم نماید که وقتی آن کشتی دچار سانحه دریایی منجر به ایجاد لاشه کشتی می‌شود، بدون تأخیر مراتب را به دولت تحت تأثیر گزارش دهد. تا حدی که تعهد گزارش دهی به موجب این ماده، اعم از این که توسط فرمانده یا بهره بردار کشتی ایفاء شده باشد، سایرین ملزم به گزارش دهی نیستند.

۲- چنین گزارشهایی باید حاوی نام و محل اصلی کسب و کار مالک ثبت شده و کلیه اطلاعات ضروری مرتبط برای دولت تحت تأثیر، برای تعیین این باشد که آیا لاشه کشتی خطری را طبق ماده (۶) به همراه دارد، از جمله:

الف) محل استقرار دقیق لاشه کشتی؛

ب) نوع، اندازه و ساختار لاشه کشتی؛

پ) ماهیت خسارت وارده به لاشه کشتی و شرایط لاشه کشتی؛

ت) چిستی و مقدار محموله، به ویژه هرگونه مواد خطرناک و سمی؛ و

ث) مقدار و نوع نفت، از جمله نفت سوخت و روغن روان کننده در کشتی.

ماده ۶ - تعیین خطر

به هنگام تعیین این که آیا لاشه کشتی خطری ایجاد می کند، معیارهای زیر باید

توسط دولت تحت تأثیر در نظر گرفته شود:

الف) نوع، اندازه و ساختار لاشه کشتی؛

ب) عمق آب در منطقه؛

پ) میزان جزر و مد و جریانات آب در منطقه؛

ت) مناطق دریایی فوق العاده حساس شناسایی شده و در صورت اقتضاء تعیین

شده طبق دستورالعملهای مصوب سازمان، یا در مواردی که اقدامات اجباری خاص به

موجب بند (۶) ماده (۲۱۱) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای، مصوب

۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱) هجری شمسی تصویب شده است، منطقه ای که به وضوح

منطقه انحصاری اقتصادی تعریف شده است؛

ث) نزدیک بودن مسیرهای کشتیرانی یا خطوط رفت و آمد ایجاد شده؛

ج) تراکم و تواتر رفت و آمد کشتیها؛

چ) نوع رفت و آمد؛

ح) چيستی و مقدار محموله لاشه کشتی، مقدار و انواع نفت (مانند نفت سوخت و

روغن روان کننده) موجود در لاشه کشتی و به ویژه خسارت احتمالی در صورت رها

شدن محموله یا سوخت در محیط زیست دریایی؛

خ) در معرض آسیب بودن تسهیلات بندری؛

د) شرایط هواشناختی و آب نگاشتی غالب؛

ذ) پستی و بلندی های زیرآبی در منطقه؛

ر) ارتفاع لاشه کشتی در زیر یا بالای سطح آب در پایین‌ترین حد جزر و مد

نجومی؛

ز) نیم رخ‌های صوتی و مغناطیسی لاشه کشتی؛

ژ) نزدیک بودن تأسیسات فراساحلی، خطوط لوله، کابلهای مخابراتی و سازه‌های

مشابه؛ و

س) هرگونه شرایط دیگری که ممکن است انتقال لاشه کشتی را ایجاب کند.

ماده ۷ - تعیین محل لاشه کشتیها

- ۱- دولت تحت تأثیر باید به محض آگاهی از وجود یک لاشه کشتی، تمام روشهای عملی از جمله مساعی جمیله دولتها و سازمانها را به کار گیرد تا به عنوان یک امر اضطراری دریانوردان و دولتهای مرتبط را از ماهیت و محل لاشه کشتی آگاه نماید.
- ۲- اگر دولت تحت تأثیر دلیلی برای اعتقاد به این داشته باشد که لاشه کشتی دارای خطر است، باید اطمینان حاصل نماید که کلیه تمهیدات عملی برای تعیین محل دقیق لاشه کشتی اتخاذ شده است.

ماده ۸ - علامتگذاری لاشه کشتیها

- ۱- اگر دولت تحت تأثیر تشخیص دهد که لاشه کشتی خطری را ایجاد می‌کند، آن دولت باید اطمینان حاصل نماید که کلیه تمهیدات متعارف برای علامتگذاری لاشه کشتی مزبور صورت پذیرفته است.
- ۲- در علامتگذاری لاشه کشتی، باید کلیه تمهیدات عملی اتخاذ شود تا اطمینان حاصل گردد که علامتگذاریها طبق نظام پذیرفته شده بین‌المللی برای بویه گذاری مورد استفاده در منطقه ای که لاشه کشتی در آن واقع شده، صورت می‌پذیرد.
- ۳- دولت تحت تأثیر باید مختصات علامتگذاری لاشه کشتی را با استفاده از کلیه روش‌های مقتضی، از جمله انتشارات دریایی مناسب، منتشر نماید.

ماده ۹ - اقداماتی جهت تسهیل انتقال لاشه کشتیها

۱- اگر دولت تحت تأثیر تشخیص دهد که لاشه کشتی خطری را ایجاد می‌کند، آن دولت باید بدون درنگ:

(الف) به دولت ثبت کشتی و مالک ثبت شده اطلاع دهد؛ و

(ب) با دولت ثبت کشتی و سایر دولتهای تحت تأثیر از لاشه کشتی درمورد اقداماتی که باید در رابطه با لاشه کشتی اتخاذ شود، مشورت نماید.

۲- مالک ثبت شده باید لاشه کشتی را که مشخص شده ایجاد خطر می‌نماید، انتقال دهد.

۳- وقتی تشخیص داده شده باشد که لاشه کشتی ایجاد خطر می‌کند، مالک ثبت شده یا طرف ذی‌نفع دیگر باید دلیل و مدرک بیمه یا تضمین مالی دیگر را به نحو مقرر در ماده (۱۲) این کنوانسیون به مقام صالح دولت تحت تأثیر ارایه نماید.

۴- مالک ثبت شده می‌تواند جهت انتقال لاشه کشتی که مشخص شده خطری ایجاد می‌نماید از طرف مالک با هر نجات دهنده یا شخص دیگر، قرارداد منعقد نماید. قبل از شروع چنین انتقالی، دولت تحت تأثیر می‌تواند فقط تا حد ضروری برای حصول اطمینان از این که انتقال به روشی انجام می‌گیرد که طبق ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی است، شرایطی را برای چنین انتقالی وضع نماید.

۵- چنانچه انتقال موضوع بندهای (۲) و (۴) ماده (۹) این کنوانسیون آغاز شده باشد، دولت تحت تأثیر می‌تواند فقط تا حد ضروری برای حصول اطمینان از این که انتقال به طور مؤثر به روشی انجام می‌گیرد که طبق ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی است، در عملیات انتقال مداخله کند.

۶- دولت تحت تأثیر باید:

(الف) مهلت متعارفی که طی آن مالک ثبت شده باید لاشه کشتی را با درنظر داشتن

ماهیت خطر مشخص شده طبق ماده (۶) این کنوانسیون انتقال دهد، وضع نماید؛

ب) مالک ثبت شده را به طور کتبی از مهلتی که آن دولت در نظر گرفته است، آگاه کند و مشخص نماید که اگر مالک ثبت شده لاشه کشتی را در مهلت مزبور، انتقال ندهد، دولت مزبور می‌تواند مبادرت به انتقال لاشه کشتی به هزینه مالک ثبت شده بنماید؛ و

پ) به مالک ثبت شده به طور کتبی اطلاع دهد که قصد دارد در شرایطی که خطر به طور مشخص تشدید می‌شود، بی‌درنگ مداخله نماید.

۷- اگر مالک ثبت شده لاشه کشتی را ظرف مهلت مقرر طبق جزء (الف) بند (۶) ماده (۹) این کنوانسیون انتقال ندهد، یا نتوان با مالک ثبت شده تماس داشت، دولت تحت تأثیر می‌تواند لاشه کشتی را از طریق عملی‌ترین و سریع‌ترین روش‌های ممکن سازگار با ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی انتقال دهد.

۸- در شرایطی که اقدام فوری لازم باشد و بر این اساس دولت تحت تأثیر، دولت ثبت کشتی و مالک ثبت شده را از این موضوع آگاه کرده باشد، دولت تحت تأثیر می‌تواند لاشه کشتی را از طریق عملی‌ترین و سریع‌ترین روش‌های ممکن سازگار با ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی انتقال دهد.

۹- دولتهای عضو باید اقدامات مناسبی را به موجب قانون ملی خود برای حصول اطمینان از رعایت بندهای (۲) و (۳) ماده (۹) این کنوانسیون توسط مالکان ثبت شده خود اتخاذ کنند.

۱۰- دولتهای عضو، در صورت درخواست، موافقت خود را به دولت تحت تأثیر جهت اقدام به موجب بندهای (۴) تا (۸) ماده (۹) این کنوانسیون اعلام خواهند نمود.

۱۱- اطلاعات موضوع این ماده باید توسط دولت تحت تأثیر به مالک ثبت شده‌ای که در گزارشهای موضوع بند (۲) ماده (۵) این کنوانسیون مشخص شده است، ارائه شود.

ماده ۱۰ - مسؤولیت مالک

۱- با رعایت ماده (۱۱) این کنوانسیون، مالک ثبت شده مسؤول هزینه های جانمایی، علامتگذاری و انتقال لاشه کشتی به ترتیب به موجب مواد (۷)، (۸) و (۹) این کنوانسیون می باشد، مگر این که مالک ثبت شده ثابت کند که سانحه دریایی که موجب ایجاد لاشه کشتی شده است:

الف) ناشی از جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده ای طبیعی با ویژگی استثنائی، اجتناب ناپذیر و غیر قابل دفع بوده است؛

ب) تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت بوده است؛ یا

پ) 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.

۲- هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق مالک ثبت شده برای تحدید مسؤولیت به موجب هر نظام ملی یا بین المللی قابل اعمال، مانند کنوانسیون تحدید مسؤولیت دعاوی دریایی، مصوب ۱۹۷۶ میلادی (برابر با ۱۳۵۵ هجری شمسی) آن طور که اصلاح شده، تأثیر نمی گذارد.

۳- هیچ دعوایی برای هزینه های موضوع بند (۱) ماده (۱۱) این کنوانسیون نمی تواند علیه مالک ثبت شده مگر طبق مفاد این کنوانسیون اقامه شود. این امر هیچ خدشه ای به حقوق و تعهدات دولت عضوی که اطلاعیه ای را به موجب بند (۲) ماده (۳) این کنوانسیون در رابطه با لاشه کشتیهای واقع در قلمرو خود از جمله دریای سرزمینی، صادر کرده است به جز در مورد جانمایی، علامتگذاری و انتقال طبق این کنوانسیون، وارد نمی سازد.

۴- هیچ چیز در این ماده، خدشه ای به هر حقی جهت رجوع به اشخاص ثالث وارد نمی کند.

ماده ۱۱- استثنائات مسؤلیت

۱- مالک ثبت شده برای هزینه های موضوع بند(۱) ماده (۱۰) این کنوانسیون، اگر و تا میزانی که مسؤلیت چنین هزینه هایی معارض با موارد زیر باشد به موجب این کنوانسیون مسؤل نخواهد بود:

الف) کنوانسیون بین‌المللی مسؤلیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۶۹ میلادی (برابر با ۱۳۴۸ هجری شمسی) آن طور که اصلاح شده.

ب) کنوانسیون بین‌المللی مسؤلیت و پرداخت غرامت در مورد خسارت ناشی از حمل مواد سمی و خطرناک از طریق دریا، مصوب ۱۹۹۶ میلادی (برابر با ۱۳۷۵ هجری شمسی) آن طور که اصلاح شده.

پ) کنوانسیون مسؤلیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته ای، مصوب ۱۹۶۰ میلادی (برابر با ۱۳۳۹ هجری شمسی) آن طور که اصلاح شده یا کنوانسیون وین درباره مسؤلیت مدنی برای خسارت هسته ای، مصوب ۱۹۶۳ میلادی (برابر با ۱۳۴۲ هجری شمسی) آن طور که اصلاح شده یا قانون ملی حاکم یا ممنوع کننده تحدید مسؤلیت برای خسارت هسته ای، یا

ت) کنوانسیون بین‌المللی درباره مسؤلیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، مصوب ۲۰۰۱ میلادی (برابر با ۱۳۸۰ هجری شمسی) آن طور که اصلاح شده، مشروط بر این که کنوانسیون مربوط قابل اعمال و لازم‌الاجراء باشد.

۲- تا حدی که اقدامات اتخاذ شده به موجب این کنوانسیون به موجب قانون ملی یا یک کنوانسیون بین‌المللی قابل اعمال، عملیات نجات تلقی شود، قانون یا کنوانسیون مزبور در مورد درخواستهای پاداش یا غرامت قابل پرداخت به نجات دهندگان در موارد خارج از قواعد این کنوانسیون، اعمال می‌شود.

ماده ۱۲- بیمه اجباری یا تضمین مالی دیگر

۱- مالک ثبت شده کشتی با ظرفیت ناخالص سیصدتن و بالاتر که پرچم یک دولت عضو را برمی‌افزارد ملزم است که بیمه یا تضمین مالی دیگری مانند ضمانتنامه یک

بسته

بانک یا مؤسسه مشابه را برای پوشش مسؤولیت به موجب این کنوانسیون به میزانی معادل حدود مسؤولیت به موجب نظام ملی یا بین‌المللی حاکم اما در همه موارد نه بیش از میزان محاسبه شده طبق جزء (ب) بند (۱) ماده (۶) کنوانسیون تحدید مسؤولیت 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 ثبت کشتی احراز نماید که الزامات بند (۱) ماده (۱۲) این کنوانسیون رعایت شده است گواهینامه‌ای حاکی از آن که بیمه یا تضمین مالی دیگر طبق مفاد این کنوانسیون دارای اعتبار است برای هر کشتی با ظرفیت ناخالص سیصدتن و بالاتر 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 بیمه اجباری 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) ظرفیت ناخالص کشتی؛

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

(ت) شماره شناسایی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کشتی؛

(ث) نوع و مدت تضمین؛

(ج) نام و محل اصلی کسب و کار بیمه‌گر یا شخص دیگر ارائه‌کننده تضمین و در صورت اقتضاء محل کسب و کاری که بیمه یا تضمین در آنجا ایجاد شده است؛ و

(چ) 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 شناخته‌شده توسط خود اجازه دهد تا گواهینامه موضوع بند (۲) ماده (۱۲) این کنوانسیون 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) مسزولیتها 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.

پ) 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 دولت، چنین تصمیمی بگیرد، زبان (زبانهای) رسمی دولت مزبور می‌تواند حذف شود.

۵- گواهینامه باید در کشتی وجود داشته باشد و یک نسخه به مقامهایی که سوابق ثبت کشتی را نگهداری می‌کنند، یا اگر کشتی در یک دولت عضو ثبت نشده باشد، به مقامهای 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) ماده (۱۲) این کنوانسیون، قبل از سپری شدن سه ماه از تاریخی که در آن، اعلامیه انقضای آن به مقامهای مذکور در بند (۵) ماده (۱۲) این کنوانسیون 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 نمی‌دهد، اعمال شود.

۷- دولت ثبت کشتی با رعایت مفاد این ماده و در نظر گرفتن دستورالعملهای مصوب سازمان در مورد مسؤولیت مالی مالکان ثبت شده، 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 صادر کننده گواهینامه‌ای که در ماده (۲) این کنوانسیون مقرر شده، مبرا نخواهد شد.

۹- گواهینامه‌هایی که به موجب تفویض اختیار دولت عضو صادر و 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 است، 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 از نظر مالی قادر به تأمین تعهدات مقرر در این کنوانسیون نیست می‌تواند در هر زمانی درخواست مشاوره با دولت صادرکننده یا تأییدکننده گواهینامه را بنماید.

۱۰- هر دعوی برای هزینه‌های به وجود آمده به موجب این کنوانسیون می‌تواند به طور مستقیم علیه بیمه‌گر یا شخص دیگر ارائه کننده تضمین مالی برای مسؤولیت مالک ثبت شده اقامه شود. در چنین موردی خواننده می‌تواند به دفاعیه‌هایی که مالک ثبت شده محق بوده است که به آنها استناد کند (غیر از ورشکستگی یا انحلال مالک ثبت شده) از جمله تحدید مسؤولیت به موجب هر رژیم ملی یا بین‌المللی قابل اعمال،

استناد کند. به علاوه، حتی اگر مالک ثبت شده محق به تحدید مسؤلیت نباشد، خواننده می تواند مسؤلیت را به میزانی برابر با میزان بیمه یا تضمین مالی دیگری محدود کند که طبق بند (۱) ماده (۱۲) این کنوانسیون لازم است نگهداری شود. افزون بر آن خواننده می تواند به این دفاع استناد کند که سانحه دریایی ناشی از سوء رفتار عمدی مالک ثبت شده بوده است، اما خواننده نباید به دفاع دیگری استناد کند که خواننده احیاناً محق بوده در جریان دادرسی که توسط مالک ثبت شده علیه خواننده اقامه شده، به آن استناد کند. در صورت خواننده حق خواهد داشت که مالک ثبت شده را به جریان دادرسی فراخواند.

۱۱- یک دولت عضو نباید به کشتی تحت پرچم خود که این ماده در مورد آن اعمال می شود، اجازه دهد که در هیچ زمانی مورد بهره برداری قرار گیرد مگر این که گواهینامه ای به موجب بند (۲) یا (۱۴) ماده (۱۲) این کنوانسیون 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) فوق مقرر شده است، در مورد هر کشتی با ظرفیت ناخالص سیصدتن یا بیشتر- 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) ماده (۱۲) این کنوانسیون، دولت عضو می تواند به دبیر کل اعلام نماید که برای مقاصد بند (۱۲) ماده (۱۲) این کنوانسیون، کشتیها ملزم به همراه داشتن یا ارائه گواهینامه مقرر در بند (۲) ماده (۱۲) این کنوانسیون 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) ماده (۱۲) این کنوانسیون را صادر می کند به دبیر کل 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) ماده (۱۲) این کنوانسیون، 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 مسؤولیت کشتی به میزان مذکور در بند (۱) ماده (۱۲) این کنوانسیون تحت پوشش قرار گرفته است، به همراه داشته باشد. گواهینامه مزبور تا سر حد امکان باید با نمونه مذکور در بند (۲) ماده (۱۲) این کنوانسیون هماهنگ باشد.

ماده ۱۳ - مرور زمان

حقوق مربوط به وصول هزینه‌ها به موجب این کنوانسیون، جز در صورتی که دعوی تحت شرایط مقرر، ظرف سه سال از تاریخ تعیین خطر طبق این کنوانسیون اقامه شود، از بین خواهد رفت. با این حال، در هیچ موردی یک دعوا پس از شش سال از تاریخ سانحه دریایی منجر به ایجاد لاشه کشتی، نمی‌تواند اقامه شود. چنانچه سانحه دریایی مرکب از تعدادی از وقایع است، دوره شش ساله از تاریخ نخستین واقعه شروع می‌شود.

ماده ۱۴ - مقررات اصلاح

۱- سازمان بنا به درخواست حداقل یک سوم دولتهای عضو، فراهمایی (کنفرانسی) را با هدف بازنگری یا اصلاح این کنوانسیون برگزار خواهد نمود.
۲- هر اعلام رضایتی در مورد التزام به این کنوانسیون که پس از تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه این کنوانسیون ابراز شود، اعلام رضایت نسبت به این کنوانسیون به شکل اصلاح شده، تلقی خواهد شد.

ماده ۱۵ - حل و فصل اختلافات

۱- چنانچه اختلافی بین دو یا چند دولت عضو در مورد تفسیر یا اعمال این کنوانسیون بروز کند، آنها در وهله اول باید تلاش کنند که اختلاف خود را از طریق

مذاکره، تحقیق، میانجی‌گری، مصالحه، داوری، حل و فصل قضائی، توسل به ترتیبات یا مؤسسات منطقه‌ای یا سایر روش‌های مسالمت‌آمیز به انتخاب خود حل و فصل کنند.

۲- اگر ظرف مدت زمان متعارفی که بیش از دوازده‌ماه پس از تاریخی نخواهد بود که دولت عضوی به دولت عضو دیگر اعلام نموده که اختلافی بین آنها وجود دارد، حل و فصل ممکن نباشد، مقررات مربوط به حل و فصل اختلافات مقرر در بخش (۱۵) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی)، با اعمال تغییرات لازم، اعمال می‌شود، خواه دولتهای طرف اختلاف، عضو کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی) نیز باشند یا نباشند.

۳- هر روشی که توسط یک دولت عضو این کنوانسیون و کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی) به موجب ماده (۲۸۷) کنوانسیون اخیر انتخاب شود، در مورد حل و فصل اختلافات به موجب این ماده اعمال خواهد شد، مگر این که دولت عضو مزبور به هنگام تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون یا هر زمانی پس از آن، روش دیگری را طبق ماده (۲۸۷) به منظور حل و فصل اختلافات ناشی از این کنوانسیون، انتخاب کند.

۴- دولت عضو این کنوانسیون که عضو کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی) نیست، به هنگام تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون یا هر زمانی پس از آن، مختار خواهد بود که از طریق اعلامیه کتبی، یک یا چند روش مذکور در بند (۱) ماده (۲۸۷) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی) را به منظور حل و فصل اختلافات به موجب این ماده انتخاب کند. ماده (۲۸۷) در مورد اعلامیه مزبور و نیز هر اختلافی که چنین دولتی، طرف آن است و تحت پوشش یک اعلامیه لازم‌الاجراء قرار نمی‌گیرد، اعمال خواهد شد. به منظور مصالحه و داوری طبق پیوستهای (۵) و (۷) کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی)، دولت مزبور محق خواهد بود که

۲- برای هر دولتی که پس از تحقق شرایط مندرج بند(۱) ماده (۱۷) این کنوانسیون برای 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 اما نه قبل از این که این کنوانسیون طبق بند(۱) ماده (۱۷) این کنوانسیون لازم الاجراء شده باشد، لازم الاجراء خواهد شد.

ماده ۱۹ - فسخ

۱- هر دولت عضوی می تواند عضویت خود را در این کنوانسیون در هر زمان پس از انقضای یک سال از تاریخی که در آن، این کنوانسیون برای آن دولت لازم الاجراء می شود، فسخ نماید.

۲- فسخ عضویت با سپردن سندی به آن منظور نزد دبیر کل صورت خواهد گرفت.

۳- فسخ عضویت پس از گذشت یک سال، یا مدت طولانی تری که ممکن است در سند فسخ عضویت مشخص شده باشد، از تاریخ دریافت آن توسط دبیر کل نافذ خواهد شد.

ماده ۲۰ - 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 نموده اند یا به آن ملحق شده اند برساند:

(۱) هر امضاء جدید یا سپردن سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق با ذکر تاریخ آن؛

(۲) تاریخ لازم الاجراء شدن این کنوانسیون؛

(۳) سپردن هر سند فسخ عضویت در این کنوانسیون به همراه تاریخ سپردن آن

سند و تاریخی که در آن، فسخ عضویت نافذ می شود؛ و

(۴) سایر اعلامیه ها و اطلاعیه هایی که بر اساس این کنوانسیون دریافت می گردد؛ و

سازش دهندگان و داوران خود را جهت ذکر در فهرستهای موضوع ماده (۲) پیوست (۵) و ماده (۲) پیوست (۷) جهت حل و فصل اختلافات ناشی از این کنوانسیون معرفی نماید.

۵- اعلامیه تدوین شده طبق بندهای (۳) و (۴) ماده (۱۵) این کنوانسیون باید به دبیر کل تسلیم شود که او نیز نسخه‌هایی از آن را به دولت‌های عضو ارسال خواهد نمود.

ماده ۱۶ - ارتباط با سایر کنوانسیونها و موافقتنامه‌های بین‌المللی

هیچ چیز در این کنوانسیون خدشه‌ای به حقوق و تعهدات هیچ دولتی به موجب کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی) و حقوق بین‌المللی عرفی دریاها وارد نمی‌کند.

ماده ۱۷ - امضاء، تنفیذ، پذیرش، تصویب و الحاق

این کنوانسیون در مقر سازمان از تاریخ ۱۹ نوامبر ۲۰۰۷ میلادی تا ۱۸ نوامبر ۲۰۰۸ میلادی (برابر با ۱۳۸۶/۸/۲۸ هجری شمسی تا ۱۳۸۷/۸/۲۷ هجری شمسی) جهت امضاء مفتوح خواهد بود و پس از آن برای الحاق مفتوح باقی خواهد ماند.

الف) دولت‌ها می‌توانند رضایت خود را برای التزام به این کنوانسیون به روشهای زیر ابراز دارند:

(۱) امضاء بدون شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب؛ یا

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

تصویب صورت گیرد، یا

(۳) الحاق.

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

ماده ۱۸ - لازم الاجراء شدن

۱- این کنوانسیون دوازده ماه پس از تاریخی لازم الاجراء خواهد شد که در آن ده دولت، آن را بدون شرط تنفیذ، پذیرش یا تصویب، امضاء کرده باشند یا سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق را نزد دبیر کل سپرده باشند.

ب) نسخه‌های برابر با اصل این کنوانسیون را به کلیه دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند ارسال نماید.

۳- به محض لازم الاجراء شدن این کنوانسیون یک نسخه برابر با اصل آن توسط دبیر کل به دبیر کل سازمان ملل متحد به منظور ثبت و انتشار آن طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد ارسال خواهد شد.

ماده ۲۱ - زبانها

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

در تأیید مراتب فوق امضاء کنندگان زیر که از طرف دولتهای متبوع خود بدین منظور دارای اختیار کامل می‌باشند، این کنوانسیون را امضاء کردند.

این کنوانسیون در شهر نایروبی در روز هجدهم ماه می سال دو هزار و هفت میلادی (برابر با بیست و هشتم اردیبهشت یکهزار و سیصد و هشتاد و شش هجری شمسی) تصویب شد.

شماره: ۳۶۴/۱۱۹۳۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۰۳

پوست:

بیمه

بیمه

گواهینامه بیمه یا تضمین مالی دیگر در مورد مسؤولیت انتقال لاشه کشتیها

صادر شده طبق مفاد ماده (۱۲) کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتیها
مصوب ۲۰۰۷ میلادی (برابر با ۱۳۸۶ هجری شمسی)

نام و نشانی کامل محل اصلی کسب و کار مالک ثبت شده	بندر ثبت	شماره شناسایی سازمان بین‌المللی دریا نوردی کشتی	شماره یا حروف مشخص	ظرفیت ناخالص	نام کشتی

بدین وسیله گواهی می‌شود که برای کشتی فوق یک بیمه نامه یا تضمین مالی دیگر
معتبر وجود دارد که الزامات ماده (۱۲) کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه
کشتیها، مصوب ۲۰۰۷ میلادی (برابر با ۱۳۸۶ هجری شمسی) را تأمین می‌نماید.

نوع تضمین:

مدت تضمین:

نام و نشانی بیمه‌گر (ها) و/یا تضمین‌کننده (ها)

نام:

نشانی:

.....

این گواهینامه تا تاریخ دارای اعتبار است.

صادر شده یا تصدیق شده توسط دولت (عنوان کامل دولت) یا

بیت

شماره: ۳۶۴/۱۱۹۳۵

تاریخ: ۳/۳/۱۳۸۹

پوست:

متن زیر باید هنگامی مورد استفاده قرار گیرد که یک دولت عضو، خود را از بند (۳) ماده (۱۲) بهره‌مند می‌گرداند:

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

(تاریخ)

(مکان)

.....
(امضاء و عنوان مقام مسؤول صادرکننده یا تصدیق کننده)

بسته

نکات توضیحی:

- ۱) در صورت تمایل، عنوان دولت می تواند 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 شود.
- 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. /ن

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن کنوانسیون شامل مقدمه و بیست و یک 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