

۴۲۸۶۲/۱۵۷۹۴۳  
۱۳۸۸ / ۸ / - ۹



جمهوری اسلامی ایران  
رئیس جمهور

بسمه تعالی

"با صلوات بر محمد و آل محمد"

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان  
شماره ثبت: ۴۶۴۶۱ / ۸۷ / صبح  
تاریخ ثبت: عصر  
اقدام کننده: ۸۸ / ۸ / ۱۰

جناب آقای دکتر لاریجانی  
رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه "الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی درباره مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی" که بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری در جلسه مورخ ۱۳۸۸/۷/۸ هیئت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می شود.

محمود احمدی نژاد

رئیس جمهور

رونوشت: دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، معاونت حقوقی و امور مجلس رئیس جمهور، شورای نگهبان، وزارت راه و ترابری، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت امور خارجه، دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت و دفتر هیئت دولت.

۴۲۸۶۲/۱۵۷۹۴۳  
۱۳۸۸ / ۸ / - ۹



بسمه تعالی

مقدمه توجیهی:

با عنایت به امکان بروز سوانح آلودگی نفتی ناشی از تردد کشتیهای نفتکش و به منظور حفاظت از آبهای بین‌المللی قابل کشتیرانی از آلودگیهای ناشی از فعالیت کشتیهای یاد شده، لایحه زیر برای طی مراحل قانونی تقدیم می‌شود:

**«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 (برابر با ۱۳۸۰) 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 اجرای کنوانسیون می‌باشد و تغییر آن بر عهده دولت است.

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

رئیس جمهور

وزیر راه و ترابری

وزیر امور خارجه

**کنوانسیون بین‌المللی درباره مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی**  
**مصوب ۲۰۰۱ (برابر با ۱۳۸۰)**

دولتهای عضو این کنوانسیون،

با یادآوری ماده (۱۹۴) کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (برابر با ۱۳۶۱) که مقرر می‌دارد دولتها باید کلیه اقدامات لازم را به منظور جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست 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 (برابر با ۱۳۷۱) و کنوانسیون بین‌المللی ایجاد صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲ (برابر با ۱۳۷۱) در جهت ایجاد اطمینان از این که جبران خسارت، در دسترس اشخاصی قرار می‌گیرد که از آلودگی در اثر خروج یا تخلیه نفتی که بصورت 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 (برابر با ۱۳۷۵) 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 دریاییما، 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 باشند یا نباشند از جمله یک دولت یا هر کدام از بخشهای تشکیل دهنده آن.
- ۳- « مالک کشتی » یعنی مالک، از جمله مالک ثبت شده، مستاجر 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 روان کننده‌ای که در امر راهبری یا رانش کشتی مورد استفاده قرار گرفته یا خواهد گرفت و هرگونه رسوبات چنین نفتی.

**دفتر هیئت دولت**

- ۶- « کنوانسیون مسؤولیت مدنی » یعنی کنوانسیون بین‌المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲، (برابر ۱۳۷۱) 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 منشاء 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 ازای آسیب وارده بر محیط زیست به استثنای 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 اندازه‌گیری شده طبق مقررات اندازه‌گیری ظرفیت مندرج در پیوست یک کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها، مصوب ۱۹۶۹ (برابر با ۱۳۴۸)
- ۱۲- « سازمان » یعنی سازمان بین‌المللی دریانوردی.
- ۱۳- « دبیر کل » یعنی دبیر کل سازمان.

## ماده ۲

### دامنه شمول

این کنوانسیون منحصرأ در 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 ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدایی که از آنها عرض دریای سرزمینی آن اندازه گیری می شود، امتداد نمی‌یابد.
- ب- اقدامات پیشگیرانه به منظور پیشگیری یا تقلیل چنین خسارتی، در هر محلی که انجام شوند.

## ماده ۳

### مسؤولیت مالک کشتی

- ۱- به استثنای موارد پیش‌بینی شده در بندهای (۳) و (۴)، مالک کشتی در زمان سانحه، مسؤول خسارت آلودگی ناشی از هر نوع نفت سوخت در کشتی یا به‌وجود آمده از کشتی می‌باشد، مشروط بر آنکه، اگر سانحه‌ای شامل مجموعه‌ای از وقایع دارای منشاء 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) مسؤول باشد، مسؤولیت آنها تضامنی خواهد بود.
- ۳- در صورت اثبات موارد زیر از سوی مالک‌کشتی، هیچگونه مسؤولیت خسارت آلودگی به وی منتسب نخواهد شد:

دفتر هیئت دولت

الف) بروز خسارت در نتیجه جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده‌ای طبیعی با ویژگی استثنایی، اجتناب ناپذیر و غیرقابل 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 اجرای آن وظیفه بوده است.

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

۵- هیچگونه دعوی 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، لطمه‌ای 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)، 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) 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) 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 دخیلند

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) از مسؤولیت مبرا باشند، به صورت تضامنی مسؤول تمام خسارتهایی خواهند بود که بطور متعارف قابل تفکیک نباشند

#### ماده ۶

##### تحدید مسؤولیت

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

دفتر هیئت دولت

## ماده ۷

### بیمه اجباری یا تضمین مالی

۱- مالک ثبت شده کشتی با ظرفیت ناخالص بالاتر از ۱۰۰۰ تن 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 تحدید ملی یا بین‌المللی حاکم، اما در همه موارد، نه بیش از میزان محاسبه شده به موجب کنوانسیون تحدید مسؤلیت دعاوی دریایی، مصوب ۱۹۷۶ (برابر با ۱۳۵۵) آن طور که اصلاح شده، به همراه داشته باشد.

۲- پس از این که مقام صالح دولت عضو احراز نماید که الزامات بند (۱) 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؛

(پ) شماره شناسایی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کشتی؛

(ت) نوع و مدت تضمین؛

(ث) نام و محل اصلی کسب و کار بیمه‌گر یا مشخص دیگر ارائه کننده 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) 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) مسؤلیت‌ها 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 می‌تواند حذف شود.

دفتر هیئت دولت

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 مقامهایی صادر کننده یا تأیید کننده گواهینامه تسلیم شود.

۶- اگر امکان از بین رفتن بیمه یا تضمین مالی دیگر به عللی غیر از انقضاء مهلت اعتبار بیمه یا تضمین مشخص شده در گواهینامه به موجب بند (۲) این ماده، قبل از سپری شدن (۳) ماه از تاریخی که در آن، اعلامیه انقضاء آن به مقامهای مذکور در بند (۵) 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، 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 بدست 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 بند (۲) مقرر شده است، مبرا 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 شوند 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 مسؤولیت 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 مسؤولیت به موجب ماده (۶) استناد کند. بعلاوه، حتی اگر مالک کشتی محق به تحدید مسؤولیت به موجب ماده (۶) نباشد، خواننده می‌تواند مسؤولیت 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) 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) مقرر شده است، در مورد هر کشتی با ظرفیت ناخالص بیشتر از ۱۰۰۰ تن - 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)، دولت عضو می‌تواند به دبیر کل اعلام نماید که برای مقاصد بند (۱۲)، کشتی‌ها ملزم به همراه داشتن یا ارائه گواهینامه مقرر در بند (۲) 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

دفتر هیئت دولت

موجب بند (۲) 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)، 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 درخصوص 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) تحت پوشش قرار گرفته است، به همراه داشته باشد. گواهینامه مزبور تا سر حد امکان باید با نمونه مذکور در بند (۲) 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) 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 (۳) سال از تاریخ وقوع خسارت اقامه شده باشد، از بین خواهد رفت. با این حال در هیچ موردی یک دعوا پس از (۶) سال از تاریخ سانحه موجب خسارت، نمی تواند اقامه شود. در مواردی که سانحه ای مرکب از تعدادی از وقایع است، دوره (۶) 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) 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 مسؤولیت مالک کشتی، فقط می تواند در دادگاههای هر یک از دولتهای عضو مزبور اقامه گردد.

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

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

#### ماده ۱۰

##### شناسایی و اجرا

۱- هر رأی صادره توسط دادگاه دارای صلاحیت طبق ماده (۹) که در دولت صادرکننده قابل اجرا است و به طرق عادی نیز قابل تجدید نظر نباشد، جز در موارد زیر، در هر دولت عضوی مورد شناسایی قرار خواهد گرفت:  
الف) چنانچه رأی از طریق تقلب بدست آمده باشد؛ یا  
ب) چنانچه به خواننده اختاریه متعارف و فرصت عادلانه برای طرح مطلب وی داده نشده باشد.

دفتر هیئت دولت



۲- رأیی که به موجب بند (۱) شناسایی شده است، در هر دولت عضو به محض انجام تشریفات لازم در آن دولت قابل اجرا 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 لازم‌الاجرا 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 غیر عضو 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 تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۰۲ (برابر با ۱۳۸۰/۷/۱۰ تا ۱۳۸۱/۷/۹) 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  
پ) الحاق.

۳- تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق بوسیله سپردن سندی به همین منظور نزد دبیر کل، صورت خواهد گرفت.  
۴- هر سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق سپرده شده پس از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه این کنوانسیون، در مورد همه دولتهای عضو موجود، یا پس از کامل شدن تمام اقدامات لازم برای لازم‌الاجرا 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، می‌تواند 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 می‌تواند 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 می‌شود، به طور صریح بیان نماید.  
۳- در رابطه با دولت عضوی که چنین اعلامیه‌ای را صادر نموده است:  
الف) در تعریف «مالک ثبت شده» در بند (۴) ماده (۱) اشاره‌ها به دولت، اشاره به واحد سرزمینی مزبور، تعبیر خواهد شد.  
ب) اشاره‌ها به دولت ثبت کشتی، و در رابطه با گواهینامه بیمه اجباری، اشاره‌ها به دولت صادرکننده یا تأیید کننده، اشاره به واحد سرزمینی تغییر خواهد شد که به ترتیب در آن، کشتی ثبت شده است و گواهینامه را صادر یا تصدیق می‌کند.

دفتر هیئت دولت

پ) 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) به دادگاهها، و آرایه که باید در دولتهای عضو مورد شناسایی قرار گیرند، به ترتیب اشاره به دادگاههای واحد سرزمینی مربوط، و آرایه که باید در آن مورد شناسایی قرار گیرند، تعبیر خواهد شد.

#### ماده ۱۴

##### لازم‌الاجرا شدن

- ۱- این کنوانسیون یک سال پس از تاریخی لازم‌الاجرا 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 امضا 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) جهت لازم‌الاجرا 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 لازم‌الاجرا خواهد گردید.

#### ماده ۱۵

##### فسخ

- ۱- هر دولت عضوی می‌تواند عضویت خود را در این کنوانسیون در هر زمان پس از تاریخی که در آن، این کنوانسیون برای دولت مزبور لازم‌الاجرا می‌شود، فسخ نماید.
- ۲- فسخ عضویت از طریق سپردن سندی نزد دبیر کل نافذ خواهد شد.
- ۳- فسخ عضویت، پس از انقضای 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 می‌تواند به منظور بازنگری یا اصلاح این کنوانسیون، فراهمایی (کنفرانسی) 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 کرده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند، برساند:
    - (۱) هر امضای جدید یا سپردن سند به همراه تاریخ آن؛
    - (۲) تاریخ لازم‌الاجرا 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 می‌شود؛ و

دفتر هیئت دولت

(۴) سایر اعلامیه‌ها و اطلاعیه صادر شده به موجب این کنوانسیون.  
ب) نسخه‌های برابر با اصل این کنوانسیون را به کلیه دولتهایی که این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند، ارسال نماید.

#### ماده ۱۸

##### ارسال به سازمان ملل متحد

به محض لازم‌الاجرا 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.

#### 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 بیست و سوم ماه مارس سال دو هزار و یک (برابر با چهارم فروردین یکهزار و سیصد و هشتاد) 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.

دفتر هیئت دولت

**پیوست**

**گواهینامه بیمه یا تضمین مالی دیگر در باره مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی**

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

نام کشتی	شماره یا حروف مشخصی	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 مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، مصوب ۲۰۰۱ (برابر با ۱۳۸۰) را تأمین می‌نماید.

نوع تضمین: .....

مدت تضمین: .....

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

نام: .....

نشانی: .....

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.

(تاریخ)

(مکان)

(امضاء و عنوان مقام مسئول صادرکننده یا تصدیق کننده)

**نکات توضیحی:**

- در صورت تمایل، عنوان دولت می‌تواند شامل اشاره به مقام دولتی صالح دولت محل صدور گواهینامه نیز باشد.
- چنانچه کل میزان تضمین از بیش از یک منبع تأمین شده باشد، میزان هر یک از منابع باید مشخص شود.
- اگر تضمین در شکل‌های گوناگون ارائه شود، این شکلها باید برشمرده شوند.
- قلم اطلاعاتی «مدت تضمین» باید تاریخی که تضمین مزبور از آن تاریخ نافذ می‌شود را تصریح نماید.
- قلم اطلاعاتی «نشانی» بیمه‌گر(ها) و یا تضمین کننده(ها) باید بیانگر محل اصلی کسب و کار بیمه‌گر(ها) و یا تضمین کننده(ها) باشد. در صورت اقتضاء باید محل ایجاد کسب و کار بیمه یا تضمین دیگر، قید گردد.

**دفتر هیئت دولت**

٤٤٢٢ / ١٥٧٩٤٤

١٣ / ١ / ٩

لاکیر الاق مجھوسر ابران بکونستون سن المللی دربار سویت  
ممبر خدمات آلودگی نفت سویت



Miscellaneous No.8 (2005)

# International Convention

on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

London, 23 March 2001

[The Convention has not been ratified by the United Kingdom]

*Presented to Parliament  
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs  
by Command of Her Majesty  
November 2005*

دفتر هیئت دولت

Cm 6693

£5.00

© Crown copyright 2005

The text in this document (excluding the Royal Arms and departmental logos) may be reproduced free of charge in any format or medium providing it is reproduced accurately and not used in a misleading context. The material must be acknowledged as Crown copyright and the title of the document specified.

Any enquiries relating to the copyright in this document should be addressed to the Licensing Division, HMSO, St Clements House, 2-16 Colegate, Norwich NR3 1BQ.  
Fax 010603 723000 or e-mail: [licensing@cabinet-office.x.gsi.gov.uk](mailto:licensing@cabinet-office.x.gsi.gov.uk)

دفتر هیئت دولت

**INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR  
BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001**

**The States Parties to this Convention,**

**RECALLING** article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982<sup>1</sup>, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

**RECALLING ALSO** article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall co-operate in the further development of relevant rules of international law,

**NOTING** the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992<sup>2</sup> and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992<sup>3</sup> in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

**NOTING ALSO** the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996<sup>4</sup> in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

**RECOGNIZING** the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

**CONSIDERING** that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

**DESIRING** to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

**HAVE AGREED** as follows:

دفتر هیئت دولت

<sup>1</sup> Treaty Series No. 81 (1999) Cm 4524

<sup>2</sup> Treaty Series No. 106 (1975) Cmnd 6183

<sup>3</sup> Treaty Series No. 95 (1978) Cmnd 7383

<sup>4</sup> Miscellaneous No.5 (1997) Cm 3580

## ARTICLE 1

### Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. "Shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
4. "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company.
5. "Bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
6. "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.
7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
8. "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
9. "Pollution damage" means:
  - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
  - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

دفتر هیئت دولت



10. "State of the ship's registry" means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.
11. "Gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969<sup>1</sup>.
12. "Organization" means the International Maritime Organization.
13. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

## ARTICLE 2

### Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
  - (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
  - (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

## ARTICLE 3

### Liability of the shipowner

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

دفتر هیئت دولت

<sup>1</sup> Treaty Series No. 50 (1982) Cmnd 8716

2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.
3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:
  - (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
  - (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
  - (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.
4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.
5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.
6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

#### ARTICLE 4

##### Exclusions

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.
2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.
3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

دفتر هیئت دولت

4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

#### ARTICLE 5

##### **Incidents involving two or more ships**

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

#### ARTICLE 6

##### **Limitation of liability**

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976<sup>1</sup>, as amended.

#### ARTICLE 7

##### **Compulsory insurance or financial security**

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

دفتر هیئت دولت

<sup>1</sup> Treaty Series No. 13 (1990) Cm 955

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
  - (b) name and principal place of business of the registered owner;
  - (c) IMO ship identification number;
  - (d) type and duration of security;
  - (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
  - (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
3. (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of :
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
  - (ii) the withdrawal of such authority; and
  - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

دفتر هیئت دولت

5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

دفتر هیئت دولت

11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

## ARTICLE 8

### Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-years' period shall run from the date of the first such occurrence.

دفتر هیئت دولت

## ARTICLE 9

### Jurisdiction

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.
2. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.
3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

## ARTICLE 10

### Recognition and enforcement

1. Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:
  - (a) where the judgement was obtained by fraud; or
  - (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.
2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

## ARTICLE 11

### Supersession Clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

دفتر هیئت دولت

## ARTICLE 12

### **Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may express their consent to be bound by this Convention by:
  - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
  - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

## ARTICLE 13

### **States with more than one system of law**

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.
3. In relation to a State Party which has made such a declaration:
  - (a) in the definition of "registered owner" in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;
  - (b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State,



shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

- (c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and
- (d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognized in, the relevant territorial unit.

#### ARTICLE 14

##### Entry into Force

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which 18 States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.
2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

#### ARTICLE 15

##### Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

دفتر هیئت دولت

ARTICLE 16

**Revision or amendment**

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

ARTICLE 17

**Depositary**

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
  - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
    - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
    - (ii) the date of entry into force of this Convention;
    - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
    - (iv) other declarations and notifications made under this Convention.
  - (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

ARTICLE 18

**Transmission to United Nations**

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

دفتر هیئت دولت

ARTICLE 19

**Languages**

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this twenty-third day of March two thousand and one.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

دفتر هیئت دولت

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY  
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION  
DAMAGE**

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the  
International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of Ship	Distinctive Number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

(Full designation of the State)

**OR**

*The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)*

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....(full designation of the State) by.....(name of institution or organization)

At ..... On .....  
(Place) (Date)

**دفتر هیئت دولت**

.....  
(Signature and Title of issuing or certifying official)

**Explanatory Notes:**

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

دفتر هیئت دولت