

قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی

نجات دریایی ۱ مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۰

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۶۸ مطابق با ۱۹۸۹ میلادی مشتمل بر یک مقدمه و سی و چهار ماده به شرح پیوست ملحق و اسناد آن را مبادله نماید مشروط بر آنکه در موارد مذکور در بندهای (الف)، (ب)، (ج) و (د) ماده ۳۰ آن، مقررات کنوانسیون توسط جمهوری اسلامی ایران لازم‌الرعايه نباشد.

کنوانسیون بین‌المللی نجات

کشورهای متعاقد به کنوانسیون حاضر،

با درک مطلوبیت تدوین مقررات متحدالشکل بین‌المللی درباره عملیات نجات بصورت توافق جمعی،

با توجه به اینکه تحولات اساسی، بویژه علاقه روزافزون به حفظ محیط زیست، ضرورت تجدیدنظر در مقررات بین‌المللی موجود در «کنوانسیون یکسان کردن پاره‌ای از مقررات قانونی مربوط به کمک و نجات در دریا» مصوب ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ (اول مهرماه ۱۲۸۹) در بروکسل را تأیید نموده‌اند،

با علم به نقش ارزنده‌ای که عملیات نجات کارآمد و به موقع می‌تواند برای ایمنی شناورها و سایر اموال در خطر و برای حفظ محیط زیست داشته باشد، و

با اعتقاد به ضرورت تأمین انگیزه‌های کافی برای افرادی که عملیات نجات نسبت به شناورها یا سایر اموال در خطر را به عهده می‌گیرند،

به قرار زیر توافق نموده‌اند:

فصل اول - مقررات عمومی

ماده یک - تعاریف: از نظر این کنوانسیون:

الف - عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا فعالیت تعهد شده جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجه با خطر در آبهای قابل دریانوردی یا سایر آبهای از هر قبیل.

ب - شناور عبارت است از هر کشتی یا کرجی، یا هر ساختار قادر به دریانوردی.

ج - اموال عبارت است از هر مالی که از روی عمد و بطور دائم به کنار ساحل متصل نباشد و شامل کرایه مورد تعهد نیز می‌باشد.

د - صدمه به محیط زیست عبارت است از هر صدمه مادی اساسی به سلامتی انسان یا حیات یا منابع دریایی در آبهای ساحلی یا آبهای درون سرزمینی یا مناطق مجاور آنها، که در نتیجه آلودگی، لوئ شدگی، آتش‌سوزی، انفجار یا حوادث مهم مشابه ایجاد شده باشد.

ه - پرداخت عبارت است از هرگونه پاداش، اجرت یا غرامت واجب‌الاداء براساس این کنوانسیون.

و - سازمان یعنی سازمان بین‌المللی دریانوردی.

ز - دبیرکل یعنی دبیر کل سازمان.

ماده ۲ - اعمال کنوانسیون: این کنوانسیون هنگامی که جریانات قضایی یا داوری مرتبط با موضوعات تحت پوشش این کنوانسیون در یک کشور عضو اقامه گردد، اعمال خواهد شد.

ماده ۳ - سکوها و واحدهای حفاری: این کنوانسیون شامل سکوهای ثابت یا شناور یا واحدهای متحرک حفاری برون ساحلی هنگامی که چنین سکوها یا واحدهایی در محل مشغول عملیات اکتشاف، استخراج یا تولید منابع معدنی بستر دریا هستند، نمی‌گردد.

ماده ۴- شناورهای متعلق به دولت : ۱- بدون تعارض با ماده پنج ، این کنوانسیون شامل کشتی‌های جنگی یا سایر شناورهای غیرتجاری که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک دولت بوده و در زمان عملیات نجات، از مصونیت مطلق طبق اصول شناخته شده حقوق بین‌الملل بهره‌مند هستند، نمی‌گردد ، مگر اینکه آن دولت تصمیم دیگری بگیرد.

۲- در صورتیکه یک کشور متعهد تصمیم بگیرد که این کنوانسیون در مورد کشتی‌های جنگی‌اش یا دیگر شناورهای توصیف شده در بند یک نیز اعمال شود ، آن کشور می‌بایست موارد و شرایط مشخص‌کننده چنین اعمالی را به اطلاع دبیرکل برساند.

ماده ۵- عملیات نجات کنترل شده توسط مرجع‌های عمومی : ۱- این کنوانسیون بر هیچیک از مقررات ناظر بر عملیات نجات بوسیله یا تحت کنترل مرجع‌های عمومی در قانون ملی یا هرگونه کنوانسیون بین‌المللی ناظر بر اینگونه عملیات ، تأثیر نخواهد گذاشت .

۲- معهذا ، نجات دهندگانی که اینگونه عملیات نجات را انجام می‌دهند استحقاق استفاده از حقوق و طرق جبران خسارت مندرج در این کنوانسیون را در رابطه با عملیات نجات خواهند داشت.

۳- میزان بهره‌مندی از حقوق و طرق جبران خسارت مندرج در این کنوانسیون توسط یک مرجع عمومی موظف به اجرای عملیات نجات ، براساس قانون کشوری که چنین مرجعی در آنها وجود دارد، معین خواهد شد.

ماده ۶- قراردادهای نجات : ۱- این کنوانسیون در مورد هر عملیات نجاتی اعمال می‌گردد مگر تا حدودیکه قراردادی بطور صریح یا ضمنی به نحو دیگری مقرر نموده باشد.

۲- فرمانده مجاز است که قراردادهایی را به منظور عملیات نجات از طرف مالک شناور منعقد نماید. فرمانده یا مالک شناور مجازند چنین قراردادهایی را از طرف مالک اموال روی شناور منعقد نمایند.

۳- هیچ چیز در این ماده بر اعمال ماده هفت یا وظایف مربوط به جلوگیری ، یا به حداقل رساندن صدمه به محیط‌زیست تأثیر نخواهد گذاشت.

ماده ۷- بطلان و اصلاح قراردادها : یک قرارداد یا هریک از شرایط مندرج در آن را می‌توان ابطال یا اصلاح نمود اگر :

الف - قرارداد تحت فشار ناروایا تحت تأثیر خطر ، منعقد شده و شرایط آن غیرمنصفانه باشد ، یا

ب - پرداخت براساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه شده بیش از اندازه زیاد بوده یا بسیار اندک باشد.

فصل دوم - انجام عملیات نجات

ماده ۸ - وظایف نجات‌دهنده ، مالک و فرمانده : ۱- نجات‌دهنده در قبال مالک شناور یا سایر اموال مواجه با خطر موظف خواهد بود که :

الف - عملیات نجات را با دقت لازم انجام دهد.

ب - در اجرای وظیفه مشخص شده در بند الف ، دقت لازم را برای جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست به عمل آورد.

ج - هرگاه اوضاع و احوال طور موجه اقتضاء می‌کند، از سایر نجات‌دهندگان درخواست کمک نماید ، و

د - مداخله سایر نجات‌دهندگان را بپذیرد هنگامی که چنین مداخله‌ای بنا به تقاضای موجه مالک یا فرمانده شناور یا اموال در خطر انجام گیرد . در هر صورت چنانچه معلوم شود چنان تقاضایی غیرموجه بوده است ، نبایست به مقدار پاداش وی لطمه‌ای وارد آید.

۲- مالک و فرمانده شناور یا مالک سایر اموال مواجه با خطر در قبال نجات‌دهنده موظف هستند که :

الف - با وی در طی عملیات نجات کمال همکاری را بنمایند.

ب - در هنگام انجام همکاری، دقت لازم را برای جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست به عمل آورند

، و

ج - وقتی که شناور یا سایر اموال به محل امنی آورده شده باشد، تحویل‌گیری مجدد آن را در صورت تقاضای موجه نجات‌دهنده در این مورد ، بپذیرند.

ماده ۹- حقوق کشورهای ساحلی : هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق کشور ساحلی ذیربط در انجام اقدامات منطبق با اصول شناخته شده عمومی حقوق بین المللی جهت حفظ خط ساحلی خود یا منافع مربوطه به آن در مقابل آلودگی یا تهدید به آلودگی ناشی از یک سانحه دریایی یا اقداماتی در رابطه با آن سانحه ای که منطقیاً انتظار می رود منجر به پیامدهای وخیم شود، از جمله حق کشور ساحلی برای جهت دادن به عملیات نجات ، تأثیر نخواهد گذاشت.

ماده ۱۰- وظیفه ارائه کمک : ۱- هر فرمانده ملزم است تا آنجا که بتواند بدون ایجاد خطر برای شناور خود و افراد روی آن ، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریاست کمک بنماید.

۲- کشورهای متعاقد می بایست اقداماتی را که برای اجرای وظیفه مندرج در بند یک ضروری است ، اتخاذ نمایند.

۳- مالک شناور مسئولیتی در قبال عدول از انجام وظیفه فرمانده مندرج در بند یک ، نخواهد داشت.

ماده ۱۱- همکاری : یک کشور متعاقد هرگاه موضوعات مربوط به عملیات نجات نظیر اجازه ورود شناورهای مواجهه با خطر به بنادر، یا فراهم کردن تسهیلات برای نجات دهندگان را تنظیم یا مورد تصمیم گیری قرار می دهد ، می بایست ضرورت همکاری بین نجات دهندگان، سایر افراد ذینفع و مرجع های عمومی را برای اطمینان از اجرای مؤثر و موفق عملیات نجات به منظور حفظ جان یا مال در معرض خطر ، و همچنین جلوگیری از صدمه محیط زیست مورد توجه قرار دهد.

فصل سوم - حقوق نجات دهندگان

ماده ۱۲- شرایط پاداش : ۱- عملیات نجاتی که نتیجه مفیدی داشته باشد، حق دریافت پاداش را ایجاد می نماید.

۲- به غیر از مواردی که به شکل دیگری مقرر شده است ، در صورتیکه عملیات نجات نتیجه مفیدی نداشته باشد هیچگونه پرداختی براساس این کنوانسیون واجب الاداء نخواهد بود.

۳- در مواردی که شناور نجات یافته و شناور عهده دار عملیات نجات هر دو متعلق به مالک واحدی باشند نیز ، مفاد این فصل اعمال خواهد گردید.

ماده ۱۳- معیارهای تعیین پاداش : ۱- پاداش باید با دید تشویق عملیات نجات و با در نظر گرفتن معیارهای مذکور در ذیل بدون توجه به ترتیبی که در زیر ارائه شده تعیین گردد :

الف - ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته ،

ب - مهارت و کوشش های نجات دهندگان در جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست ،

ج - میزان موفقیت بدست آمده توسط نجات دهنده ،

د - ماهیت و میزان خطر ،

ه - مهارت و کوشش های نجات دهندگان در نجات شناور، سایر اموال و جان ،

و - زمان بکار رفته و هزینه ها و زبانهایی که نجات دهندگان متحمل شده اند ،

ز - خطر مسئولیت و سایر خطرهایی که متوجه نجات دهندگان یا تجهیزات آنان است ،

ح - فوریت خدمات ارائه شده ،

ط - قابلیت دستیابی و استفاده از شناورها یا سایر تجهیزات مورد نظر جهت عملیات نجات ،

ی - وضعیت آمادگی و کارایی تجهیزات متعلق به نجات دهنده و ارزش آنها ،

۲- پرداخت پاداش تعیین شده براساس بند یک باید توسط کلیه کسانی که در شناور و سایر اموال ذینفع هستند به نسبت ارزش نجات یافته هریک ، انجام گردد. با این همه یک کشور عضو می تواند در قانون ملی خود مقرر کند که پرداخت پاداش توسط یکی از ذینفع ها انجام گیرد مشروط بر اینکه حق رجوع این ذینفع به سایر ذینفع ها برای مطالبه سهم هریک از آنان حفظ گردد. هیچ چیز در این ماده نافی هرگونه حق دفاع نخواهد بود.

۳- پاداشها ، به غیر از هرگونه بهره و هزینه های قانونی قابل پرداخت مربوط به آنها از ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته تجاوز نکند.

ماده ۱۴- غرامت ویژه : ۱- اگر نجات‌دهنده در مورد شناسایی عملیات نجات انجام داده باشد که خود یا کالای آن تهدیدی برای محیط زیست بوده‌اند و براساس ماده ۱۳ موفق به دریافت پاداشی حداقل معادل غرامت قابل ارزیابی طبق مفاد این ماده نشده باشد حق این را خواهد داشت که معادل هزینه‌هایش که در این ماده تعریف شده است از صاحب شناور مطالبه غرامت نماید.

۲- در صورتیکه در شرایط مندرج در بند یک ، نجات‌دهنده با عملیات نجات خود باعث جلوگیری یا به حداقل رسیدن صدمه به محیط زیست باشد، غرامت ویژه قابل پرداخت توسط مالک شناور به نجات‌دهنده طبق بند یک می‌تواند تا حداکثر سی درصد هزینه‌هایی که نجات‌دهنده متحمل شده افزایش یابد، با این وجود محکمه می‌تواند اگر این کار را درست و عادلانه بداند ، با در نظر داشتن ضابطه مندرج در ماده ۱۳ پاراگراف یک ، چنین غرامت ویژه‌ای را باز هم افزایش دهد، لیکن در هیچ حالتی نباید مجموع افزایش از صد درصد هزینه‌هایی که نجات‌دهنده متحمل شده است بیشتر گردد.

۳- هزینه‌های نجات‌دهنده از نظر بندهای یک و دو عبارت است از آن مخارج معقول پرداخت شده از جیب نجات‌دهنده در عملیات نجات به اضافه نرخ عادلانه‌ای برای تجهیزات و پرسنلی که عملاً و بطور موجه در عملیات نجات به کار گرفته شده‌اند، با در نظر گرفتن معیارهای مندرج در بند یک ماده ۱۳ ، بندهای فرعی (ح) ، (ط) و (ی) .

۴- کل غرامت ویژه تحت این ماده فقط در صورتی و تا میزانی پرداخت خواهد شد که میزان چنین غرامتی بالاتر از هرگونه پاداش قابل دریافت توسط نجات‌دهنده طبق ماده ۱۳ باشد.

۵- در صورتیکه نجات‌دهنده مسامحه‌نموده و در نتیجه نتوانسته باشد از ورود صدمه به محیط زیست جلوگیری کرده یا آن را به حداقل برساند ممکن است از تمام یا بخشی از هر غرامت ویژه‌ای که براساس این ماده واجب‌الاداء می‌گردد، محروم شود.

۶- هیچ چیز در این ماده بر حق رجوع مالک کشتی (به مرجع ثالث) تأثیر نخواهد داشت.

ماده ۵- تسهیم بین نجات‌دهندگان : ۱- تسهیم پاداش مطرح شده در ماده ۱۳ ، بین نجات‌دهندگان باید بر پایه معیارهای مندرج در آن ماده ، انجام شود.

۲- تسهیم پاداش بین مالک ، فرمانده و سایر افراد در خدمت شناور نجات‌دهنده ، توسط قانون پرچم آن شناور تعیین خواهد شد. چنانچه نجات از روی یک شناور انجام نشده باشد، تسهیم طبق قانونی که حاکم بر قرارداد فیما بین نجات‌دهنده و کارگزاران وی می‌باشد ، تعیین خواهد شد.

ماده ۱۶- نجات اشخاص : ۱- اشخاصی که جانشان نجات داده شده ملزم به پرداخت هیچگونه اجرتی نخواهند بود ، با این حال هیچ چیز در این ماده تأثیری بر مقررات قانون ملی در این باره نخواهد داشت.

۲- یک نجات‌دهنده جان انسان که در خدمات ارائه شده به مناسبت سانحه‌ای که منجر به عملیات نجات گشته ، سهیم بوده است مستحق دریافت سهم عادلانه‌ای از مبلغ موردحکم به نجات‌دهنده برای نجات شناور یا سایر اموال یا جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست می‌گردد.

ماده ۱۷- خدمات عرضه شده تحت قراردادهای موجود: هیچ پرداختی براساس مقررات این کنوانسیون واجب‌الاداء نیست مگر اینکه خدمات ارائه شده بیش از آن باشد که منطقی می‌توان آن را به عنوان اجرای لازم قراردادی که قبل از بروز خطر منعقد شده است ، تقلی نمود.

ماده ۱۸- تدبیر رفتار نادرست نجات‌دهنده : یک نجات‌دهنده ممکن است از کل یا بخشی از پرداختی که براساس این کنوانسیون به وی واجب‌الاداء می‌گردد تا آن میزان که بخاطر تقصیر یا غفلت وی عملیات نجات لازم یا مشکل‌تر شده باشد یا اینکه نجات‌دهنده از جهت کلاهبرداری یا سایر کارهای ناشایست مقصر بوده باشد ، محروم شود.

ماده ۹- ممنوعیت عملیات نجات : خدماتی که علیرغم منع صریح و موجه مالک یا فرمانده شناور یا مالک هرگونه اموال دیگر در معرض خطر که روی شناور نیست و نبوده است ، انجام شده باشد موجب پرداخت تحت این کنوانسیون نخواهد بود.

فصل چهارم - دعاوی و اقدامات

ماده ۲۰ - حق ممتازه دریایی : ۱- هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق ممتازه دریایی نجات‌دهنده تحت هر کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی تأثیر نخواهد داشت.

۲- نجات‌دهنده در صورتیکه وثیقه رضایت‌بخشی برای مورد ادعای خود ، که شامل بهره و هزینه‌ها هم می‌باشد، به نحو مقتضی به وی ارائه یا برایش تأمین شده باشد، می‌تواند حق ممتازه دریایی خود را به اجرا نگذارد.

ماده ۲۱ - وظیفه تأمین وثیقه : ۱- شخصی که تحت این کنوانسیون مسئول پرداخت می‌باشد باید بنا به تقاضای نجات‌دهنده ، وثیقه قابل قبولی برای مورد ادعا ، منجمله بهره و هزینه‌های نجات‌دهنده تأمین نماید.

۲- بدون تعارض با بند یک ، مالک شناور نجات یافته حداکثر سعی خود را خواهد نمود تا اطمینان یابد که مالکان محموله قبل از آزادشدن محموله ، وثیقه قابل قبولی را جهت مطالبات علیه ایشان ، منجمله بهره و هزینه‌های متعلقه ، تأمین خواهند نمود.

۳- مادامی که وثیقه قابل قبولی برای مطالبات نجات‌دهنده علیه شناور یا اموال ذیربط تأمین نشده‌است نباید شناور و سایر اموال نجات یافته را از بندر یا مکانی که آنها را در وهله نخست پس از اتمام عملیات نجات به آنها آورده‌اند، بدون رضایت نجات‌دهنده تغییر محل داد.

ماده ۲۲- پرداخت موقت : ۱- محکمه‌ای که صلاحیت رسیدگی قضایی برای ادعای نجات‌دهنده را دارا می‌باشد ، می‌تواند از طریق دستور موقت حکم دهد که به نجات‌دهنده باید آن مبلغی را که عادلانه و درست به نظر می‌رسد بصورت علی‌الحساب پرداخت گردد، و بر حسب همین ضوابط در جایی که شرایط بطور درست و عادلانه اقتضاء کند ، تضمین لازم داده شود.

۲- در صورت انجام پرداخت موقت تحت این ماده ، وثیقه سپرده شده تحت ماده ۲۱ به همان نسبت کاهش خواهد یافت .

ماده ۲۳ - محدوده زمانی اقامه دعوی : ۱- هرگونه دعوی مربوط به پرداخت تحت این کنوانسیون در صورتیکه مراحل قضایی یادآوری در ظرف مدت دو سال به جریان نیفتاده باشد مشمول مرور زمان خواهد گردید. دوره محدوده زمانی (برای اقامه دعوی) از روزی آغاز می‌شود که عملیات نجات به پایان رسیده است.

۲- کسی که علیه وی دعوی اقامه می‌شود می‌تواند در هر زمان در طول جریان آن دوره محدود زمانی با تسلیم اعلامیه‌ای به مدعی ، آن دوره را تمدید کند. این دوره را به همین ترتیب می‌توان مجدداً تمدید کرد.

۳- دعوی برای غرامت توسط شخص مدیون می‌تواند حتی پس از انقضای دوره محدود ذکر شده در بندهای قبلی اقامه شود ، به شرطی که ظرف مدت مجاز طبق قانون کشوری که رسیدگی‌های قضایی در آنجا جریان یافته است ، اقامه شود.

ماده ۲۴ - بهره : استحقاق نجات‌دهنده برای دریافت بهره‌وری هرگونه پرداخت واجب الاداء تحت این کنوانسیون ، مطابق قانون کشوری که محکمه مربوط به آن پرونده در آنجا واقع است ، معین خواهد شد.

ماده ۲۵ - کالاهای متعلق به دولت : از هیچیک از مقررات این کنوانسیون نباید ، نه بوسیله رسیدگی حقوقی و نه بوسیله هیچگونه طرح دعوی عینی ، به عنوان مبنایی برای ضبط ، توقیف یا بازداشت علیه کالاهای غیرتجاری متعلق به دولت که در زمان عملیات نجات مشمول مصونیت ناشی از حاکمیت تحت اصول شناخته شده همگانی حقوق بین‌المللی بوده‌اند استفاده گردد، مگر اینکه دولت صاحب کالا موافقت داشته باشد.

ماده ۲۶ - کالاهای انسان دوستانه : هیچیک از مقررات این کنوانسیون نباید به عنوان مبنایی برای ضبط ، توقیف یا بازداشت کالاهای انسان دوستانه اهداء شده توسط یک کشور مورد استفاده قرار گیرد، اگر آن کشور موافقت کرده باشد که هزینه خدمات نجات ارائه شده در ارتباطی با چنان کالاهای انسان دوستانه‌ای را بپردازد.

ماده ۲۷ - انتشار احکام داوری : کشورهای متعاقد باید انتشار احکام داوری صادره در دعوی نجات را ، تا آنجا که مقدور است و با کسب رضایت طرفین ، تشویق نمایند.

فصل پنجم - مواد نهایی

ماده ۲۸ - امضاء تصویب ، پذیرش ، تأیید و الحاق : ۱- این کنوانسیون از دهم تیرماه ۱۳۶۸ مطابق با اول ژوئیه ۱۹۸۹ میلادی تا ژوئن ۱۹۹۰ (خرداد ۱۳۶۹) در مقر سازمان جهت امضاء و از آن پس جهت الحاق مفتوح خواهد ماند.

۲- کشورها می‌توانند رضایت خود مبنی بر ملزم بودن این کنوانسیون را به طرق ذیل ابراز نمایند :

الف - امضاء بدون شرط تصویب ، پذیرش ، یا تأیید ، یا

ب - امضاء منوط به تصویب ، پذیرش یا تأیید به دنبال تصویب، پذیرش یا تأیید ، یا

ج - الحاق .

۳- تصویب ، پذیرش ، تأیید یا الحاق با تودیع سندی به همین مضمون به دبیر کل رسمیت خواهد یافت .

ماده ۲۹ - لازم‌الاجراء شدن : ۱- این کنوانسیون یک سال پس از تاریخی که پانزده کشور رضایت خود را مبنی بر ملزم بودن به آن اظهار نموده باشند ، لازم‌الاجراء خواهد شد.

۲- برای هر کشوری که رضایت خود مبنی بر ملزم بودن به این کنوانسیون را پس از اینکه شرایط لازم‌الاجراء شدن آن فراهم شده باشد، اظهار نمایند، چنین رضایتی یک سال پس از تاریخ اظهار این رضایت مؤثر خواهد بود.

ماده ۳۰ - حق شرط : ۱- هر کشوری در هنگام تصویب ، پذیرش ، تأیید یا الحاق می‌تواند حق خود برای اعمال نکردن مفاد این کنوانسیون در حالتهای زیر را حفظ نماید :

الف - وقتی که عملیات نجات در آبهای درون سرزمینی انجام می‌شود و تمام شناورهای درگیر از نوع دریانوردی درون سرزمینی هستند.

ب - وقتی که عملیات نجات در آبهای درون سرزمینی انجام می‌شود و هیچگونه شناوری درگیر نیست.

ج - وقتی که کلیه طرفهای ذیربط تبعه آن کشور هستند.

د - وقتی که اموال موضوع نجات از نوع اموال فرهنگی دریایی و دارای ارزشهای ماقبل تاریخی ، باستان‌شناسی یا تاریخی هستند و روی بستر دریا قرار دارند.

۲- حق شرطهای به عمل آمده در هنگام امضاء ، منوط به تسجیل در موقع تصویب ، پذیرش یا تأیید هستند.

۳- هر کشوری که از حق شرط نسبت به این کنوانسیون استفاده کرده است می‌تواند در هر زمانی بوسیله یادداشتی خطاب به دبیرکل آن را پس بگیرد. چنین پس‌گرفتنی در روز دریافت یادداشت مؤثر خواهد شد. اگر یادداشت عنوان کند پس گرفتن حق شرط در تاریخی که در یادداشت مشخص شده مؤثر گردد و آن تاریخ پسین‌تر از تاریخ دریافت یادداشت توسط دبیرکل باشد آن پس‌گرفتن در آن تاریخ پسین‌تر مؤثر خواهد شد.

ماده ۳۱- انصراف : ۱- هر کشور عضوی می‌تواند در هر زمانی پس از سپری شدن یک سال از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این کنوانسیون برای آن کشور ، از این کنوانسیون اعلام انصراف نماید.

۲- انصراف، بوسیله تودیع سند انصراف نزد دبیرکل مؤثر خواهد شد.

۳- انصراف یکسال پس از دریافت سند انصراف توسط دبیرکل ، یا پس از سپری شدن دوره طولانی‌تری که ممکن است در سند انصراف مشخص شده باشد، مؤثر خواهد شد.

ماده ۳۲- تجدیدنظر و اصلاح : ۱- سازمان می‌تواند کنفرانسی به منظور تجدیدنظر یا اصلاح در این کنوانسیون تشکیل دهد.

- ۲- دبیرکل براساس درخواست هشت کشور عضو ف یا یک چهارم کشورهای عضو ، هرکدام که عدد بزرگتری باشد ، کنفرانسی متشکل از کشورهای عضو این کنوانسیون را برای تجدیدنظر یا اصلاح کنوانسیون تشکیل خواهد داد.
- ۳- هرگونه رضایت مبنی بر ملزم شدن به این کنوانسیون که پس از تاریخ لازم‌الاجراء شدن اصلاحیه‌ای به این کنوانسیون ابراز گردد، به منزله الزام به کنوانسیون اصلاح شده تلقی خواهد شد.
- ماده ۳۳- امین : ۱- این کنوانسیون نزد دبیرکل تودیع خواهد شد.
- ۲- دبیرکل باید :
- الف - تمام کشورهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند، و تمام اعضاء سازمان را از موارد زیر مطلع نماید :
- ۱- هر امضاء یا تودیع سند تصویب ، پذیرش ، تأیید یا الحاق جدید به همراه تاریخ آن ،
- ۲- تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون ،
- ۳- تودیع هر سند انصراف از این کنوانسیون به همراه تاریخ دریافت آن سند و تاریخی که انصراف مؤثر می‌شود ،
- ۴- هر اصلاحیه تصویب شده طبق ماده سی و دو ،
- ۵- دریافت هرگونه حق شرط ، اعلامیه و یادداشت صادره تحت این کنوانسیون.
- ب - نسخ اصل گواهی شده این کنوانسیون را به تمام کشورهای این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند ارسال نماید.
- ۳- به محض لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، یک نسخه اصلی گواهی شده آن باید توسط امین جهت دبیرکل سازمان ملل متحد برای ثبت و انتشار طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ارسال شود.
- ماده ۳۴ - زبانها : این کنوانسیون در یک نسخه اصل واحد به زبانهای عربی ، چینی ، انگلیسی ، فرانسوی ، روسی و اسپانیایی صادر شده که هر یک از متون دارای اعتبار یکسان می‌باشند.
- با احراز مراتب فوق ، امضاءکنندگان ذیل که برای این منظور به نحو لازم توسط کشورهای متبوعه خود مجاز شده‌اند، این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند.
- انجام شده در لندن به تاریخ ۱۳۶۸/۲/۸ مطابق با بیست و هشتم آوریل یک هزار و نهصد و هشتاد و نه میلادی .

۱- کلیاتی پیرامون کنوانسیون
نجات دریایی

مقررات مربوط به نجات در دریا (SALVAGE) از زمانهای گذشته مبتنی بر اصول انصاف بوده است. طبیعت فعالیتهای دریایی همراه با مخاطرات گوناگون از قبیل تصادم، آتش سوزی، به گل نشستن، انفجار، ... می باشد و همبستگی انسان و حس تعاون و همیاری بین افراد بصورت کمک و مساضدت از طرف سایر کشتیها و یا اشخاص بمنظور نجات کشتی و یا محموله آن از غرق شدن، در عملیات های نجات سهم بسزایی را دارا میباشد. نجات دهنده می بایست تشویق به عملیات نجات بشود و همچنین پاداش معقولانه خدمات خویش برای جلوگیری از نابودی کشتی و کالاهایش در دریا را دریافت دارد. در گذشته پاداش از طریق تحویل قسمتی از کالای نجات یافته به مالک کشتی نجات دهنده صورت میگرفت ولی امروزه جبران زحمات و خدمات کشتی نجات دهنده با پرداخت وجه انجام میگردد.

اصل کلی که در گذشته اعمال میگردد و نجات دهندگان بر اساس آن عمل نموده و درخواست مبالغ هنگفتی را مینمودند عبارت " تا پرداخت نباشد طنابی نیست NO PAY, NO ROPE " میباشد و امروزه نیز مبنای پرداخت پاداش در عملیات های نجات عبارت " تا علاج نباشد مزد نیست NO CURE , NO PAY " میباشد بدین معنی که تنها در صورت موفقیت در عملیات نجات، نجات گر سزاوار دریافت اجرت و پاداش خواهد بود. میزان پاداش بر اساس خدمات و تجهیزات استفاده شده در عملیات نجات و ارزش کشتی و اموال نجات یافته آنها پرداخت میگردد.

امروزه اکثر عملیات های نجات بر اساس قراردادهای از قبل آماده شده انجام میگردد. قرارداد Lloyd's Open Form یکی از این نمونه قراردادهاست و این فرم بر اساس قرارداد ۱۹۱۰ بروکسل که از نظر بین المللی رویه های شناخته شده میباشد تنظیم گردیده است و یک سیستم داوری " Arbitration " برای حل و فصل دعاوی ناشی از عملیات نجات را در نظر گرفته است.

توجه به حفظ محیط زیست دریایی موضوع حائز اهمیتی بود که در قرارداد ۱۹۱۰ به آن توجه چندانی نشده بود. در نتیجه کنوانسیون SALVAGE برای رفع این نقص در سال ۱۹۸۹ در IMO مورد توافق قرار گرفت. در کنوانسیون ۸۹ مقررات بنحوی تهیه شده است که در جهت تشویق نجات دهندگان برای عملیات نجات در صورت آلودگی نفتی و ... میباشد و چنین نجات دهندگانی مورد حمایت قرار گرفته اند تا به پاداش آنها لطمه ای وارد نیاید.

با توجه به مقدمه مذکور وارد کلیات بحث نجات شده و کنوانسیونهای مربوط به نجات را بررسی مینماییم.

کلیات

تعریف: عملیات نجات عبارت است از عملیات حفظ، نجات و جلوگیری از غرق شدن کشتی یا انسان و یا نابودی اشیائی که ممکن است بر اثر سانحه دریایی در معرض خطر قرار گیرند و "کمک" معاضدتی است که فرد و یا کشتیهای دیگر ممکن است به کشتی و یا افرادی که در خطر قرار گرفته‌اند، بعمل آورند.

در قانون دریایی ایران فصل یازدهم مواد ۱۷۳ الی ۱۸۲، به مقررات "عملیات نجات و کمک" اختصاص داده شده است و مبنای آن قرارداد بین المللی مربوط به عملیات نجات در دریا که در ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ در بروکسل به امضاء رسیده است، میباشد. ماده ۱۷۳ قانون دریایی "عملیات نجات در دریا" چنین تعریف نموده است:

"کمک به کشتیهای دریایمانیکه در معرض خطر هستند و نجات آنها و همچنین نجات اشیاء موجود در آنها و کرایه بار و مسافر و نیز خدمات مشابهی که کشتیهای دریایمان و کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی نسبت به یکدیگر انجام میدهند بدون توجه بنوع خدمات و محل وقوع آن تابع مقررات این فصل میباشد."

بموجب ماده فوق عملیات نجات نسبت به موارد زیر در نظر گرفته شده است:

- ۱- کمک و نجات کشتیهای دریا پیما
- ۲- کمک و نجات اشیاء موجود در کشتیهای دریایمان (کالا و ملحقات کشتی)
- ۳- کمک و نجات بمنظور تامین کرایه Freight at risk
- ۴- عملیات نجات از طرف کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی نسبت به یکدیگر

* Freight at risk (کرایه بار) عبارت است از کرایه بار و منافع مادی که در صورت نجات کشتی عاید مالک میشود و نجات دهنده (salvor) نسبت به این مبلغ هم میتواند "دعوی نجات" اقامه نماید.

برای معین نمودن اجرت عملیات نجات در گذشته نجات دهنده در قبال عملیات منجر به نجات مالک تمام یا قسمتی از اموال نجات یافته بعنوان پاداش میگردید ولی امروزه اجرت براساس میزان خدمات ارائه شده و موثقت، حاصله محاسبه میگردد.

$$\text{اجرت عملیات} = \text{Services} + \text{Reward}$$

پاداش + اجرت خدمات

نجات جان اشخاص

از آنجائیکه نجات جان اشخاص از وظائف مهم انسانی میباشد و نمیتوان برای آن از لحاظ مادی ارزشی قائل شد، نجات دهندگانی تنها مرفق به نجات جان اشخاص شده باشند مستحق دریافت اجرت نخواهند بود مگر اینکه نجات دهندگان علاوه بر نجات جان اشخاص موفق به نجات اموال نیز شده باشند. ماده ۱۸۱ قانون دریایی مقرر داشته است که :

" نجات دهنده مستحق اجرت نخواهد بود مگر اینکه نجات اموال را هم در عملیات نجات شامل شده باشد که نجات دهنده اشخاص مستحق قسمتی از اجرت و پاداش خواهد بود.

شرایط استحقاق اجرت

در صورت احراز موارد زیر نجات دهنده مستحق دریافت اجرت میباشد:

۱- در معرض خطر بودن اموال و جان اشخاص "Real danger"

اثبات اینکه خطر جدی و واقعی بوده است با مدعی اجرت یعنی نجات دهنده میباشد. معمولا وجود خطر کمتر مورد اختلاف واقع میشود زیرا امضاء قرارداد نجات از طرف فرمانده کشتی خود نشان دهنده وجود خطر میباشد ولی آنچه که معمولا اختلافات زیادی را بوجود می آورد تعیین میزان خطری است که متوجه کشتی، سرنشینان و محموله های آن میباشد.

۲- داوطلبانه بودن خدمات مربوط به نجات

منظور از داوطلبانه بودن خدمات آن است که عملیات نجات و خدمات انجام یافته مسبوق به یک قرارداد قبلی (منعقد پیش از سانحه بین نجات دهنده و مالک کشتی یا اموال) نباشد.

عملیات نجات همچنین نباید در حین انجام وظائف رسمی صورت گرفته باشد. انجام وظائف رسمی آنگونه وظائف و مسولیتهایی است که فرد نسبت به مالک کشتی یا اموال نجات یافته مکلف به انجام آن بوده است بعنوان مثال شناورهای اطفاء حریق در بنادر که بدین جهت بحالت آماده باش نگهداری میشوند بطور کلی مستحق پاداش نخواهند بود.

راهنمایان کشتی ها (Pilots) و همچنین کارکنان یدک کشها نمی توانند بعنوان نجات دهنده کشتی اقدام بنمایند زیرا این افراد در قبال اجرت خود مکلف هستند که به راهنمایی و یدک کشیدن کشتی خسارت دیده اقدام بنمایند مگر آنکه خدمات انجام

شده از طرف این افراد بیش از میزان خدماتی باشد که قانوناً طبق قرارداد (مثلاً قرارداد یدک کشی) مکلف به انجام آن بوده‌اند.

چنانچه مسافری بتواند در سانحه دریایی جان خود را نجات داده و بعلاوه برای کمک به نجات کشتی و جان سرشنینانش در کشتی باقی بماند و خدماتی را در این جهت انجام بدهد، مستحق پاداش خواهد بود.

۳- دارای نتیجه مفید بودن " Successful "

از آنجائیکه پاداش و اجرت خدمات نجات دهندگان بر اساس اشیاء نجات یافته محاسبه میگردد لذا به عملیاتی که نتیجه مفید نداشته باشد اجرت و پاداشی تسلیق نمی‌گیرد. ماده ۱۷۴ قانون دریایی چنین مقرر میدارد:

" به هر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت. اگر عمل کمک یا نجات نتیجه مفید نداشته باشد هیچگونه اجرتی به آن تعلق نخواهد گرفت و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیاء نجات یافته نخواهد بود. "

در کنوانسیون SALVAGE, 1989 این نقطه ضعف در قراردادهای نجات مورد توجه قرار گرفته است و برای تشویق نجات دهندگان به عملیات نجات در سوانح منجر به آلودگی و رعایت حقوق آنها چاره جوشیهایی در نظر گرفته شده است.

تعیین پاداش و اجرت نجات و نحوه تقسیم آن

مبلغ اجرت و پاداش عملیات نجات و نحوه تقسیم آن بین نجات دهندگان در قراردادی که بین نجات دهنده و مالک اموال نجات یافته منعقد میگردد تصریح میشود. در مواقع اضطراری و فوری که امکان انعقاد قرارداد نبوده و متعاقباً عملیات نجات انجام گرفته باشد میزان اجرت و پاداش توسط دادگاه انجام میگیرد. ماده ۱۸۷ قانون دریایی مقرر میدارد:

" میزان اجرت کمک و نجات بر طبق قراردادی که بین طرفین منعقد شده است پرداخت میگردد و در صورت نبودن قرارداد بوسیله دادگاه تعیین خواهد شد. این حکم نیز شامل طرز تقسیم اجرت مزبور بین نجات دهندگان و همچنین بین مالک و فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتیهای نجات دهنده میباشند خواهد بود. "

در صورتیکه کشتی خارجی عملیات نجات را انجام دهد میزان پاداش بر اساس قانون

پرچم کشتی نجات یافته محاسبه میگردد و در مورد تسهیم پاداش بین نجات دهندگان قانون پرچم کشتی نجات دهنده حاکم میباشد.

نجات دهنده نسبت به اموال نجات یافته (کشتی، کالا، کرایه حمل) که با عملیات نجات از نابودی آنها جلوگیری نموده است، دارای حق ممتازه میباشد بدین معنی که تا وصول مطالبات خویش میتواند اموال نجات یافته را توقیف نموده و چنانچه مالک در ارتباط با کشتی نجات یافته دیون دیگری را داشته باشد دیون مربوط به عملیات نجات در الویت قرار میگیرند.

عوامل مؤثر در تعیین میزان پاداش و اجرت

عوامل زیر را برای تعیین میزان پاداش در مورد اموال نجات یافته و در ارتباط نجات دهنده توسط دادگاه مورد توجه قرار میگیرد.

۱- در مورد اموال نجات یافته :

- میزان خطر در ارتباط نجات جان افراد
- میزان خطر در ارتباط نجات اموال
- ارزش اموال نجات داده شده

۲- در مورد نجات دهنده :

- مدت زمان خدمات نجات دهندگان
- میزان خطر در ارتباط با نجات دهندگان
- میزان استفاده از تجهیزات و امکانات

ماده ۱۸۰ قانون دریایی مقرر میدارد :

" دادگاه با توجه به اوضاع و احوال هر مورد و ملاحظات ذیل میزان اجرت را تعیین خواهد نمود :

اولاً: نتیجه موفقیت حاصله، مساعی، استحقاق کمک کنندگان، اهمیت خطری که متوجه کشتی نجات یافته و مسافران و کارکنان و بار آن و نجات دهندگان و کشتی نجات دهنده گردیده، مدتیکه برای عملیات نجات و کمک صرف شده، هزینه و خسارات وارده و عواقب مسئولیت و سایر مخاطراتی که متوجه نجات دهندگان گردیده، ارزش وسائل و لوازمی که برای نجات بکار رفته و بالاخره تسهیلاتی که احیانا در کشتی برای نجات افراد و اموال صورت گرفته است.

ثانیا: میزان ارزش اشیاء نجات یافته.

قراردادهای نجات

قرارداد نجات عبارت است از قرارداد بین نجات دهنده و مالک شناور یا اموال، که بدینوسیله نجات دهنده متعهد میگردد که نهایت سعی و کوشش خود را در

ارتباط با نجات شناور یا اموال در معرض خطر انجام داده و مالک شناور یا اموال متعهد به پرداخت اجرت و پاداش در صورت موفقیت عملیات نجات میگردد.

در بیشتر قراردادهای نجات فرمانده شناور بنماینده از مالک قرارداد را امضاء مینماید. فرمانده بمحض اینکه تشخیص داد خطر جدی کشتی را تهدید میکند، بنماینده از مالک تقاضای عملیات نجات نموده و سپس قرارداد نجات را امضاء میکند و چون قرارداد نجات بنماینده از مالک امضاء میشود کلیه مبالغی که بنیاید بابت عملیات نجات به نجات دهنده پرداخت گردد بحساب مالک پرداخت میشود و سپس مالک کشتی مبالغی که باید از صاحب کالا بابت اموال نجات یافته دریافت گردد وصول خواهد نمود.

نمونه این قراردادها که قبلاً توسط کارشناسان تهیه شده است و امروزه در سطح بین المللی استفاده میشود، Lloyd's Open Form میباشد و ارکان اصلی این قراردادها شرایط مقررات مربوط به نجات انگلستان و قرارداد ۱۹۱۰ بروکسل میباشد. قرارداد نجات مانند قراردادهای بیمه بر اساس حسن نیت "Good faith" تنظیم میگردد و چنانچه برای دادگاه یقین حاصل گردد که قرارداد در حین خطر نبوده و یا در حین خطر بوده ولی شرایط آن به تشخیص دادگاه غیر عادلانه بوده است و یا فرمانده اطلاعات لازم و کافی را در اختیار نجات دهنده قرار نداده است، میتواند قرارداد را تغییر و یا باطل نماید.

توافق ها و کنوانسیون های بین المللی

۱- کنوانسیون ۱۹۱۰ نجات

کنوانسیون یکنواخت نمودن برخی از مقررات مربوط به کمک و نجات در دریا در ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ تصویب گردید. از آن تاریخ کنوانسیون توسط تعداد زیادی از کشورها مورد پذیرش واقع شد و مبتنی بر اصولی است که در بالا بیان گردید و پاداش بر اساس اوضاع و احوال هر مورد که در ذیل آمده است توسط دادگاه معین میگردد.

میزان موفقیت، تلاش نجات دهندگان، میزان خطر تهدید کننده برای کشتی نجات دهنده، میزان خطر تهدید کننده برای کشتی نجات یافته، زمان مصرف شده، هزینه های متحمل، ارزش اموالی که برای نجات مصرف شده است، ارزش اموال نجات یافته، همچنین امکان ابطال یا تجدید نظر در قرارداد توسط دادگاه، چنانچه معلوم گردد که شرایط جهت انعقاد قرارداد برای فرمانده شناور برابر نبوده است، در نظر گرفته شده است.

در سالهای قبل از ۱۹۸۰، با بوقوع پیوستن برخی سوانح نفتی بزرگ مانند Amoco Cadiz نیاز به تجدید نظر در مقررات نجات مورد توجه قرار گرفت تا نجات دهندگان در صورت سوانح تانکرهای نفتی تشویق به عملیات نجات بشوند. اصولی که مورد تجدید نظر واقع شد عبارت NO CURE, NO PAY در مورد تانکرها و عملیات نجات بود که در اینگونه سوانح نجات دهندگان نه تنها مستحق دریافت اجرت بلکه پاداش ویژه ای با توجه به اوضاع و احوال به آنها پرداخت خواهد شد. قرارداد تجدید نظر شده Lloyd's Open Form در جولای ۱۹۸۰ برای اجرا آماده گردید.

۳- The CMI Montreal Draft Convention

در همان سال بدرخواست IMO مقررات مربوط به نجات توسط CMI مورد مطالعه قرار گرفت و پیش نویس کنوانسیون در کنفرانس مونترال مورد پذیرش اکثریت شرکت کنندگان واقع گردید. پیشنویس فوق الذکر مقررات ۱۹۱۰ بروکسل را مورد بازنگری و تجدید نظر قرار داده و مسئله جدید در رابطه با "صدمه به محیط زیست" را مطرح نمود.

۴- کنوانسیون SALVAGE 1989

پیشنویس کنوانسیون نجات سال ۱۹۸۱ در مونترال تهیه گردید و برای بررسی در اختیار کمیته حقوقی IMO در سال ۱۹۸۴ قرار گرفت. کمیته حقوقی بیشتر از نقطه نظر حقوق خصوصی کنوانسیون را مورد تجزیه و تحلیل قرار داد و مقرراتی که مورد توجه خاص قرار گرفت عبارت بودند از:
تعریف اموال، وظائف مالک و فرمانده و غرامت ویژه، دامنه کاربرد، ویژگی مجاز بودن طرفین قرارداد به تبعیت ننمودن از مفاد کنوانسیون (این ویژگی بواسطه حقوق خصوصی بودن قراردادهای نجات میباشد).

سرانجام کنوانسیون نجات در سال ۱۹۸۹ در یک کنفرانس دیپلماتیک در IMO مورد تصویب قرار گرفت. موضوع مهم در کنوانسیون ۸۹ توجه به مسئله حفظ محیط زیست دریایی بود که در دو دهه اخیر در IMO مورد توجه خاص قرار گرفته بود. در کنوانسیون ۱۹۱۰ اصل "No Cure, No Pay" رعایت میگردد و نجات دهنده تنها در صورت موفقیت عملیات نجات مستحق اجرت و پاداش میگردد. این اصل سالها

متعارف بوده و مسئله آلودگی را بهیچوجه در بر نداشت. بنابراین چنانچه نجات دهنده‌ای از آلودگی عظیمی جلوگیری می نمود و فرصت نجات خود کشتی را نداشت از گرفتن اجرت محروم میگردید در نتیجه نجات دهندگان از پذیرش چنین عملیات نجاتی خود داری مینمودند.

کنوانسیون ۱۹۸۹ این نقطه ضعف را با گنجاندن ماده ۱۴ "غرامت ویژه" مورد توجه قرار داد. بدین صورت که نجات دهندگان در صورت جلوگیری از صدمه به محیط زیست دریایی مستحق پاداش خواهند بود. دادگاه یا داوری Arbitrator بر اساس اجرت (کل هزینه های متقبله) و پاداش که از ۳۰ تا ۱۰۰ درصد هزینه ها میتواند باشد. مبلغ غرامت ویژه را محاسبه خواهد نمود. غرامت ویژه معمولا توسط P&I یا شرکت های بیمه پرداخت میشود.

در ماده ۱۴، غرامت ویژه را در صورتیکه نجات دهندگان با استفاده از رویه معمول کسب پاداش (نجات کشتی و کالا) نتوانند بدست آورند، پیش بینی نموده است. نحوه محاسبه Reward در ماده ۱۳ در نظر گرفته شده است و با توجه به معیارها و ضوابط مذکور در این ماده میزان پاداش معین خواهد شد.

معیارها و شرایط ذیل عوامل مهم در تعیین پاداش خواهند بود.
ارزش کشتی نجات یافته، ارزش اموال و کالای نجات یافته، مهارت و تلاشهای نجات دهندگان در جلوگیری یا به حداقل رساندن خسارت به محیط زیست، میزان موفقیت بدست آمده، ماهیت و میزان خطر.

در ماده شش، کنوانسیون اجازه میدهد که متعاقبین بنحوی قرارداد را تنظیم نمایند که از مقررات کنوانسیون تبعیت نمایند.

۲- ترجمه کنوانسیون نجات دریایی

سازمان جهانی دریانوردی
کنفرانس بین المللی نجات (۱۹۸۹)

متن نهائی کنفرانس و کنوانسیون نجات

این انتشار، متن اسناد تصویب شده کنفرانس بین المللی نجات را که تحت سرپرستی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) از ۱۷ تا ۲۸ آوریل ۱۹۸۹ برگزار شد، شامل می‌گردد.

کنفرانس علاوه بر متن نهائی، کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ را تصویب کرد. کنفرانس همچنین برداشتهای مشترک در رابطه با مواد ۱۳ و ۱۴ کنوانسیون و دو قطعنامه را که به ترتیب در ارتباط با اصلاحیه قواعد یورک آنتورپ (York-Antwerp) ۱۹۷۴ و همکاری بین المللی برای اجرای کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ می‌باشند، تصویب رسانید. متون برداشتهای مشترک و دو قطعنامه به متن نهائی تحت عنوان ضمیمه های ۱ و ۲ پیوست گردیده‌اند.

فهرست:

متن نهائی کنفرانس بین المللی نجات ۱۹۸۹

کنوانسیون بین المللی نجات ۱۹۸۹

ضمیمه ۱- برداشتهای عمومی مربوط به مواد ۱۳ و ۱۴ کنوانسیون بین المللی نجات ۱۹۸۹
ضمیمه ۲- قطعنامه‌ای مبنی بر درخواست اصلاح قواعد یورک آنتورپ (York-Antwerp) ۱۹۷۴
ضمیمه ۳- قطعنامه مربوط به همکاری بین المللی جهت اجرای کنوانسیون بین المللی نجات ۱۹۸۹

متن نهائی کنفرانس بین المللی نجات ۱۹۸۹

۱- مطابق ماده ۲(ب) کنوانسیون سازمان جهانی دریانوردی، شورای سازمان در چهاردهمین جلسه فوق العاده خود در نوامبر ۱۹۸۷ تصمیم گرفت کنفرانسی جهت بررسی تصویب کنوانسیونی جدید در مورد مقررات نجات، برگزار نماید. این تصمیم بوسیله مجمع عمومی سازمان در پانزدهمین جلسه عادی‌اش با قطعنامه الف (۱۵) ۶۳۳، مورخ ۲۰ نوامبر ۱۹۸۷ در مورد برنامه کار و بودجه پانزدهمین دوره مالی ۱۹۸۹-۱۹۸۸ مورد تأیید قرار گرفت.

۲- کنفرانس از ۱۷ تا ۲۸ آوریل ۱۹۸۹ در لندن و در مقر اصلی سازمان جهانی دریانوردی برگزار گردید.

۳- نمایندگان ۶۶ کشور در کنفرانس شرکت کردند. نمایندگانی از:

الجزایر-آرژانتین-استرالیا-باهاما-باربادوس-بلژیک-برزیل-بلغارستان
کانادا-فیلیپین-کلمبیا-کنگو-کت دمی ور-کوبا-قبرس-چکواکی-جمهوری

دموکراتیک خلق کره - جمهوری دموکراتیک یمن - دانمارک - اکوادور - مصر - فنلاند - فرانسه - گابن - جمهوری دموکراتیک آلمان - جمهوری فدرال آلمان - فنلاند - یونان - مجارستان - هند - اندونزی - جمهوری آلمان - ایرلند - اسرائیل - ایتالیا - ژاپن - کویت - لیبریا - مالتی - جزایر مارشال - مکزیک - مراکش - نلند - نیجریه - نروژ - پاناما - پرو - مجارستان - پرتغال - جمهوری کره - تووستان سعودی - اسپانیا - سوئد - سوئیس - تونس - ترکیه - اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی - بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی - ایالات متحده آمریکا - اوروگوئه - رنرژده - یوگسلاوی - ژنیر و

۴- کشور رومانی نیز ناشن رابه کنفرانس فرستاد.

۵- هنگ کنگ ، عضو وابسته سازمان جهانی دریاانوردی ، ناظرانی رابه کنفرانس فرستاد.

۶- یک نماینده از ارتان نیل، وابسته به سازمان ملل متحد در کنفرانس حضور یافت

اداره کمیسریای عالی سازمان ملل متحد برای پناهندهان (UNHCR)

۷- سازمانهای بین الدولی زیر، ناظرانی رابه کنفرانس فرستادند.

صندوق بین المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی (IOPC FUND)

فدراسیون عربی کشتیرانی (AFS)

۸- سازمان بین المللی شیردولتن زیر ناظرانی رابه کنفرانس فرستادند.

اطاق بین المللی کشتیرانی (ICS)

اتحادیه بین المللی بیمه دریائی (IUMI)

کمیته دریائی بین المللی (CMI)

اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاهها (IAPH)

بالتیک و شورای بین المللی دریائی (BIMCO)

اتحادیه مالکان کشتی آمریکان لاتین (LASA)

مجمع بین المللی دریائی کمپانیهای نفتی (GOINF)

اتحادیه اروپائی مالکان ریدک کشتی (ETA)

اتحادیه بین المللی مالکان کشتی (INSA)

دوستاناران زمین بین المللی (BOET)

اتحادیه بین المللی پیمانکاران شاران (IASC)

اتحادیه بین المللی نباتات (ISS)

مجمع بین المللی کشتیهای شوروییه سلامت کشتی (EAP SOVI)

اتحادیه بین المللی مالکان مستقل کشتی (INCEP TANKO)

اتحادیه بین المللی گروه P&I

اتحادیه بین المللی حفظ طبیعت و آبهای زیرین (IUCN)

کمیته مشورتی آلودگی دریا، (ACOPS)

فدراسیون بین المللی کشتیهای نباتات (ITF)

اتحادیه بین المللی اروپائی کشتیهای تجارت کشتی (AIDE)

دموکراتیک خلق کره - جمهوری دموکراتیک یمن - دانمارک - اکوادور - مصر - فنلاند - فرانسه - گابن - جمهوری دموکراتیک آلمان - جمهوری فدرال آلمان - فنلاند - یونان - مجارستان - هند - اندونزی - جمهوری آلمان ایران - ایرلند - اسرائیل - ایتالیا - ژاپن - کویت - لیبریا - عازلی - جزایر مارشال - مکزیک - مراکش - نپال - نیجریه - نروژ - پاناما - پرو - مجارستان - پرتغال - چین - کره - ترکمنستان - سوئد - اسپانیا - سوئیس - تونس - ترکیه - اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی - بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی - ایالات متحده آمریکا - آرژانتین - رانزوردا - یوگوسلاوی - زیر و

۴- کشور رومانی نیز ناظری رایبه کنفرانس فرستاد.

۵- هنگ کنگ ، عضو وابسته سازمان جهانی دریانوردی ، ناظرانی رایبه کنفرانس فرستاد.

۶- یک نماینده از ارتان ذیل، رایبته به سازمان ملل متحد در کنفرانس حضور یافت

اداره کمیسریای عالی سازمان ملل متحد برای پشانندگان (UNHCR)

۷- سازمانهای بین الدولی زیر، ناظرانی رایبه کنفرانس فرستادند.

صندوق بین المللی جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی (IOPC FUND)

فدراسیون عربی کشتیرانی (AFS)

۸- ۱۹ سازمان بین المللی شیردولتی زیر ناظرانی رایبه کنفرانس فرستادند.

اطاق بین المللی کشتیرانی (ICS)

اتحادیه بین المللی بیمه دریائی (IUMI)

کمیته دریائی بین المللی (CMI)

اتحادیه بین المللی بنادر و شرکتها (IAPF)

بالتیک و شورای بین المللی دریائی (BIMCO)

اتحادیه مالکان کشتی آمریکای لاتین (LASA)

مجمع بین المللی دریائی کمپانیهای نفتی (OCIMF)

اتحادیه اروپائی مالکان بدک کشتی (ETA)

اتحادیه بین المللی مالکان کشتی (INSA)

دوستاناران زمین بین المللی (FOEI)

اتحادیه بین المللی پیمانکاران دریائی (IADC)

اتحادیه بین المللی نباتات (ISB)

مجمع بین المللی اکتشاف و تولید نفت (E&P ASSN)

اتحادیه بین المللی مالکان سستل تانکر (INTERTANKO)

اتحادیه بین المللی گروه P&I

اتحادیه بین المللی حفظ طبیعت و منابع طبیعی (IUCN)

کمیته مفورتی آلودگی دریائی (IOPCS)

فدراسیون بین المللی نباتات (IUP)

اتحادیه بین المللی اروپائی تنظیم کنندگان تعمیرات موتورکشتی (AIDE)

۹- جناب آقای دکتر فرانسیسکو کاردل رگاس از هیئت ونزوئلا بعنوان رئیس کنفرانس انتخاب گردید.

۱۰- نایب رئیس انتخاب شده بوسیله کنفرانس عبارت بودند از:

دریادار دوم الف. لازکانو	شیلی
آقای هنگ کنگو	چین
" اس - روسادی	اندونزی
دکتر اج - تانیکاوا	ژاپن
آقای م.م.ر. الکندری	کویت
قاضی ار - تی - هن	بریتانیا
آقای جی جی ایوانوف	شوروی
دریادار دوم جی - ای - وربیج	ایالات متحده آمریکا
سی تی - ای - کافودزی	ژنیر

۱۱- دبیر خانه کنفرانس از مسئولین زیر تشکیل گردید:

دبیرکل آقای سی پی سری واستارا	دبیرکل سازمان
دبیراجرائی آقای تی.آ. منزا	سازن دبیرکل

معاونت دبیر اجرائی آقای سی - ای - زی سون

معاون ارشد مدیر کل قسمت امور حقوقی و روابط خارجی

۱۲- کنفرانس یک کمیته عمومی با ماموریت بررسی پیش نویس مواد کنوانسیون نجات، تاسیس نمود. کنفرانس همچنین یک کمیته مواد نهایی با ماموریت بررسی پیشنویس مواد نهایی کنوانسیون ایجاد نمود که وظیفه آن بررسی مواد نهایی پیش نویس کنوانسیون بود.

۱۳- کمیته پیشنویس ایجاد شده بوسیله کنفرانس از نمایندگان سه کشور زیر تشکیل گردید. چین - سمر - فرانسه - مکزیک - اسلواک - اسپانیا - بریتانیا - کبیر - شوروی و ایالات متحده آمریکا

۱۴- یک کمیته اعتبارنامه جهت بررسی اعتبارنامه های نمایندگان حاضر در کنفرانس تعیین شد. کمیته از نمایندگان کشورهای زیر تشکیل گردید: کنگو، اکوادور، مانزی، مبنارستان، سرتی

۱۵- مسئولین انتخاب شده برای کمیته عبارت بودند از: کمیته عمومی:

رئیس: اهرفور دکتر ن. تروتز (جمهوری دموکراتیک آلمان)
نایب رئیس ها: آقای ایل - پوپ (کانادا)
" کب. کسن (سائیل حاج)

کمیته پیش نویس:

رئیس: آقای و.و. استارمز (دانلد)

نایب رئیس ها: آقای جی پی بداجر (فرانسه)

مکتر جی اسپرو (استاندارد فرانسه)

کمیته مواد نهائی :

رئیس : کاپیتان اس - الف - یافای (دموکراتیک یمن)

نایب رئیس ها ،

آقای آر- فوتی (ایتالیا)

" ای - ماکو (نیجریه)

کمیته اعتبارنامه ها :

رئیس : آقای وی نایالا (کنگو)

نایب رئیس خانم حلیمه اسماعیل (مالزی)

۱۶- کنفرانس بعنوان اساس کارش مواد ذیل را بکار گرفت :

پیش نویس مواد کنوانسیون نجات، تهیه شده بوسیله کمیته حقوقی سازمان

پیش نویس مواد نهائی کنوانسیون نجات، تهیه شده بوسیله دبیرخانه سازمان

۱۷- همچنین کنفرانس تعدادی از اسناد، اظهارنظرها و ملاحظات، شامل اصلاحات

پیشنهادی تسلیم شده بوسیله دولتها و سازمانهای ذی نفع در ارتباط با پیش نویس

کنوانسیون را در پیش روداشت .

۱۸- بعنوان نتیجه مباحث براساس گزارشات کمیته عمومی، کمیته مواد نهائی و

دیگر کمیته ها، کنفرانس کنوانسیون بین المللی نجات ۱۹۸۹ تصویب نمود.

تأییدیکه به متن فرانسه این سند نهائی و کنوانسیون مذکور در فوق مربوط میشود

کنفرانس تصمیم گرفت که لغت کمک، به معنای

I assistance aux navires et le sauvetage des personnes et des biens باشد.

۱۹- کنفرانس همچنین یک برداشت عمومی در رابطه با مواد ۱۳ و ۱۴ کنوانسیون

بین المللی نجات ۱۹۸۹ تصویب نمود که در ضمیمه یک این متن نهائی درج گردیده

است.

۲۰- بعلاوه، کنوانسیون قطعنامه های زیر را تصویب نمود.

- قطعنامه ای مبنی بر درخواست اصلاح قواعد یورک آنترپ (York-Antwerp) ۱۹۷۴

- قطعنامه همکاری بین المللی برای اجرای کنوانسیون بین المللی نجات ۱۹۸۹

- این قطعنامه ها به ترتیب در ضمیمه ۲ این سند نهائی درج گردیده اند .

۲۱- این متن نهائی در یک متن اصلی واحد به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی،

فرانسه روسی و اسپانیائی منتشر گردیده است که نزد دبیرکل سازمان بین المللی

دریانوردی سپرده می شود.

۲۲- دبیرکل رونوشتهای مصدق این متن نهائی را با ضامم آن و رونوشتهای مصدق متون

معتبر کنوانسیون را به دولتها و کشورهای دعوت شده برای حضور در کنفرانس

پیرو درخواست آن دولتها ارسال خواهد نمود.

درتائید مراتب فوق، افرادی که اعضای آنها در ذیل ضمیمه گردیده است (اعضاها

هدف گردید) اعضای خود را به متن نهائی ضمیمه کرده اند.

انجام شده در لندن بتاريخ بیست و هفتم آوریل یکهزار و نهمد و هشتاد و نه.

کنوانسیون بین‌المللی نجات

کشورهای متعاقد به کنوانسیون حاضر،

با درک مطلوبیت تدوین مقررات متحدالشکل بین‌المللی در باره عملیات نجات بصورت توافق جمعی،

با توجه به اینکه تحولات اساسی، بویژه علاقه روز افزون به حفظ محیط زیست، ضرورت تجدیدنظر در مقررات بین‌المللی موجود در "کنوانسیون یکسان کردن پاره‌ای از مقررات قانونی مربوط به کمک و نجات در دریا" مصوب ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ در بروکسل را تأیید نموده‌اند،

با علم به نقش ارزنده‌ای که عملیات نجات کارآمد و بموقع می‌تواند برای ایمنی شناورها و سایر اموال در خطر و برای حفظ محیط زیست داشته باشد، و

با اعتقاد به ضرورت تامین انگیزه‌های کافی برای افرادی که عملیات نجات نسبت به شناورها یا سایر اموال در خطر را بعهده می‌گیرند،

به قرار زیر توافق نموده‌اند:

فصل اول - مقررات عمومی

ماده یک

تعاریف

از نظر این کنوانسیون :

الف) عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا فعالیت تعهد شده جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجهه باخطر در آبهای قابل دریانوردی یا سایر آبها از هر قبیل.

ب) شناور عبارت است از هر کشتی یا کرجی، یا هر ساختار قادر به دریانوردی.

ج) اموال عبارت است از هر مالی که از روی عمد و بطور دائم به کنار ساحل متعلق نباشد و شامل کرایه مورد تعهد نیز میباشد.

د) صدمه به محیط زیست عبارت است هر صدمه مادی اساسی به سلامتی انسان یا حیات یا منابع دریایی در آبهای ساحلی یا آبهای درون سرزمینی یا مناطق مجاور آنها، که در نتیجه آلودگی، لوٹ شدگی، آتش سوزی، انفجار یا حوادث مهم مشابه ایجاد شده باشد.

ه) پرداخت عبارت است از هر گونه پاداش، اجرت یا غرامت واجب الاداء بر اساس این کنوانسیون.

و) سازمان یعنی سازمان بین المللی دریانوردی.

ز) دبیرکل یعنی دبیرکل سازمان.

ماده دو

اعمال کنوانسیون

این کنوانسیون هنگامیکه جریانات قضایی یا داوری مرتبط با موضوعات تحت پوشش این کنوانسیون در یک کشور عضو اقامه گردد، اعمال خواهد شد.

ماده سه

سکوها و واحدهای حفاری

این کنوانسیون شامل سکوهای ثابت یا شناور یا واحدهای متحرک حفاری برون ساحلی هنگامیکه چنین سکوها یا واحدهائی در محل مشغول عملیات اکتشاف، استخراج یا تولید منابع معدنی بستر دریا هستند، نمی گردد.

ماده چهار

شناورهای متعلق به دولت

۱- بدون تعارض با ماده پنج، این کنوانسیون شامل گشتی های جنگلی یا سایر شناورهای غیر تجاری که تحت مالکیت یا بهره برداری یک دولت بوده و در زمان عملیات نجات، از مصونیت مطلق طبق اصول شناخته شده حقوق بین الملل بهره مند هستند، نمی گردد، مگر اینکه آن دولت تصمیم دیگری بگیرد.

۲- در صورتیکه یک کشور متعهد تصمیم بگیرد که این گنوانسیون در مورد گشتی‌ها جنگی‌اش یا دیگر شناورهای توصیف شده در بسند یک نیز اعمال شود، آن کشور میبایست موارد و شرایط مشخص کننده چنین اعمالی را به اطلاع دبیر کل برساند.

ماده پنج

عملیات نجات کنترل شده توسط مرجع های عمومی

۱- این گنوانسیون بر هیچیک از مقررات ناظر بر عملیات نجات بوسیله یا تحت کنترل مرجع های عمومی در قانون ملی یا هرگونه گنوانسیون بین المللی ناظر بر اینگونه عملیات، تاثیر نخواهد گذاشت.

۲- معذا، نجات دهندگانی که اینگونه عملیات نجات را انجام میدهند استحقاق استفاده از حقوق و طرق جبران خسارت مندرج در این گنوانسیون را در رابطه با عملیات نجات خواهند داشت.

۳- میزان بهره مندی از حقوق و طرق جبران خسارت مندرج در این گنوانسیون توسط یک مرجع عمومی موظف به اجرای عملیات نجات، بر اساس قانون کشوری که چنین مرجعی در آنجا وجود دارد، معین خواهد شد.

ماده شش

قراردادهای نجات

۱- این گنوانسیون در مورد هر عملیات نجاتی اعمال میگردد مگر تا حدودیکه قراردادی بطور صریح یا ضمنی به نحو دیگری مقرر نموده باشد.

۲- فرمانده مجاز است که قراردادهایی را بمنظور عملیات نجات از طرف مالک شناور منعقد نماید. فرمانده یا مالک شناور مجازند چنین قراردادهایی را از طرف مالک اموال روی شناور منعقد نمایند.

۳- هیچ چیز در این ماده بر اعمال ماده هفت یا وظائف مربوط به جلوگیری، یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست تاثیر نخواهد گذاشت.

ماده هفت
ابطال و اصلاح قراردادهای

یک قرارداد یا هر یک از شرایط مندرج در آنرا میتوان ابطال یا اصلاح نمود اگر،
الف) قرارداد تحت فشار ناروا یا تحت تاثیر خطر، منعقد شده و شرایط آن غیر
منصفانه باشد، یا
ب) پرداخت بر اساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرفه شده بیش از اندازه
زیاد بوده یا بسیار اندک باشد.

فصل دوم- انجام عملیات نجات

ماده هشت

وظایف نجات دهنده، مالک و فرمانده

۱- نجات دهنده در قبال مالک شناور یا سایر اموال مواجه با خطر موظف خواهد
بود که ،

الف) عملیات نجات را با دقت لازم انجام دهد.

ب) در اجرای وظیفه مشخص شده در بند الف، دقت لازم را برای جلوگیری یا به
حداقل رساندن صدمه به محیط زیست بعمل آورد.

ج) هر گاه اوضاع و احوال بطور موجه اقتضاء میکند، از سایر نجات دهندگان در
خواست کمک نماید، و

د) مداخله سایر نجات دهندگان را بپذیرد هنگامیکه چنین مداخله‌ای بنا به
تقاضای موجه مالک یا فرمانده شناور یا اموال در خطر انجام گیرد. در هر
صورت چنانچه معلوم شود چنان تقاضایی غیر موجه بوده است، نبایست به
مقدار پاداش وی لطمه‌ای وارد آید.

۲- مالک و فرمانده شناور یا مالک سایر اموال مواجه با خطر در قبال نجات
دهنده موظف هستند که:

الف) با وی در طی عملیات نجات کمال همکاری را بنمایند.

ب) در هنگام انجام همکاری، دقت لازم را برای جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست بعمل آورند. و

ج) وقتی که شناور یا سایر اموال به محل امنی آورده شده باشد، تحویل گیری مجدد آنها در صورت تقاضای موجه نجات دهنده در این مورد، بپذیرند.

ماده نه

حقوق کشورهای ساحلی

هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق کشور ساحلی زیربط در انجام اقدامات منطبق با اصول شناخته شده عمومی حقوق بین الملل جهت حفظ خط ساحلی خود یا منافع مربوطه به آن در مقابل آلودگی یا تهدید به آلودگی ناشی از یک سانحه دریایی یا اقداماتی در رابطه با آن سانحه ای که منطقی انتظار میرود منجر به پیامدهای وخیم شود، از جمله حق کشور ساحلی برای جهت دادن به عملیات نجات، تاثیر نخواهد گذاشت.

ماده ده

وظیفه ارائه کمک

۱- هر فرمانده ملزم است تا آنجا که بتواند بدون ایجاد خطر برای شناور خود و افراد روی آن، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریاست کمک بنماید.

۲- کشورهای متعاقد می بایست اقداماتی را که برای اجرای وظیفه مندرج در بند یک ضروری است، اتخاذ نمایند.

۳- مالک شناور مسئولیتی در قبال عدول از انجام وظیفه فرمانده مندرج در بند یک، نخواهد داشت.

ماده یازده

همکاری

یک کشور متعاقد هرگاه موضوعات مربوط به عملیات نجات نظیر اجازه ورود شناورهای مواجه با خطر به بنادر، یا فراهم کردن تسهیلات برای نجات دهندگان را تنظیم یا مورد تصمیم گیری قرار میدهد، میبایست ضرورت همکاری بین نجات دهندگان، سایر افراد ذینفع و مرجع های عمومی را برای اطمینان از اجرای موثر و موفق عملیات نجات بمنظور حفظ جان یا مال در معرض خطر، و همچنین جلوگیری از صدمه محیط زیست مورد توجه قرار دهد.

فصل سوم
حقوق نجات دهندگان

ماده دوازده
شرایط پاداش

- ۱- عملیات نجاتی که نتیجه مفیدی داشته باشد، حق دریافت پاداش را ایجاد مینماید.
- ۲- به غیر از مواردیکه به شکل دیگری مقرر شده است، در صورتیکه عملیات نجات نتیجه مفیدی نداشته باشد هیچگونه پرداختی بر اساس این کنوانسیون واجب-الاداء نخواهد بود.
- ۳- در مواردیکه شناور نجات یافته و شناور عهده دار عملیات نجات هر دو متعلق به مالک واحدی باشند نیز، مفاد این فصل اعمال خواهد گردید.

ماده سیزده
معیارهای تعیین پاداش

- ۱- پاداش باید با دید تخریق عملیات نجات و با در نظر گرفتن معیارهای مذکور در ذیل بدون توجه به ترتیبی که در زیر ارائه شده تعیین گردد:
 - الف) ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته،
 - ب) مهارت و کوششهای نجات دهندگان در جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست،
 - ج) میزان موفقیت بدست آمده توسط نجات دهنده،
 - د) ماهیت و میزان خطر،
 - ه) مهارت و کوششهای نجات دهندگان در نجات شناور، سایر اموال و جان،
 - و) زمان بکار رفته و هزینه ها و زیانهایی که نجات دهندگان متحمل شده اند،
 - ز) خطر مسئولیت و سایر خطرهایی که متوجه نجات دهندگان یا تجهیزات آنان است،
 - ح) فوریت خدمات ارائه شده،
 - ط) قابلیت دست یابی و استفاده از شناورها یا سایر تجهیزات مورد نظر جهت عملیات نجات،
 - ی) وضعیت آمادگی و کارایی تجهیزات متعلق به نجات دهنده و ارزش آنها،

۲- پرداخت پاداش تعیین شده بر اساس بند یک باید توسط کلیه کسانی که در شناور و سایر اموال ذینفع هستند به نسبت ارزش نجات یافته هر یک، انجام گردد. با این همه یک کشور عضو می تواند در قانون ملی خود مقرر کند که پرداخت پاداش توسط یکی از ذینفعها انجام گیرد مشروط بر اینکه حق رجوع این ذینفع به سایر ذینفعها برای مطالبه سهم هر یک از آنان حفظ گردد. هیچ چیز در این ماده نافی هرگونه حق دفاع نخواهد بود.

۳- پاداشها، بغیر از هرگونه بهره و هزینه‌های قانونی قابل پرداخت مربوط به آنها از ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته تجاوز نکند.

ماده چهارده

گرامت ویژه

۱- اگر نجات دهنده در مورد شناوری عملیات نجات انجام داده باشد که خود یا کالای آن تهدیدی برای محیط زیست بوده‌اند و بر اساس ماده سیزده موفق به دریافت پاداشی حداقل معادل گرامت قابل ارزیابی طبق مفاد این ماده نشده باشد حق این را خواهد داشت که معادل هزینه هایش که در این ماده تعریف شده است از صاحب شناور مطالبه گرامت نماید.

۲- در صورتیکه در شرایط مندرج در بند یک، نجات دهنده با عملیات نجات خود باعث جلوگیری یا به حداقل رسیدن صدمه به محیط زیست باشد، گرامت ویژه قابل پرداخت توسط مالک شناور به نجات دهنده طبق بند یک میتواند تا حداکثر سی درصد هزینه هایی که نجات دهنده متحمل شده افزایش یابد. با این وجود محکمه میتواند اگر این کار را درست و عادلانه بداند، با در نظر داشتن ضابطه مندرج در ماده سیزده پارکراف یک، چنین گرامت ویژه‌ای را بازهم افزایش دهد، لیکن در هیچ حالتی نباید مجموع افزایش از صد درصد هزینه هایی که نجات دهنده متحمل شده است بیشتر گردد.

۳- هزینه های نجات دهنده از نظر بندهای یک و دو عبارت است از آن مخارج معقول پرداخت شده از جیب نجات دهنده در عملیات نجات به اضافه نرخ عادلانه‌ای برای تجهیزات و پرسنلی که عملاً و بطور موجه در عملیات نجات به کار گرفته شده‌اند، با در نظر گرفتن معیارهای مندرج در بند یک ماده سیزده، بندهای فرعی (ج)، (ط)، و (ی).

۴- کل گرامت ویژه تحت این ماده فقط در صورتی و تا میزانی پرداخت خواهد شد که میزان چنین گرامتی بالاتر از هرگونه پاداش قابل دریافت توسط نجات دهنده طبق ماده سیزده باشد.

۵- در صورتیکه نجات دهنده مسامحه نموده و در نتیجه نتوانسته باشد از ورود صدمه به محیط زیست جلوگیری کرده یا آنرا به حداقل برساند ممکن است از تمام یا بخشی از هر غرامت ویژه‌ای که بر اساس این ماده واجب الاداء میگردد، محروم شود.

۶- هیچ چیز در این ماده بر حق رجوع مالک کفنی (به مرجع ثالث) تاثیر نخواهد داشت.

ماده پانزده

تسهیم بین نجات دهندگان

۱- تسهیم پاداش مطرح شده در ماده سیزده، بین نجات دهندگان باید بر پایه معیارهای مندرج در آن ماده، انجام شود.

۲- تسهیم پاداش بین مالک، فرمانده و سایر افراد در خدمت شناور نجات دهنده، توسط قانون پرچم آن شناور تعیین خواهد شد. چنانچه نجات از روی یک شناور انجام نشده باشد، تسهیم طبق قانونی که حاکم بر قرارداد فیما بین نجات دهنده و کارگزاران وی میباشد، تعیین خواهد شد.

ماده شانزده

نجات اشخاص

۱- اشخاصی که جانشان نجات داده شده ملزم به پرداخت هیچگونه اجرتی نخواهند بود، با این حال هیچ چیز در این ماده تاثیری بر مقررات قانون ملی در این باره نخواهد داشت.

۲- یک نجات دهنده جان انسان که در خدمات ارائه شده به مناسبت سانحه‌ایکه منجر به عملیات نجات گشته، سهم بوده است مستحق دریافت سهم عادلانه‌ای از مبلغ مورد حکم به نجات دهنده برای نجات شناور یا سایر اموال یا جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست می‌گردد.

ماده هفده

خدمات عرفه شده تحت قراردادهای موجود

هیچ پرداختی بر اساس مقررات این کنوانسیون واجب الاداء نیست مگر اینکه

خدمات ارائه شده پیش از آن باشد که منطقی می‌توان آنرا بعنوان اجرای لازم قراردادی که قبل از بروز خطر منعقد شده است، تلقی نمود.

ماده هجده

تاثیر رفتار نادرست نجات دهنده

یک نجات دهنده ممکن است از کل یا بخشی از پرداختی که بر اساس این کنوانسیون به وی واجب الاداء میگردد تا آن میزان که بخاطر تقصیر یا غفلت وی عملیات نجات لازم یا مشکلتر شده باشد یا اینکه نجات دهنده از جهت کلاهبرداری یا سایر کارهای ناشایست مقصر بوده باشد، محروم شود.

ماده نوزده

ممنوعیت عملیات نجات

خدماتی که علی‌رغم منع صریح و موجه مالک یا فرمانده شناور یا مالک هرگونه اموال دیگر در معرض خطر که روی شناور نیست و نبوده است، انجام شده باشد موجب پرداخت تحت این کنوانسیون نخواهد بود.

فصل چهارم - دعاوی و اقدامات

ماده بیست

حق ممتازه دریایی

۱- هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق ممتازه دریایی نجات دهنده تحت هر کنوانسیون بین المللی یا قانون ملی تاثیر نخواهد داشت.

۲- نجات دهنده در صورتیکه وثیقه رضایت بخشی برای مورد ادعای خود، که شامل بهره و هزینه ها هم میباشد، به نحو مقتضی به وی ارائه یا برایش تامین شده باشد، میتواند حق ممتازه دریایی خود را به اجرا نگذارد.

ماده بیست و یک

وظیفه تامین وثیقه

۱- شخصی که تحت این کنوانسیون مسئول پرداخت میباشد باید بنا به تقاضای نجات دهنده، وثیقه قابل قبولی برای مورد ادعا، من جمله بهره و هزینه های نجات دهنده تامین نماید.

۲- بدون تعارض با بند یک، مالک شناور نجات یافته حداکثر سعی خود را خواهد نمود تا اطمینان یابد که مالکان محموله قبل از آزاد شدن محموله، وثیقه قابل قبولی را جهت مطالبات علیه ایشان، من جمله بهره و هزینه های متعلقه، تامین خواهند نمود.

۳- مادامیکه وثیقه قابل قبولی برای مطالبات نجات دهنده علیه شناور یا اموال ذیربط تامین نشده است نباید شناور و سایر اموال نجات یافته را از بندر یا مکانی که آنها را در وهله نخست پس از اتمام عملیات نجات به آنجا آورده اند، بدون رضایت نجات دهنده تغییر محل داد.

ماده بیست و دو پرداخت موقت

۱- محکمه ای که صلاحیت رسیدگی قضایی بر ادعای نجات دهنده را دارا می باشد، میتواند از طریق دستور موقت حکم دهد که به نجات دهنده باید آن مبلغی را که عادلانه و درست بنظر می رسد بصورت علی الحساب پرداخت گردد، و بر حسب همین ضوابط در جائیکه شرایط بطور درست و عادلانه اقتضاء کند، تضمین لازم داده شود.

۲- در صورت انجام پرداخت موقت تحت این ماده، وثیقه سپرده شده تحت ماده بیست و یک بهمان نسبت کاهش خواهد یافت.

ماده بیست و سه محدوده زمانی اقامه دعوی

۱- هرگونه دعوی مربوط به پرداخت تحت این کنوانسیون در صورتیکه مراحل قضایی یا داوری در ظرف مدت دو سال به جریان نیفتاده باشد مشمول مرور زمان خواهد گردید. دوره محدوده زمانی (برای اقامه دعوی) از روزی آغاز میشود که عملیات نجات به پایان رسیده است.

۲- کسیکه علیه وی دعوائی اقامه میشود میتواند در هر زمان در طول جریان آن دوره محدود زمانی با تسلیم اعلامیه ای به مدعی، آن دوره را تمدید کند. این دوره رابهمین ترتیب میتوان مجددا تمدید کرد.

۳- دعوی برای غرامت توسط شخص مدیون میتواند حتی پس از انقضاء دوره محدود ذکر شده در بندهای قبلی اقامه شود، بشرطیکه ظرف مدت مجاز طبق قانون کشوری که رسیدگی های قضایی در آنجا جریان یافته است، اقامه شود.

ماده بیست و چهار

بهره

استحقاق نجات دهنده برای دریافت بهره روی هر گونه پرداخت واجب الاداء تحت این کنوانسیون، مطابق قانون کشوری که محکمه مربوط به آن پرونده در آنجا واقع است، معین خواهد شد.

ماده بیست و پنج

کالاهای متعلق به دولت

از هیچیک از مقررات این کنوانسیون نباید، نه بوسیله رسیدگی حقوقی و نه بوسیله هیچگونه طرح دعوی عینی، بعنوان مبنائی برای ضبط، توقیف یا بازداشت علیه کالاهای غیر تجاری متعلق به دولت که در زمان عملیات نجات مشمول مصونیت ناشی از حاکمیت تحت اصول شناخته شده همگانی حقوق بین الملل بوده اند استفاده گردد، مگر اینکه دولت صاحب کالا موافقت داشته باشد.

ماده بیست و شش

کالاهای انسان دوستانه

هیچیک از مقررات این کنوانسیون نباید بعنوان مبنائی برای ضبط، توقیف یا بازداشت کالاهای انسان دوستانه اهداء شده توسط یک کشور مورد استفاده قرار گیرد، اگر آن کشور موافقت کرده باشد که هزینه خدمات نجات ارائه شده در ارتباط با چنان کالاهای انسان دوستانه ای را بپردازد.

ماده بیست و هفت

انتشار احکام داوری

کشورهای متعاقد باید انتشار احکام داوری صادره در دعاوی نجات را، تا آنجا که مقدور است و با کسب رضایت طرفین، تشویق نمایند.

فصل پنجم- مواد نهائی

ماده بیست و هشت

امضاء، تصویب، پذیرش، تائید، و الحاق

۱- این کنوانسیون از اول ژوئیه ۱۹۸۹ میلادی تا ژوئن ۱۹۹۰ در مقر سازمان جهت امضاء و از آن پس جهت الحاق مفتوح خواهد ماند.

۲- کشورها میتوانند رضایت خود مبنی بر ملزم بودن به این کنوانسیون را بطرق ذیل ابراز نمایند:

الف - امضاء بدون شرط تصویب، پذیرش، یا تائید، یا.

ب - امضاء منوط به تصویب، پذیرش یا تائید بدنبال تصویب، پذیرش یا تائید، یا

ج - الحاق

۳- تصویب، پذیرش، تائید یا الحاق با تودیع سندی بهمین مضمون به دبیر کل رسمیت خواهد یافت.

ماده بیست و نه

لازم الاجرا شدن

۱- این کنوانسیون یک سال پس از تاریخی که پانزده کشور رضایت خود را مبنی بر ملزم بودن به آن اظهار نموده باشند، لازم الاجرا خواهد شد.

۲- برای هر کشوری که رضایت خود مبنی بر ملزم بودن به این کنوانسیون را پس از اینکه شرایط لازم الاجرا شدن آن فراهم شده باشد، اظهار نمایند، چنین رضایتی یک سال پس از تاریخ اظهار این رضایت موثر خواهد بود.

ماده سی

حق شرط

۱- هر کشوری در هنگام تصویب، پذیرش، تائید یا الحاق میتواند حق خود برای

اعمال نگردن مفاد این گنوانسیون در حالت‌های زیر را حفظ نماید:

الف - وقتی‌که عملیات نجات در آب‌های درون سرزمینی انجام می‌شود و تمام شناورهای درگیر از نوع دریانوردی درون سرزمینی هستند.

ب - وقتی‌که عملیات نجات در آب‌های درون سرزمینی انجام می‌شود و هیچ‌گونه شناوری درگیر نیست.

ج - وقتی‌که کلیه طرف‌های ذیربط تبعه آن کشور هستند.

د - وقتی‌که اموال موضوع نجات از نوع اموال فرهنگی دریایی و دارای ارزش‌های ماقبل تاریخی، باستان‌شناسی یا تاریخی هستند و روی بستر دریا قرار دارند.

۲- حق شرط‌های بعمل آمده در هنگام امضاء، منوط به تسجیل در موقع تسمویب، پذیرش یا تأیید هستند.

۳- هر کشوری‌که از حق شرط نسبت به این گنوانسیون استفاده کرده است می‌تواند در هر زمانی به وسیله یادداشتی خطاب به دبیرکل آن را پس بگیرد. چنین پس گرفتنی در روز دریافت یادداشت مؤثر خواهد شد. اگر یادداشت عنوان کنند پس گرفتن حق شرط در تاریخی که در یادداشت مشخص شده مؤثر گردد و آن تاریخ پسین تر از تاریخ دریافت یادداشت توسط دبیرکل باشد آن پس گرفتن در آن تاریخ پسین تر مؤثر خواهد شد.

ماده سی و یک

انصراف

۱- هر کشور عفو می‌تواند در هر زمانی پس از سپری شدن یک سال از تاریخ لازم الاجرا شدن این گنوانسیون برای آن کشور، از این گنوانسیون اعلام انصراف نماید.

۲- انصراف، بوسیله تودیع سند انصراف نزد دبیرکل مؤثر خواهد شد.

۳- انصراف یکسال پس از دریافت سند انصراف توسط دبیرکل، یا پس از سپری شدن دوره طولانی تری که ممکن است در سند انصراف مشخص شده باشد، مؤثر خواهد شد.

ماده سی و دو
تجدید نظر و اصلاح

۱- سازمان میتواند کنفرانسی بمنظور تجدید نظر یا اصلاح در این کنوانسیون تشکیل دهد.

۲- دبیرکل بر اساس درخواست هشت کشور عضو، یا یک چهارم کشورهای عضو، هر کدام که عدد بزرگتری باشد، کنفرانسی متشکل از کشورهای عضو این کنوانسیون را برای تجدیدنظر یا اصلاح کنوانسیون تشکیل خواهد داد.

۳- هرگونه رضایت مبنی بر ملزم شدن به این کنوانسیون که پس از تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه‌ای به این کنوانسیون ابراز گردد، بمنزله الزام به کنوانسیون اصلاح شده تلقی خواهد شد.

ماده سی و سه
امین

۱- این کنوانسیون نزد دبیر کل تودیع خواهد شد.

۲- دبیر کل باید،

الف) تمام کشورهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند، و تمام اعضاء سازمان را از موارد زیر مطلع نماید،

۱- هر امضاء یا تودیع سند تمویب، پذیرش، تایید یا الحاق جدید به‌مراه تاریخ آن،

۲- تاریخ لازم الاجرا شدن این کنوانسیون،

۳- تودیع هر سند انصراف از این کنوانسیون به‌مراه تاریخ دریافت آن سند و تاریخی که انصراف موثر میشود،

۴- هر اصلاحیه تمویب شده طبق ماده سی و دو

۵- دریافت هرگونه حق شرط، اعلامیه یا یادداشت صادره تحت این کنوانسیون.

ب) نسخ اصل گواهی شده این کنوانسیون را به تمام کشورهایی که این کنوانسیون را امضاء کرده‌اند یا به آن ملحق شده‌اند ارسال نماید.

۳- به محض لازم الاجرا شدن این کنوانسیون، یک نسخه اصلی گواهی شده آن باید توسط

امین جهت دبیر کل سازمان ملل متحد برای ثبت و انتشار طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ارسال شود.

ماده سی و چهار
زبانها

این کنوانسیون در یک نسخه اصل واحد به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی صادر شده که هر یک از متون دارای اعتبار یکسان میباشند.

با احراز مراتب فوق، امضاء کنندگان ذیل که بصرای این منشور به نحو لازم توسط کشورهای متبوعه خود مجاز شده‌اند، این کنوانسیون را امضاء نموده‌اند.

انجام شده در لندن بتاريخ بیست و هشتم آوریل یکهزار و نهصد و هشتاد و نه.

۳- متن انگلیسی کنوانسیون
نجات دریایی

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON SALVAGE (1989)

ERRATUM

Page 14

In the fourth line of paragraph 2 of article 15 "contact"
should read "contract".

(Publication No. 450 89.12.E)

INTERNATIONAL CONFERENCE ON

SALVAGE

(1989)

*Final Act of the Conference
and
Convention on Salvage*



FOREWORD

Published in 1989
by the INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 Albert Embankment, London SE1 7SR

Printed by the International Maritime Organization, London

ISBN 92-801-1251-1

IMO PUBLICATION

Sales number: 450 89.12.E

This publication contains the texts of the acts adopted by the International Conference on Salvage, which was held under the auspices of the International Maritime Organization (IMO) from 17 to 28 April 1989.

In addition to the Final Act, the Conference adopted the International Convention on Salvage, 1989. The Conference also adopted a Common Understanding concerning articles 13 and 14 of the Convention, and two resolutions dealing respectively with the amendment of the York-Antwerp Rules of 1974 and international co-operation for the implementation of the 1989 Salvage Convention. The texts of the Common Understanding and the two resolutions are annexed to the Final Act as Attachments 1, 2 and 3.

CONTENTS

	<i>Page</i>
Final Act of the International Conference on Salvage, 1989.....	1
International Convention on Salvage, 1989.....	7
<i>Attachment 1</i> - Common Understanding concerning Articles 13 and 14 of the International Convention on Salvage, 1989.....	23
<i>Attachment 2</i> - Resolution requesting the amendment of the York-Antwerp Rules, 1974	24
<i>Attachment 3</i> - Resolution on international co-operation for the implementation of the International Convention on Salvage, 1989.....	25

International Conference on Salvage, 1989

1 In accordance with Article 2(b) of the Convention on the International Maritime Organization, the Council of the Organization decided, at its fourteenth extraordinary session in November 1987, to convene an international conference to consider the adoption of a new convention on the law of salvage. This decision was endorsed by the Assembly of the Organization at its fifteenth regular session by resolution A.633(15) of 20 November 1987 on the work programme and budget for the fifteenth financial period 1988-1989.

2 The Conference was held in London, at the Headquarters of the International Maritime Organization, from 17 to 28 April 1989.

3 Representatives of 66 States participated in the Conference, namely the representatives of:

Algeria	Germany, Federal Republic of
Argentina	Ghana
Australia	Greece
Bahamas	Hungary
Barbados	India
Belgium	Indonesia
Brazil	Iran (Islamic Republic of)
Bulgaria	Ireland
Canada	Israel
Chile	Italy
China	Japan
Colombia	Kiribati
Congo	Kuwait
Côte d'Ivoire	Liberia
Cuba	Malaysia
Cyprus	Marshall Islands
Czechoslovakia	Mexico
Democratic People's Republic of Korea	Morocco
Democratic Yemen	Netherlands
Denmark	Nigeria
Ecuador	Norway
Egypt	Panama
Finland	Peru
France	Poland
Gabon	Portugal
German Democratic Republic	Republic of Korea
	Saudi Arabia

Seychelles	United Kingdom (Great Britain and Northern Ireland)
Spain	United States of America
Sweden	Uruguay
Switzerland	Venezuela
Tunisia	Yugoslavia
Turkey	Zaire
Union of Soviet Socialist Republics	

4 The following State sent an observer to the Conference:

Romania

5 Hong Kong, an Associate Member of the International Maritime Organization, sent observers to the Conference.

6 A representative of the following body of the United Nations attended the Conference:

Office of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR)

7 The following two intergovernmental organizations sent observers to the Conference:

International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC FUND)
Arab Federation of Shipping (AFS)

8 The following 19 non-governmental international organizations sent observers to the Conference:

International Chamber of Shipping (ICS)
International Union of Marine Insurance (IUMI)
International Maritime Committee (CMI)
International Association of Ports and Harbors (IAPH)
Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
Latin American Shipowners Association (LASA)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
European Tugowners Association (ETA)
International Shipowners' Association (INSA)
Friends of the Earth International (FOEI)
International Association of Drilling Contractors (IADC)
International Salvage Union (ISU)
Oil Industry International Exploration & Production Forum (E & P Forum)
International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
International Group of P and I Associations (P and I)
International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN)

Advisor, Committee on Pollution of the Sea (ACOPS)
International Life-Boat Federation (ILF)
International Association of European General Average Adjusters (AIDÉ)

9 His Excellency, Dr. Francisco Kerdel-Vegas, Head of the delegation of Venezuela, was elected President of the Conference.

10 The Vice-Presidents elected by the Conference were:

Rear Admiral F. Lazcano	(Chile)
Mr. Meng Guangju	(China)
Mr. S. Rosadhi	(Indonesia)
Dr. H. Tanikawa	(Japan)
Mr. M.M.R. Al-Kandari	(Kuwait)
The Rt. Hon. Lord Justice Kerr	(United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland)
Mr. G.G. Ivanov	(Union of Soviet Socialist Republics)
Rear Admiral J.E. Vorbach	(United States of America)
Citoyen Tito Yisuku Gafudzi	(Zaire)

11 The Secretariat of the Conference consisted of the following officers:

Secretary-General	Mr. C.P. Srivastava Secretary-General of the Organization
Executive Secretary	Mr. T.A. Mensah Assistant Secretary-General
Deputy Executive Secretary	Mr. C.H. Zimmerli, Senior Deputy Director, Legal Affairs and External Relations Division

12 The Conference established a Committee of the Whole with the mandate to consider the draft articles for a Convention on Salvage. The Conference also established a Committee on Final Clauses with the mandate to consider the draft final clauses of the Convention.

13 The Drafting Committee established by the Conference was composed of representatives from the following nine States:

China	Spain
Egypt	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
France	Union of Soviet Socialist Republics
Mexico	United States of America
Netherlands	

14 A Credentials Committee was appointed to examine the credentials of representatives attending the Conference. The Committee was composed of representatives from the following States:

Congo	Poland
Ecuador	Switzerland
Malaysia	

15 The officers elected for the Committees were as follows:

Committee of the Whole:

Chairman: Prof. Dr. N. Trotz (German Democratic Republic)
Vice-Chairmen: Mr. A. Popp (Canada)
Mr. K. Kone (Côte d'Ivoire)

Drafting Committee:

Chairman: Mr. W.W. Sturms (Netherlands)
Vice-Chairmen: Mr. J.-P. Béraudo (France)
Dr. J. Eusebio Salgado y Salgado (Mexico)

Committee on Final Clauses:

Chairman: Captain S.A.H. Yafai (Democratic Yemen)
Vice-Chairmen: Mr. R. Foti (Italy)
Mr. I. Maku (Nigeria)

Credentials Committee:

Chairman: Mr. V. Ngayala (Congo)
Vice-Chairman: Ms. Halimah Ismail (Malaysia)

16 The Conference used as the basis of its work:

- draft articles for a Convention on Salvage, prepared by the Legal Committee of the Organization;
- draft final clauses for the Convention on Salvage, prepared by the Secretariat of the Organization.

17 Also before the Conference were a number of documents, comments and observations, including proposed amendments, submitted by Governments and interested organizations in relation to the draft Convention.

18 As a result of its deliberations based on the reports of the Committee of the Whole, the Committee on Final Clauses and other committees, the Conference adopted the:

As far as the French text of this Final Act and of the above-mentioned Convention is concerned, the Conference decided that the term "assistance" means "l'assistance aux navires et le sauvetage des personnes et des biens".

19 The Conference also adopted a Common Understanding concerning articles 13 and 14 of the International Convention on Salvage, 1989 which is contained in attachment 1 to this Final Act.

20 The Conference further adopted the following resolutions:

- Resolution requesting the amendment of the York-Antwerp Rules, 1974
- Resolution on international co-operation for the implementation of the International Convention on Salvage, 1989

These resolutions are contained in attachments 2 and 3 to this Final Act, respectively.

21 This Final Act is established in a single original text in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages which is to be deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

22 The Secretary-General shall send certified copies of this Final Act with its Attachments and certified copies of the authentic texts of the Convention to the Governments of the States invited to be represented at the Conference, in accordance with the wishes of those Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* have affixed their signature to this Final Act.

DONE IN LONDON this twenty-eighth day of April, one thousand nine hundred and eighty-nine.

* Signatures omitted.

INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE, 1989

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

NOTING that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,

HAVE AGREED as follows:

CHAPTER I - GENERAL PROVISIONS

Article 1

Definitions

For the purpose of this Convention:

- (a) *Salvage operation* means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.
- (b) *Vessel* means any ship or craft, or any structure capable of navigation.

- (c) *Property* means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.
- (d) *Damage to the environment* means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.
- (e) *Payment* means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.
- (f) *Organization* means the International Maritime Organization.
- (g) *Secretary-General* means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Application of the Convention

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.

Article 3

Platforms and drilling units

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

Article 4

State-owned vessels

1 Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.

2 Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

Article 5

Salvage operations controlled by public authorities

- 1 This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.
- 2 Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.
- 3 The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

Article 6

Salvage contracts

- 1 This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.
- 2 The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.
- 3 Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.

Article 7

Annulment and modification of contracts

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:

- (a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or

(d) the payment under the contract is in an excessive or too large or too small for the services actually rendered.

Rights of coastal States

CHAPTER II - PERFORMANCE OF SALVAGE OPERATIONS

Article 8

Duties of the salvor and of the owner and master

1 The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:

- (a) to carry out the salvage operations with due care;
- (b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;
- (c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and
- (d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.

2 The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:

- (a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;
- (b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and
- (c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.

Article 10

Duty to render assistance

1 Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.

2 The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.

3 The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

Article 11

Co-operation

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provisions of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.

Article 12

Conditions for reward

- 1 Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.
- 2 Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result.
- 3 This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.

Article 13

Criteria for fixing the reward

- 1 The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:
 - (a) the salvaged value of the vessel and other property;
 - (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;
 - (c) the measure of success obtained by the salvor;
 - (d) the nature and degree of the danger;
 - (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;
 - (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;
 - (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;
 - (h) the promptness of the services rendered;

salvage operations;

- (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.

2 Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.

3 The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.

Article 14

Special compensation

1 If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

2 If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.

3 Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(h), (i) and (j).

4 The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.

5 If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.

6 Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

Article 15

Apportionment between salvors

1 The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.

2 The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.

Article 16

Salvage of persons

1 No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.

2 A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salving the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.

Article 17

Services rendered under existing contracts

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

Article 18

The effect of salvor's misconduct

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

Article 19

Prohibition of salvage operations

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.

CHAPTER IV - CLAIMS AND ACTIONS

Article 20

Maritime lien

1 Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.

2 The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.

Article 21

Duty to provide security

1 Upon the request of the salvor a person liable for payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.

2 Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.

3 The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.

Article 22

Interim payment

1 The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.

2 In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.

Article 23

Limitation of actions

1 Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.

2 The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.

3 An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.

Interest

The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated.

Article 25

State-owned cargoes

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings *in rem* against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.

Article 26

Humanitarian cargoes

No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.

Article 27

Publication of arbitral awards

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.

Reservations

Article 28

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 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; or
- (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.

Article 29

Entry into force

1 This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it.

2 For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent.

Article 31

Denunciation

1 Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention:

- (a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation;
- (b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved;
- (c) when all interested parties are nationals of that State;
- (d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

2 Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3 Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation 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 the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.

Article 32

Revision and amendment

1 A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2 The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure.

3 Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33

Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(ii) the date of the entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with article 32;

(v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

3 As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 34

Languages

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

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

DONE AT LONDON this twenty-eighth day of April one thousand nine hundred and eighty-nine.

* Signatures omitted.

**Common Understanding
concerning Articles 13 and 14 of the
International Convention on Salvage, 1989**

It is the common understanding of the Conference that, in fixing a reward under article 13 and assessing special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 the tribunal is under no duty to fix a reward under article 13 up to the maximum salved value of the vessel and other property before assessing the special compensation to be paid under article 14.

**Resolution requesting the amendment of the
York-Antwerp Rules, 1974**

THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SALVAGE, 1989,

HAVING ADOPTED the International Convention on Salvage, 1989,

CONSIDERING that payments made pursuant to article 14 are not intended to be allowed in general average,

REQUESTS the Secretary-General of the International Maritime Organization to take the appropriate steps in order to ensure speedy amendment of the York-Antwerp Rules, 1974, to ensure that special compensation paid under article 14 is not subject to general average.

**Resolution on international co-operation for the
implementation of the International Convention
on Salvage, 1989**

THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SALVAGE, 1989,

IN ADOPTING the International Convention on Salvage, 1989 (hereinafter referred to as "The Convention"),

CONSIDERING IT DESIRABLE that as many States as possible should become Parties to the Convention,

RECOGNIZING that the entry into force of the Convention will represent an important additional factor for the protection of the marine environment,

CONSIDERING that the international publicizing and wide implementation of the Convention is of the utmost importance for the attainment of its objectives,

I RECOMMENDS:

- (a) that the Organization promote public awareness of the Convention through the holding of seminars, courses or symposia;
- (b) that training institutions created under the auspices of the Organization include the study of the Convention in their corresponding courses of study.

II REQUESTS:

- (a) Member States to transmit to the Organization the text of the laws, orders, decrees, regulations and other instruments that they promulgate concerning the various matters falling within the scope of application of the Convention;
- (b) Member States, in consultation with the Organization, to promote the giving of help to those States requesting technical assistance for the drafting of laws, orders, decrees, regulations and other instruments necessary for the implementation of the Convention; and
- (c) the Organization to notify Member States of any communication it may receive under paragraph II(a).