

۸ - تودیع هرگونه سند انصراف از این پروتکل به همراه تاریخ تودیع و تاریخی که انصراف اثر خواهد یافت.

۹ - مواردی که طبق بند (۵) ماده (۳۴)، انصراف باید مفروض تلقی شود.

۱۰ - هرگونه ابلاغیه‌ای که در هر یک از مواد این پروتکل مقتضی دانسته شده است. ب - نسخ مصدق این پروتکل را برای تمامی دولت‌های امضاءکننده و تمامی دولت‌هایی که به این پروتکل ملحق می‌شوند، ارسال نماید.

۳ - در اسرع وقت پس از لازم‌الاجراء شدن این پروتکل، متن آن باید جهت ثبت و انتشار طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد، توسط دبیرکل سازمان برای دبیرخانه سازمان ملل متحد ارسال گردد.

ماده ۳۹ - زبانها

این پروتکل در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی تنظیم شده است که تمامی این متون از اعتبار یکسان برخوردارند. لندن، ۲۷ نوامبر ۱۹۹۲ میلادی برابر با ۶ آذرماه ۱۳۷۱ هجری شمسی. در تأیید مراتب فوق، امضاءکنندگان ذیل که برای این منظور صحیحاً اختیار یافته‌اند، این پروتکل را به امضاء رسانده‌اند.^۱

- ۲۴ -

کنوانسیون بین‌المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی با اعمال اصلاحات پروتکل (۱۹۹۲)

ماده ۱ - از نظر این کنوانسیون:

۱ - «کشتی» به معنای هر کشتی اقیانوس پیما و هرگونه شناور دریابیمایی می‌باشد که به منظور حمل نفت فله به عنوان کالا، ساخته شده یا تغییراتی بدین منظور در آن ایجاد شده باشد، مشروط بر آن که کشتی قادر به حمل نفت و سایر کالاها، فقط هنگامی که عملاً در حال حمل نفت فله به عنوان کالا می‌باشد و همچنین در طی سفر بعد از حمل این محموله نفت، مشمول عنوان کشتی شناخته شود، مگر آن که ثابت شود هیچ‌گونه رسوبی از نفت فله حمل شده در کشتی باقی نمانده است.

۲ - «شخص» به معنای هر فرد یا شرکت یا هر نهاد خصوصی یا عمومی است اعم از این که دارای شخصیت حقوقی باشد یا نباشد، از جمله یک کشور یا هر یک از بخشهای تشکیل‌دهنده آن.

۳ - «مالک» به معنای شخص یا اشخاصی است که نامشان به عنوان مالک کشتی ثبت شده یا در صورت عدم ثبت، شخص یا اشخاصی که کشتی را در تملک دارند. با این وجود در مورد یک کشتی که تحت تملک دولت باشد و یک شرکت که به عنوان متصدی

۱ - امضاءها حذف شده است.

آن کشتی در آن کشور به ثبت رسیده اداره آن را به عهده داشته باشد، منظور از «مالک» شرکت مزبور خواهد بود.

۴ - «کشور ثبت کشتی» در ارتباط با کشتیهای ثبت شده عبارت است از کشور ثبت‌کننده کشتی و در ارتباط با کشتیهای ثبت نشده عبارت است از کشوری که کشتی پرچم آن را برافراشته است.

۵ - «نفت» به معنای هرگونه نفت پایدار هیدروکربن معدنی همچون نفت خام، نفت سیاه، نفت دیزل سنگین و روغن می‌باشد، اعم از آن که به عنوان کالا در کشتی حمل گردد یا در مخازن سوخت کشتی موجود باشد.

۶ - «خسارت آلودگی» عبارت است از:

الف - تلف یا زیان به بار آمده در خارج از کشتی در اثر آلودگی ناشی از خروج یا تخلیه نفت از کشتی، قطع نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه، مشروط بر آن که پرداخت غرامت در ازای آسیب وارده بر محیط‌زیست به استثنای عدم‌النفع حاصل از آسیب مزبور، محدود به اقدامات معقولی شود که عملاً برای اصلاح وضعیت انجام پذیرفته است یا باید انجام بپذیرد.

ب - هزینه‌های اقدامات پیش‌گیرانه و تلف یا زیان ناشی از این اقدامات پیش‌گیرانه.

۷ - «اقدامات پیش‌گیرانه» به معنای هرگونه اقدامات معقولی است که هر شخصی پس از بروز حادثه برای جلوگیری و یا به حداقل رساندن خسارت آلودگی به عمل می‌آورد.

۸ - «ساحه» به معنای هر واقعه یا مجموعه‌ای از وقایع ناشی از منشاء واحد می‌باشد که باعث خسارت آلودگی شود یا تهدید شدید و قریب‌الوقوع بروز چنین خساراتی را موجب شود.

۹ - «سازمان» عبارت است از سازمان بین‌المللی دریانوردی.

۱۰ - «کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹)» عبارت است از کنوانسیون بین‌المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، (۱۹۶۹). برای دولت‌های متعاقد به پروتکل (۱۹۷۶) آن کنوانسیون، عبارت مزبور به معنای کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط آن پروتکل خواهد بود.

ماده ۲ - این کنوانسیون منحصراً شامل موارد ذیل خواهد بود:

الف - خسارت آلودگی ایجاد شده:

۱ - در سرزمین، و همچنین دریای سرزمینی یک دولت متعاقد، و

۲ - در منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت متعاقد که براساس حقوق بین‌الملل تعیین شده است، یا اگر یک دولت متعاقد چنین منطقه‌ای را تعیین ننموده است، در منطقه‌ای فراتر و مجاور با دریای سرزمینی آن دولت که

براساس حقوق بین‌الملل توسط آن دولت تعیین شده است که این منطقه نباید بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدایی که عرض دریای سرزمینی از آن اندازه‌گیری می‌شود امتداد یابد.

ب - اقدامات پیشگیرانه جهت پیشگیری یا به حداقل رساندن خسارت مزبور، در هر محلی که انجام شوند.

ماده ۳-

۱- به استثناء موارد پیش‌بینی‌شده در بندهای (۲) و (۳) این ماده، مالک کشتی در زمان سانحه، یا در موردی که سانحه متشکل از مجموعه چند واقعه است، مالک کشتی در زمان اولین واقعه، مسؤول هر گونه خسارت آلودگی خواهد بود که در نتیجه سانحه توسط کشتی به بار آید.

۲- هیچ‌گونه مسؤولیت خسارت آلودگی متوجه مالک نخواهد شد چنانچه اثبات نماید که خسارت:

الف - از جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده‌ای طبیعی با ماهیتی استثنائی، اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل مقاومت ناشی شده است، یا

ب - تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت بوده است، یا ج - تماماً از قصور یا اشتباه هر دولت یا مرجع دیگر مسؤول در انجام وظیفه خود مبنی بر تعمیر و نگهداری چراغها یا دیگر وسایل کمک ناوبری ناشی شده است.

۳- در صورتی که مالک ثابت نماید که بروز خسارت آلودگی تماماً یا جزئاً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان دیده با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه وی بوده است، مالک می‌تواند خود را تماماً یا جزئاً در قبال چنین شخصی از مسؤولیت مبرا گرداند.

۴- هیچ‌گونه ادعائی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی علیه مالک، مسموع نخواهد بود مگر مطابق با مقررات این کنوانسیون. منوط به رعایت مفاد بند (۵) این ماده، هیچ‌گونه ادعائی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی بر مبنای این کنوانسیون یا هر مبنای دیگر علیه اشخاص ذیل مسموع نخواهد بود:

الف - مستخدمین یا نمایندگان مالک یا خدمه کشتی.

ب - راهنما یا هر شخص دیگری که عضو خدمه کشتی نیست و خدماتی را برای کشتی انجام می‌دهد.

ج - اجاره‌کننده (به هر شکل که تعریف شود و شامل اجاره‌کننده در بست کشتی هم خواهد بود)، مدیر یا بهره‌بردار کشتی.

د - هر شخصی که با رضایت مالک یا براساس دستورالعمل یک مقام ذی‌صلاح دولتی عملیات نجات انجام می‌دهد.

ه - هر شخصی که اقدامات پیشگیرانه انجام می‌دهد.

و - تمامی مستخدمین یا نمایندگان اشخاصی که در بندهای (ج)، (د) و (ه) ذکر شده‌اند؛

مگر آن که خسارت به وجود آمده ناشی از فعل یا ترک فعل شخص آنها باشد که با قصد ایراد خسارت یا با بی‌مبالاتی اما با علم به احتمال وقوع چنین خسارتی صورت گرفته باشد.

۵ - هیچ یک از مفاد این کنوانسیون مانع حق رجوع مالک علیه اشخاص ثالث نخواهد بود.

ماده ۴- هنگامی که سانحه‌ای بین دو یا چند کشتی اتفاق می‌افتد و در نتیجه آن خسارت آلودگی ایجاد می‌شود، مالکان کلیه کشتی‌های مربوطه، مگر آن که طبق ماده (۳) مسؤولیت معاف شوند، مشترکاً و منفرداً مسؤول تمامی خسارتی خواهند بود که به نحو معقول قابل تفکیک نیست.

ماده ۵-

۱- مالک کشتی حق دارد مسؤولیت خود را به موجب این کنوانسیون در خصوص هر سانحه واحد تا سقفی که به صورت ذیل محاسبه می‌گردد تحدید نماید:

الف - ۳ میلیون واحد محاسبه برای یک کشتی که ظرفیت آن از ۵۰۰۰ واحد ظرفیت تجاوز نکند.

ب - برای یک کشتی با ظرفیت بیش از مقدار فوق، در ازای هر واحد ظرفیت اضافه، ۴۲۰ واحد محاسبه علاوه بر مقدار مذکور در بند فرعی (الف).

مشروط بر آن که کل میزان این سقف در هیچ حالت از «۵۹/۷» میلیون واحد محاسبه تجاوز ننماید.

۲- در صورتی که ثابت شود خسارت آلودگی ناشی از فعل یا ترک فعل شخصی مالک بوده است، که با قصد ایراد این خسارت و یا با بی‌مبالاتی و با علم به احتمال وقوع چنین خسارتی صورت گرفته است، مالک از حق تحدید مسؤولیت خود به موجب این کنوانسیون محروم خواهد بود.

۳- مالک به منظور برخورداری از مزایای تحدید براساس بند ۱ این ماده باید صندوقی معادل کل مبلغ نمایانگر سقف مسؤولیت خود، نزد دادگاه یا دیگر مقام ذی‌صلاح هر یک از دولتهای متعاهدی که دعوی مطابق ماده (۹) در آن دولتها اقامه می‌شود، یا در صورتی که دعوائی اقامه نشود، نزد دادگاه یا دیگر مقام ذی‌صلاح هر یک از دولتهای متعاهدی که طبق ماده (۹) می‌توان دعوائی در آن دولت اقامه نمود، افتتاح نماید. افتتاح صندوق می‌تواند از طریق تودیع وجه یا ارائه ضمانت بانکی یا دیگر اقسام ضمانت قابل قبول طبق قانون دولت متعاهد محل افتتاح صندوق صورت گیرد که میزان آن باید از نظر دادگاه یا دیگر مقام ذی‌صلاح کافی باشد.

۴- وجه میان خواهانها به نسبت مقداری که ادعا نموده‌اند توزیع خواهد شد.

۵- چنانچه قبل از توزیع وجه، مالک یا هر یک از مستخدمین یا نمایندگان وی یا هر کس که وی را بیمه یا تضمین مالی دیگری نموده است در نتیجه حادثه مورد بحث برای خسارت آلودگی غرامت پرداخته باشد، چنین شخصی تا میزان مبلغی که پرداخته است جانشینی حقوق کسی را که با چنان جبران خسارتی به موجب این کنوانسیون از جبران خسارت برخوردار می‌شده، به دست خواهد آورد.

۶- حق جانشینی پیش‌بینی شده در بند (۵) این ماده همچنین می‌تواند از سوی شخصی غیر از اشخاص اشاره شده در بند مذکور در رابطه با هر مقدار غرامت خسارات آلودگی که ممکن است پرداخته باشد اعمال شود اما فقط تا حدی که جانشینی به موجب قوانین جاری داخلی مجاز است.

۷- در موردی که مالک یا هر شخص دیگری ثابت نماید که ممکن است بعداً مجبور به پرداخت تمام یا جزئی از هر مبلغ غرامت مذکور شود که در رابطه با آن چنین شخصی به موجب بندهای (۵) و (۶) این ماده در صورت پرداخت غرامت قبل از توزیع وجه از حق جانشینی برخوردار می‌شود، دادگاه یا دیگر مرجع ذی‌صلاح کشور محل سپردن وجه می‌تواند مقرر نماید مبلغ کافی موقتاً کنار گذاشته شود به طوری که شخص مزبور قادر شود در تاریخ مؤخر دعوی خود را علیه صندوق اقامه نماید.

۸- دعاوی راجع به هزینه‌های متعارف متحمل شده یا از خودگذشتگی‌های معقول به عمل آمده به طور داوطلبانه از سوی مالک در جهت جلوگیری یا به حداقل رساندن خسارت آلودگی با سایر دعاوی علیه وجه مزبور به طور مساوی در یک ردیف قرار خواهند گرفت.

۹- (الف)- واحد محاسبه مورد اشاره در بند (۱) این ماده عبارت است از حق برداشت ویژه مطابق تعریف صندوق بین‌المللی پول. مقادیر مورد اشاره در بند (۱) بر مبنای ارزش پول ملی در مقایسه با حق برداشت ویژه در تاریخ تأسیس صندوق مذکور در بند (۳) به پول ملی تبدیل خواهد شد. ارزش پول ملی هر دولت متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد، در مقایسه با حق برداشت ویژه، طبق روش ارزیابی مورد استفاده صندوق بین‌المللی پول که در تاریخ مورد نظر برای عملیات و معاملات آن معمول است، محاسبه خواهد شد. ارزش پول ملی هر دولت متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست در مقایسه با حق برداشت ویژه، مطابق روش تعیین شده توسط آن دولت محاسبه خواهد شد.

(ب)- با این وجود، دولت متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست و قانون آن اجراء مفاد «بند ۹ (الف)» را اجازه نمی‌دهد، می‌تواند در زمان تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به این کنوانسیون یا در هر زمانی پس از آن، اعلام کند که واحد محاسبه مذکور در بند ۹ (الف) معادل پانزده فرانک طلا خواهد بود. فرانک طلای مورد اشاره در این بند

معادل است با شصت و پنج و نیم میلی‌گرم با عیار نهمصد در هزار. تبدیل فرانک طلا به پول ملی طبق قانون دولت مربوطه انجام خواهد گرفت.

(ج) - محاسبه مورد اشاره در آخرین جمله بند ۹ (الف) و تبدیل مورد اشاره در بند ۹ (ب) به گونه‌ای انجام خواهد شد که تا حد امکان نشانگر ارزش واقعی مقادیر مذکور در بند (۱) براساس پول ملی دولت متعاهد ذی‌ربط باشد که در نتیجه اجراء سه جمله اول بند ۹ (الف) به دست می‌آید. دولتهای متعاهد، حسب مورد، نحوه محاسبه براساس بند ۹ (الف) یا نتیجه تبدیل براساس بند ۹ (ب) و یا هرگونه تغییری در هر یک از این موارد را به هنگام تودیع سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به این کنوانسیون به امانتدار اسناد، اطلاع خواهند داد.

۱۰- از نظر این ماده، ظرفیت کشتی عبارت است از ظرفیت ناخالص محاسبه شده براساس مقررات اندازه‌گیری ظرفیت مندرج در ضمیمه (۱) کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها، (۱۹۶۹).

۱۱- بیمه‌گر یا هر شخص دیگر که تضمین مالی صادر نموده است، حق خواهد داشت طبق این ماده براساس همان شرایط و با همان اثر صندوق ایجاد شده توسط مالک، صندوقی را ایجاد کند. چنین صندوقی می‌تواند حتی هنگامی که طبق مفاد بند (۲)، مالک حق تحدید مسؤلیت ندارد، ایجاد شود ولی ایجاد آن در چنین موردی محل حقوق هر یک از مدعیان در مقابل مالک نخواهد بود.

ماده ۶

۱- در صورتی که مالک پس از حادثه‌ای بر طبق ماده (۵) صندوقی ایجاد نموده و حق تحدید مسؤلیت خود را داشته باشد:

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

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

۲- با این حال آنچه که ذکر شده فقط در موردی اعمال می‌شود که خواهان، دسترسی به دادگاه اداره‌کننده صندوق را دارد و صندوق نیز عملاً در رابطه با دعوی وی قابل دسترسی باشد.

ماده ۷

۱- مالک کشتی که در یک دولت متعاهد ثبت شده و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به‌صورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند ملزم به داشتن بیمه یا تضمین مالی دیگری،

از قبیل ضمانتنامه بانکی یا گواهینامه ارائه شده از سوی یک صندوق غرامت بین‌المللی، به‌میزان مبالغ تعیین شده با اعمال حدود مسئولیت مقرر در بند (۱) ماده (۵) جهت پوشش مسئولیت خود برای خسارت آلودگی به موجب این کنوانسیون می‌باشد.

۲- گواهینامه‌ای مبنی بر این که بیمه یا تضمین مالی دیگری مطابق مفاد این کنوانسیون موجود می‌باشد، پس از آنکه مقام ذی‌صلاح دولت متعاقد احراز نمود که الزامات بند (۱) رعایت گردیده است، برای هر کشتی صادر خواهد شد. در مورد یک کشتی که در یک کشور متعاقد به ثبت رسیده است، گواهینامه مزبور توسط مقام ذی‌صلاح دولت محل ثبت کشتی صادر یا تصدیق خواهد شد؛ در رابطه با یک کشتی که در یکی از دولتهای متعاقد به ثبت نرسیده است، گواهینامه مزبور می‌تواند توسط مقام ذی‌صلاح هر یک از دولتهای متعاقد صادر یا تصدیق گردد. این گواهینامه باید مطابق نمونه منضم و حاوی مشخصات ذیل باشد:

الف - نام کشتی و بندر ثبت.

ب - نام و محل اصلی فعالیت مالک.

ج - نوع تضمین.

د - نام و محل اصلی فعالیت بیمه‌گر یا شخص دیگری که تضمین را اعطا نموده و در صورت لزوم محل فعلیتی که بیمه یا تضمین در آنجا ایجاد شده.

ه - مدت اعتبار گواهینامه، که نباید از مدت اعتبار بیمه یا تضمین دیگر بیشتر باشد.

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

۴- گواهینامه مزبور در کشتی نگهداری خواهد شد و رونوشتی از آن نزد مقاماتی که سوابق ثبت کشتی را نگهداری می‌کنند، یا چنانچه کشتی در یک دولت متعاقد به ثبت نرسیده است، نزد مقامات دولتی که گواهینامه را صادر یا تصدیق نموده است، به امانت سپرده خواهد شد.

۵- بیمه یا تضمین مالی دیگر چنانچه قبل از گذشت ۳ ماه از تاریخی که خاتمه آن به اطلاع مقامات موضوع بند (۴) این ماده می‌رسد به دلایلی غیر از انقضای مدت اعتبار بیمه یا تضمین که براساس بند (۲) این ماده در گواهینامه تعیین شده است، بتواند پایان یابد الزامات این ماده را برآورده نخواهد کرد، مگر اینکه گواهینامه تسلیم این مقامات شده یا اینکه گواهینامه جدیدی در مدت مذکور صادر شده باشد. مقررات فوق به همین شکل در مورد هر نوع تغییراتی اعمال خواهد شد که منجر به عدم برآورده کردن تأمین الزامات این ماده توسط بیمه یا تضمین شود.

۶- کشور ثبت باید با رعایت مفاد این ماده شرایط صدور و اعتبار گواهینامه را تعیین نماید.

۷- گواهینامه‌های صادر شده یا تصدیق شده توسط یک دولت متعاقد مطابق بند (۲)، توسط سایر دولتهای متعاقد برای منظور این کنوانسیون مورد قبول قرار خواهد گرفت و از سوی دیگر دولتهای متعاقد دارای همان میزان اعتباری تلقی خواهند شد که گواهینامه‌های صادره یا تصدیق توسط خود آنها از آن برخوردار می‌باشند، حتی اگر برای کشتی صادر یا تصدیق شده باشد که در یک دولت متعاقد به ثبت نرسیده است. دولت متعاقد چنانچه بر این باور باشد که بیمه‌گر یا ضامن نامبرده در گواهینامه از نظر مالی قادر به انجام تعهدات وضع شده از سوی این کنوانسیون نیست، می‌تواند در هر زمان تقاضای مذاکره با دولت صادرکننده یا تصدیق‌کننده را بنماید.

۸- هر دعوی جبران خسارت آلودگی می‌تواند بطور مستقیم بر علیه بیمه‌گر یا شخص دیگری که برای مسئولیت مالک در خصوص خسارت آلودگی تضمین مالی اعطاء نموده اقامه شود. در چنین موردی خواننده می‌تواند، حتی در صورتی که مالک از حق تجدید مسئولیت خود به موجب بند (۲) ماده (۵) برخوردار نباشد، از مزایای سقف مسئولیتهای مذکور در بند (۱) ماده (۵) بهره‌مند گردد. وی همچنین می‌تواند خود را مشمول دفاعیاتی نماید که مالک، حق استناد به آنها را دارا می‌باشد (غیر از ورشکستگی یا انحلال مالکیت) علاوه بر این خواننده می‌تواند خود را مشمول این دفاع نماید که خسارت آلودگی ناشی از تخلف عمدی خود مالک بوده است، اما خواننده نخواهد توانست خود را مشمول هر دفاع دیگری نماید که در جریان دعوی مالک علیه او می‌توانسته به آنها استناد کند. به هر صورت خواننده حق الزام مالک به ورود در دعوی را خواهد داشت.

۹- میزان مبالغ تأمین شده از سوی بیمه یا تضمین مالی دیگر که طبق بند (۱) این ماده نگهداری می‌شود باید منحصرأ جهت پرداخت وجوه مورد مطالبه براساس این کنوانسیون قابل استفاده باشد.

۱۰- دولت متعاقد نباید به کشتی تحت پرچم خود که این ماده در مورد آن اعمال می‌شود اجازه اشتغال به تجارت دهد مگر اینکه گواهینامه‌ای براساس بند (۲) یا (۱۲) این ماده صادر شده باشد.

۱۱- با رعایت مفاد این ماده، هر دولت متعاقد می‌بایست به موجب قوانین داخلی خود اطمینان حاصل نماید که در رابطه با هر کشتی، بدون در نظر گرفتن محل ثبت آن، که عملاً بیش از ۲۰۰۰ تن نفت به صورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند و به بندر سرزمین آن داخل یا آن از آن خارج می‌شود یا به پایانه دور از ساحل در دریای سرزمینی آن وارد یا از آن خارج می‌شود، بیمه یا تضمین دیگری به میزان معین شده در بند (۱) این ماده به قوت و اعتبار قانونی وجود دارد.

۱۲- چنانچه کشتی تحت تملک دولت متعاهد فاقد بیمه یا تضمین مالی دیگر باشد مفاد این ماده در موارد مربوطه در مورد آن کشتی اعمال نخواهد شد، اما کشتی مزبور باید حامل گواهینامه‌ای باشد که به وسیله مقامات ذی‌ربط کشور ثبت کشتی صادر شده است و بیانگر آن باشد که کشتی تحت تملک آن دولت است و مسؤولیت کشتی مشمول محدودیتهای مقرر در بند (۱) ماده (۵) می‌باشد. گواهینامه مزبور باید تا حد امکان مطابق نمونه‌ای باشد که بند (۲) این ماده مقرر داشته است.

ماده ۸- حقوق مربوط به جبران خسارت به موجب این کنوانسیون در صورت عدم اقامه دعوی به موجب ظرف (۳) سال از تاریخ وقوع خسارت ساقط خواهد شد. به هر حال در هیچ موردی دعوی پس از (۶) سال از تاریخ حادثه موجد خسارت اقامه نخواهد شد. در موردی که این حادثه از سلسله‌ای از وقایع تشکیل شده باشد، مدت (۶) ساله از تاریخ اولین واقعه آغاز خواهد شد.

ماده ۹

۱- هنگامی که یک سانحه موجب بروز خسارت آلودگی در سرزمین یک یا چند دولت متعاهد و از جمله دریای سرزمینی یا منطقه مورد اشاره در ماده (۲) می‌گردد، یا در سرزمین، دریای سرزمینی و یا منطقه مزبور، اقدامات پیشگیرانه جهت پیشگیری یا به حداقل رساندن خسارت آلودگی انجام می‌پذیرد، طرح دعاوی پرداخت غرامت فقط می‌تواند در دادگاههای این دولت یا دولت‌های متعاهد اقامه گردد. خواننده باید در مهلت معقول، از این دعوی مطلع گردد.

۲- هر یک از دولت‌های متعاهد می‌بایست تضمین نماید که دادگاههای آن از صلاحیت لازم جهت رسیدگی به چنین دعاوی جبران خسارت برخوردار می‌باشند.

۳- پس از اینکه صندوق براساس ماده (۵) ایجاد شد، فقط دادگاههای کشوری که صندوق در آن ایجاد شده است برای حل کلیه مسائل راجع به تسهیم و توزیع وجه، صالح خواهند بود.

ماده ۱۰

۱- هر رأی صادره توسط دادگاه صلاحیتدار طبق ماده (۹) که در دولت مبدا لازم‌الاجراء بوده و به طرق عادی نیز قابل تجدیدنظر نباشد می‌بایست در هر دولت متعاهدی معتبر شناخته شود جز در موارد زیر:

الف - جایی که رأی از طریق تقلب به دست آمده باشد، یا

ب - جایی که به خواننده اطلاعیه متعارف و فرصت عادلانه برای طرح مورد خود داده نشده باشد.

۲- رأیی که به موجب بند (۱) این ماده شناسایی شده باشد در هر دولت متعاهد به محض انجام تشریفات لازم در آن کشور لازم‌الاجراء خواهد شد. تشریفات نباید مجوزی برای اعاده دادرسی از حیث ماهیت باشد.

ماده ۱۱

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

۲- در مورد کشتیهای که در تملک یک دولت متعاهد می‌باشند و جهت مقاصد تجاری استفاده می‌شوند، هر دولت باید تابع صلاحیت مقرر در ماده (۹) باشد و باید از تمامی دفاعیات بر مبنای وضعیت خود به عنوان دولت حاکم صرف‌نظر کند.

ماده ۱۲- این کنوانسیون جانشین هر کنوانسیون بین‌المللی لازم‌الاجراء یا مفتوح برای امضاء تصویب یا الحاق در تاریخی خواهد شد که کنوانسیون برای امضاء مفتوح می‌شود اما فقط تا حدی که چنین کنوانسیون‌هایی با آن در تعارض باشند. با این حال، هیچ یک از مفاد این ماده بر تعهدات دولت‌های متعاهد در مقابل دولت‌های غیرمتعاهد که از چنین کنوانسیون‌های بین‌المللی ناشی می‌گردد، تأثیری نخواهد داشت.

ماده ۱۲ مکرر (اول) - مقررات موقتی

مقررات موقتی ذیل در مورد دولتی مجری خواهد بود که در زمان بروز سانحه هم متعاهد به این کنوانسیون است و هم متعاهد به کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹):

الف - هرگاه سانحه‌ای موجب بروز خسارت آلودگی در حوزه شمول این کنوانسیون گردد، در صورتی و تا حدودی که مسؤولیتی براساس کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) پدید آید، مسؤولیت ناشی از این کنوانسیون مرتفع می‌گردد.

ب - هرگاه سانحه‌ای موجب بروز خسارت آلودگی در حوزه شمول این کنوانسیون گردد، و دولت مورد نظر هم متعاهد به این کنوانسیون، و هم متعاهد به کنوانسیون بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی، (۱۹۷۱) باشد، مسؤولیت باقیمانده پس از اعمال بند فرعی (الف) این ماده فقط تا میزانی مطابق این کنوانسیون به قوت خود باقی خواهد بود که خسارت آلودگی پس از اعمال کنوانسیون (۱۹۷۱) مزبور، همچنان جبران نشده باقی بماند.

ج - در اجراء بند (۴) ماده (۳) این کنوانسیون، عبارت «این کنوانسیون» باید به گونه‌ای تفسیر شود که حسب مورد به این کنوانسیون یا به کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اشاره نماید.

د - در اجراء بند (۳) ماده (۵) این کنوانسیون، کل مبلغ موجودی صندوقی که باید افتتاح شود به میزان مسؤولیتی که طبق بند فرعی (الف) این ماده رفع شده تلقی می‌گردد، کاهش خواهد یافت.

ماده ۱۲ مکرر (دوم) - مقررات نهایی

مقررات نهایی این کنوانسیون عبارتند از مواد (۱۲) تا (۱۸) پروتکل (۱۹۹۲) جهت اصلاح کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹). اشارات به عمل آمده به دولت‌های متعاهد در این کنوانسیون به منزله اشاره به دولت‌های متعاهد به آن پروتکل خواهد بود.

مقررات نهایی

(مواد ۱۲ تا ۱۸ پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون مسؤولیت ۱۹۶۹)

ماده ۱۲- امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

۱- این پروتکل از تاریخ ۱۵ ژانویه ۱۹۹۳ میلادی برابر با ۱۳۷۲/۱۰/۲۵ هجری شمسی لغایت ۱۴ ژانویه ۱۹۹۴ میلادی برابر با ۱۳۷۳/۱۰/۲۴ هجری شمسی برای امضاء توسط تمامی دولت‌ها مفتوح می‌باشد.

۲- ضمن رعایت بند (۴)، هر دولت می‌تواند به طرق ذیل به این پروتکل متعهد گردد:
الف - امضاء به شرط تصویب، پذیرش یا تأیید و متعاقب آن، تصویب، پذیرش یا تأیید؛ یا

ب - الحاق.

۳- تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تودیع یک سند رسمی بدین مضمون نزد دبیرکل سازمان اعتبار خواهد یافت.

۴- هر یک از دولت‌های متعاقد به کنوانسیون بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی، (۱۹۷۱)، که از این پس با عنوان کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) بدان اشاره خواهد شد، فقط در صورتی می‌تواند این پروتکل را مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار دهد که در همان زمان پروتکل (۱۹۹۲) جهت اصلاح کنوانسیون مزبور را نیز مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار دهد، مگر آن که انصراف خود را از کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱، از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این پروتکل برای آن دولت، اعلام دارد.

۵ - دولتی که به این پروتکل متعاقد است ولی از طرف‌های متعاقد کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) نمی‌باشد، در روابط خود با سایر دولت‌های متعاقد به این پروتکل، مقید به مفاد کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل می‌باشد ولی در رابطه با دولت‌های متعاقد به کنوانسیون (۱۹۶۹) مقید به مفاد کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) نیست.

۶ - هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که پس از لازم‌الاجراء شدن هرگونه اصلاحیه وارد بر کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل، تودیع گردد، شامل کنوانسیون اصلاح شده توسط این پروتکل و اصلاحیه مزبور خواهد بود.

ماده ۱۳- لازم‌الاجراء شدن

۱- این پروتکل ۱۲ ماه پس از تاریخی که در آن ۱۰ دولت، شامل چهار دولت که ظرفیت ناخالص ناوگان نفتکش آنها دست کم یک میلیون واحد است، اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود را نزد دبیرکل سازمان تودیع نمایند، لازم‌الاجراء خواهد شد.

۲- با این حال، هر یک از دولت‌های متعاقد کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) می‌تواند در زمان تودیع سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود به این پروتکل، اعلام نماید که

سند مزبور برای منظور این ماده تا انقضاء مهلت شش ماهه مذکور در ماده (۳۱) پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱، فاقد اثر می‌باشد. دولتی که به کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ متعاقد نیست اما سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود را به پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ تودیع می‌نماید نیز می‌تواند در همین زمان اعلامیه‌ای را مطابق این بند صادر نماید.

۳- هر دولتی که اعلامیه‌ای را مطابق بند قبل صادر نموده است می‌تواند در هر زمان با دادن اطلاعیه‌ای خطاب به دبیرکل سازمان، آن را پس بگیرد. پس گرفتن اعلامیه، از تاریخ دریافت اطلاعیه مؤثر خواهد بود، مشروط بر آن که در این تاریخ، دولت مزبور سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود را به این پروتکل تودیع نموده باشد.

۴- برای هر دولتی که پس از تأمین شرایط مندرج در بند (۱) جهت لازم‌الاجراء شدن، این پروتکل را مورد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق قرار می‌دهد، این پروتکل (۱۲) ماه پس از تاریخ تودیع سند مربوطه توسط این دولت لازم‌الاجراء خواهد گردید.

ماده ۱۴- بازنگری و اصلاح

۱- سازمان می‌تواند برای منظور بازنگری یا اصلاح کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۹۲) اقدام به تشکیل یک کنفرانس نماید.

۲- سازمان بنا به درخواست حداقل یک سوم دولت‌های متعاقد، کنفرانسی از دولت‌های متعاقد را به منظور بازنگری یا اصلاح کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۹۲) برگزار خواهد نمود.

ماده ۱۵- اصلاح مقادیر سقف مسؤولیت

۱- بنا به درخواست حداقل یک چهارم دولت‌های متعاقد، هرگونه پیشنهادی برای اصلاح مقادیر سقف مسؤولیت وضع شده در بند (۱) ماده (۵) کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل، توسط دبیرکل به تمامی اعضاء سازمان و کلیه دولت‌های متعاقد ابلاغ خواهد شد.

۲- هرگونه اصلاحیه‌ای که به صورت فوق پیشنهاد و ابلاغ می‌گردد باید حداقل شش ماه پس از تاریخ ابلاغ، به کارگروه (کمیته) حقوقی جهت بررسی تسلیم گردد.

۳- کلیه دولت‌های متعاقد کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل، اعم از آن که اعضاء سازمان باشند یا نباشند، از حق مشارکت در جلسات بررسی و تصویب اصلاحات توسط کارگروه (کمیته) حقوقی برخوردار هستند.

۴- اصلاحات با رأی موافق اکثریت دوسوم دولت‌های متعاقد حاضر و رأی‌دهنده در کارگروه (کمیته) حقوقی گسترش یافته طبق بند (۳) به تصویب می‌رسد، مشروط بر این که دست کم نصف دولت‌های متعاقد در زمان رأی حاضر باشند.

۵ - کارگروه (کمیته) حقوقی، هنگام کار بر روی پیشنهاد اصلاح مقادیر سقف مسؤولیت باید تجارب حاصل از سوانح و به ویژه میزان خسارت حاصل از آنها، تغییرات ارزشهای پولی و اثر اصلاحیه پیشنهادی بر هزینه بیمه را مورد توجه قرار دهد. این کارگروه

(کمیته) همچنین باید رابطه میان سقفهای مسؤولیت در بند (۱) ماده (۵) کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل و سقفهای مسؤولیت در بند (۴) ماده (۴) کنوانسیون بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی (۱۹۹۲) را در نظر بگیرد.

۶- الف) هیچ‌گونه اصلاحیه‌ای در رابطه با مقادیر سقف مسؤولیت را طبق این ماده نمی‌توان قبل از ۱۵ ژانویه (۱۹۹۸) و همچنین قبل از انقضاء مدت پنج سال از تاریخ لازم‌الاجراء شدن اصلاحیه قبلی مطابق این ماده، مورد بررسی قرار داد. هیچ‌گونه اصلاحیه‌ای به موجب این ماده قبل از لازم‌الاجراء شدن این پروتکل قابل بررسی نیست.

ب) هیچ‌یک از سقفهای مسؤولیت را نمی‌توان به میزانی افزایش داد که از مقدار سقف وضع شده در کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹)، اصلاح شده توسط این پروتکل به‌علاوه شش درصد (۰/۶٪) در سال که از ۱۵ ژانویه (۱۹۹۳) به صورت مرکب محاسبه می‌گردد تجاوز نماید.

ج) هیچ‌یک از سقفهای مسؤولیت را نمی‌توان به میزانی افزایش داد که از مقدار سقف وضع شده در کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) اصلاح شده توسط این پروتکل ضرب در سه تجاوز نماید.

۷- هرگونه اصلاحاتی که طبق بند (۴) به تصویب می‌رسد باید توسط سازمان به‌تمامی دولتهای متعاقد ابلاغ گردد. اصلاحات مورد نظر پس از انقضاء مدت (۱۸) ماه از تاریخ ابلاغ، پذیرفته شده تلقی خواهد شد مگر آن که ظرف این مدت، دست‌کم یک چهارم دولتهایی که در زمان تصویب اصلاحات توسط کارگروه (کمیته) حقوقی، جزء دولتهای متعاقد محسوب می‌شده‌اند، به سازمان اعلام نمایند که اصلاحات را نمی‌پذیرند، که در این صورت، اصلاحیه، مردود شمرده شده، بلااثر خواهد بود.

۸- اصلاحیه‌ای که مطابق بند (۷) پذیرفته شده تلقی گردد، ۱۸ ماه پس از تاریخ پذیرش لازم‌الاجراء خواهد شد.

۹- تمامی دولتهای متعاقد، مقید به اصلاحیه خواهند بود مگر آن که مطابق بندهای (۱) و (۲) ماده (۱۶)، حداقل شش ماه قبل از لازم‌الاجراء شدن اصلاحیه از این پروتکل انصراف دهند. این انصراف، از زمان لازم‌الاجراء شدن اصلاحیه، مؤثر خواهد شد.

۱۰- هنگامی که اصلاحیه‌ای توسط کارگروه (کمیته) حقوقی به تصویب می‌رسد ولی مهلت ۱۸ ماهه پذیرش آن هنوز منقضی نگردیده است، دولتی که طی این مهلت جزء دولتهای متعاقد می‌گردد، پس از لازم‌الاجراء شدن اصلاحیه، بدان مقید خواهد بود. دولتی که پس از این مهلت جزء دولتهای متعاقد می‌شود، مقید به اصلاحیه‌ای که طبق بند (۷) پذیرفته شده است، خواهد بود. در موارد مذکور در این بند، یک دولت در تاریخ لازم‌الاجراء شدن اصلاحیه یا در تاریخی که این پروتکل برای دولت‌مزبور لازم‌الاجراء می‌گردد،

اگر تاریخ اخیر بعد از تاریخ لازم‌الاجراء شدن اصلاحیه فرا برسد، مقید به اصلاحیه خواهد شد.

ماده ۱۶- انصراف

۱- هریک از طرفهای متعاقد می‌تواند در هر زمان پس از تاریخی که این پروتکل برای آن دولت متعاقد لازم‌الاجراء می‌گردد از آن انصراف دهد.

۲- انصراف از طریق تودیع سندی نزد دبیرکل سازمان اعتبار خواهد یافت.

۳- انصراف، پس از انقضای مدت ۱۲ ماه، یا هر مدت طولانی‌تری که در سند انصراف قید شده باشد، از تاریخ تودیع سند نزد دبیرکل سازمان مؤثر خواهد بود.

۴- میان طرفهای متعاقد این پروتکل، انصراف هریک از آنها از کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) طبق ماده (۱۶) آن کنوانسیون تحت هیچ شرایطی به عنوان انصراف آنها از کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۶۹) به صورت اصلاح شده توسط این پروتکل تعبیر نخواهد شد.

۵- انصراف از پروتکل (۱۹۹۲) جهت اصلاح کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) توسط دولتی که همچنان به کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) متعاقد باقی می‌ماند، به منزله انصراف از این پروتکل تلقی خواهد شد. این انصراف از تاریخی مؤثر خواهد بود که در آن تاریخ، انصراف از پروتکل (۱۹۹۲) جهت اصلاح کنوانسیون صندوق (۱۹۷۱) مطابق ماده (۳۴) آن پروتکل اثر می‌یابد.

ماده ۱۷- تودیع

۱- این پروتکل و هرگونه اصلاحاتی که طبق ماده (۱۵) به تصویب می‌رسد، نزد دبیرکل سازمان تودیع خواهد شد.

۲- دبیرکل سازمان باید:

الف - موارد ذیل را به اطلاع تمامی دولتهای امضاءکننده یا ملحق شده به این پروتکل برساند:

۱- هر امضاء یا تودیع سند جدید به همراه تاریخ آن.

۲- هرگونه اعلامیه و اطلاعیه طبق ماده (۱۳) و هرگونه اعلامیه و ابلاغیه مطابق بند (۹) ماده (۵) کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۹۲).

۳- تاریخ لازم‌الاجراء شدن این پروتکل.

۴- هرگونه پیشنهاد جهت اصلاح مقادیر سقف مسؤولیت که طبق بند (۱) ماده (۱۵) مطرح گردیده است.

۵- هرگونه اصلاحیه‌ای که به موجب بند (۴) ماده (۱۵) به تصویب رسیده است.

۶- هرگونه اصلاحیه‌ای که طبق بند (۷) ماده (۱۵) تصویب شده تلقی می‌گردد، به‌همراه تاریخی که اصلاحیه مزبور بر اساس بندهای (۸) و (۹) آن ماده لازم‌الاجراء می‌گردد.

۷- تودیع هرگونه سند خروج از این پروتکل به همراه تاریخ تودیع و تاریخی که انصراف اثر خواهد یافت.

۸ - مواردی که طبق بند (۵) ماده (۱۶) انصراف باید مفروض تلقی شود.
 ۹ - هرگونه ابلاغیه‌ای که در مواد این پروتکل ضروری دانسته شده است.
 ب - نسخ موثق این پروتکل را برای تمامی دولتهای امضاءکننده و تمامی دولتهایی که به این پروتکل ملحق می‌شوند ارسال نماید.
 ۳ - در اسرع وقت پس از لازم‌الاجراء شدن این پروتکل، متن آن باید جهت ثبت و انتشار طبق ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل، توسط دبیرکل سازمان برای دبیرخانه سازمان ملل ارسال گردد.

ماده ۱۸ - زبانها

این پروتکل در یک نسخه اصلی به زبانهای عربی، چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی تنظیم شده است که تمامی این متون از اعتبار یکسان برخوردارند.
 لندن، ۲۷ نوامبر ۱۹۷۲ میلادی برابر با ۶ آذر ۱۳۷۱ هجری شمسی.
 در تأیید مراتب فوق، امضاءکنندگان ذیل که توسط دولتهای مربوطه خود برای این منظور طبق موازین اختیار یافته‌اند، این پروتکل را به امضاء می‌رسانند.^۱

ضمیمه

گواهینامه بیمه یا سایر ضمانتهای مالی در رابطه با مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی

صادر شده بر اساس مفاد ماده (۷) کنوانسیون بین‌المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، (۱۹۹۲)

نام کشتی	شماره یا حروف مشخصه	بندر محل ثبت	نام و نشانی مالک

بدین وسیله گواهی می‌شود که برای کشتی فوق یک بیمه‌نامه یا ضمانت مالی دیگر وجود دارد که شرایط ماده (۷) کنوانسیون بین‌المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (۱۹۹۲) را تأمین می‌نماید.

نوع ضمانت:

مدت اعتبار:

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

نام:

نشانی:

۱ - امضاءها حذف شده است.