

## کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی

### دریا ناشی از کشتی‌ها

مارپل- ۷۸- ۱۹۷۳

(۱۳۵۱ ه. ش)

## CONVENTION ON THE PREVENTION OF MARINE POLLUTION FROM SHIPS

MARPOL - 1973 - 78

### هدف کنوانسیون :

هدف این کنوانسیون جلوگیری از آلودگی عمدی محیط زیست دریایی و بر طرف سازی کامل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از نفت و دیگر مواد مضر و به حداقل رساندن اتفاقی این مواد است .

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین‌المللی آلودگی دریا توسط IMO از ۸ اکتبر تا ۲ نوامبر ۱۹۷۳ به تصویب رسید. این کنوانسیون متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ که متن آن با برگزاری کنفرانس بین‌المللی ایمنی تانکرها و جلوگیری از آلودگی (کنفرانس TSP) که توسط IMO از تاریخ ۶ تا ۱۷ فوریه ۱۹۷۸ به ترتیب یافته بود به تصویب رسیده و اصلاح گردید. کنوانسیون اصلاح شده توسط پروتکل تحت عنوان کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی اصلاح شده توسط پروتکل ۱۹۷۸ بطور اختصار مارپول ۷۳/۷۸ شناخته می‌شود. مقرراتی که در برگیرنده منابع متعدد آلودگی ناشی از کشتی می‌باشند در ۵ ضمیمه کنوانسیون آمده‌اند.

کمیته حفاظت محیط‌زیست دریایی (MEPC) در آغاز کار خود در سال ۱۹۷۴ به دلیل نیاز تعدادی از مفاد به توضیح و بروز اشکال در اجرای آن در سال ۱۹۷۴ به بررسی تعدادی از مفاد مارپول ۷۳/۷۸ پرداخته است.

به منظور رفع این ابهامات و مشکلات به شکل واحد، کمیته موافقت نمود که مناسب است تا تفسیری یکسان و معتبر در بعضی موارد بصورت اصلاحیه‌هایی نسبت به متن کنوانسیون تهیه گردد.

حال به جدیدترین متون مفاد و تفسیرهای ماده‌ها و پروتکل‌ها و پنج ضمیمه مارپول ۷۳/۷۸ و اصلاحاتی را که متن آنها پذیرفته شده اما هنوز لازم‌الاجرا نشده‌اند اشاره می‌شود. یک استثنا عبارت از اصلاحات وارد بر ضمیمه اول و دوم که یک سیستم هم‌آهنگ جهت بازرسی و اعطای گواهینامه‌ها را معرفی می‌کند، می‌باشد و متن آن در اجلاس بیست و نهم MEPC (۱۶-۱۲ مارس ۱۹۹۰) تصویب شده است. این اصلاحات در همان روزی لازم‌الاجرا خواهند گردید که پروتکل ۱۹۸۸ مربوط به کنوانسیون‌های ۱۹۷۴ (SOLAS) و خطوط بارگیری ۱۹۶۶ که شامل مفادی هم‌آهنگ با این اصلاحات می‌باشند لازم‌الاجرا گردند.

### ضمیمه اول- مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت

ضمیمه اول در تاریخ دوم اکتبر ۱۹۸۳ لازم‌الاجرا گردید و بین متعاهدان مارپول ۷۳/۷۸، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط نفت مصوب ۱۹۵۴ را که در سال ۱۹۶۲ و ۱۹۶۹ اصلاح، و سپس لازم‌الاجرا گردیده بود نسخ نمود. متن تعدادی از اصلاحیه‌های ضمیمه اول توسط قطعنامه (۲۵) ۱۴ MEPC ۷ سپتامبر ۱۹۸۴ از سوی MEPC به تصویب رسیده که در ۷ ژانویه ۱۹۸۶ لازم‌الاجرا گردید. متن بسیاری از اصلاحیه‌های بعدی توسط MEPC تصویب شده و در این کتاب درج گردیده است. دو مورد اصلاحاتی که توسط MEPC تصویب ولی تا کنون لازم‌الاجرا نگردیده عبارتند از:

- برگزیدن منطقه قطب جنوب به عنوان منطقه ویژه که انتظار می‌رود در ۱۷ مارس ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا گردد، و

- مقررات جدید مواد (۳) ۱۷ و ۲۶، فرم‌های دفتر ثبت وقایع نفتی و فرم‌های تکمیلی برای گواهینامه IOPP که انتظار می‌رود در ۶ نوامبر ۱۹۹۳ لازم‌الاجرا گردند.

شرایط مقرر برای منطقه ویژه در حال حاضر دریای بالتیک، دریای سیاه و مناطق دریای مدیترانه قابل اجرا است و برای منطقه قطب جنوب انتظار می‌رود از ۱۷ مارس ۱۹۹۲ یعنی زمانی که اصلاحات لازم‌الاجرا می‌گردند، قابل اجرا باشد.

### ضمیمه دوم- مقررات کنترل آلودگی ناشی از مواد سمی مایع

ضمیمه دوم در تاریخ ۶ آوریل ۱۹۸۷ در یک فرم اصلاح شده توسط قطعنامه (۲۲) ۱۷ MEPC مورخ ۵ دسامبر ۱۹۸۵ لازم‌الاجرا گردید. ضمیمه دوم متعاقباً، در تاریخ ۱۷ مارس ۱۹۸۹ با قطعنامه (۲۷) ۳۴ MEPC اصلاح گردید.

اصلاحات ۱۹۸۹ قصد دارد پیوست دوم و سوم را مطابق با نیاز روز نموده و آنها را به ترتیب با فصول VI/ ۱۷ و VII/ ۱۸ کد IBC و BCH مطابقت نماید. اصلاحات ۱۹۸۹ در تاریخ ۱۳ اکتبر ۱۹۹۰ لازم الاجرا شده‌اند.

با اختیارات داده شده توسط MEPC و MSC، کمیته فرعی BCH اصلاحاتی را برای ضمیمه دوم و همچنین کدهای IBC و BCH فراهم نمود تا فهرست‌های مواد شیمیایی درج شده در پیوست دوم و سوم ضمیمه دوم، فصل‌های ۱۷ و ۱۸ کد IBC و فصل‌های پنج و شش کد BCH را ترکیب نمایند. فهرست پیوست‌های دوم و سوم و فصل‌های پنج و شش کد BCH با اشاره به فصل‌های ۱۷ و ۱۸ کد IBC جایگزین خواهند شد. انتظار می‌رود متن این اصلاحات توسط MEPC در اکتبر ۱۹۹۳ تصویب شوند.

### ضمیمه سوم- مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از مواد مضر بصورت بسته‌بندی شده

شرط لازم الاجرا شدن ضمیمه سوم در تاریخ اول ژوئیه ۱۹۹۱ تأمین شده و از تاریخ اول ژوئیه ۱۹۹۲ لازم الاجرا خواهد گردید و موافقت شده است که ضمیمه می‌باید از طریق مجموعه قواعد بین‌المللی حمل کالاهای خطرناک از طریق دریا به اجراء درآید. متن اصلاحات ضمیمه در برگیرنده آلودگی دریا توسط کمیته ایمنی دریانوردی (اصلاحیه ۸۹-۲۵) فراهم و تصویب شده است و توصیه شده که از اول ژانویه ۱۹۹۱ به اجراء درآید. MEPC همچنین با متن پیش‌نویس اصلاح شده ضمیمه سوم متضمن ارجاع به مجموعه قواعد IMDG، که کمیته تمایل به پذیرش رسمی آن از اکتبر ۱۹۹۲ را دارد، موافقت نمود.

از آنجایی که ضمیمه اصلاح شده توضیح شرایط مقرر است تا تغییر ماهیت، کمیته توصیه نمود زمانی که ضمیمه سوم لازم الاجرا می‌گردد این شرایط می‌باید مطابق با ضمیمه سوم اصلاح شده به اجراء درآید. و با توجه به آن که یک ضمیمه مختصر است هم متن اصلی و هم متن اصلاح شده در کتاب درج شده‌اند.

### ضمیمه چهارم- مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از پساب

ضمیمه چهارم تا کنون لازم الاجرا نگردیده است. این ضمیمه توسط ۳۴ کشور که مجموع ناوگان بازرگانی آنها ۳۹/۷۶ درصد ناوگان بازرگانی دنیا را تشکیل می‌دهند، تصویب شده است. بنابراین قبل از این که شرط لازم‌الاجرا شدن تناژ محق گردد تصویب دولتهایی که ۱۰/۲۴ درصد از ناوگان تجارتي دنیا را دارا هستند لازم می‌نماید.

## ضمیمه پنجم- مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از زباله

ضمیمه پنجم در تاریخ ۳۱ دسامبر ۱۹۸۸ لازم‌الاجرا گردید. MEPC متن اصلاحات ضمیمه پنجم را برای انتخاب دریای شمال به عنوان منطقه ویژه و حذف عبارت «یا مواد مصنوعی لازم جهت تعمیر چنین تورهایی» از ماده ۶ (ج) را با قطعنامه (۲۸) ۳۶ MEPC ۱۷ اکتبر ۱۹۸۹ تصویب نمود.

این اصلاحات ۱۸ آوریل ۱۹۹۱ لازم‌الاجرا گردید. متن اصلاحات بعدی برای انتخاب منطقه قطب جنوب (جنوب ۶۰ درجه عرض جغرافیایی) و منطقه کرائیب بزرگ به عنوان مناطق ویژه به ترتیب توسط قطعنامه‌های (۳۰) ۴۲ MEPC و (۳۱) ۴۸ MEPC پذیرفته شدند.

انتظار می‌رود اصلاحات مربوط به منطقه قطب جنوب ۱۷ مارس ۱۹۹۲ و مواردی که مربوط به منطقه کرائیب بزرگ می‌باشند ۴ آوریل ۱۹۹۳ لازم‌الاجرا گردند.

مقررات منطقه ویژه یک سال پس از آنکه MEPC مقرر نمود که این مقررات باید جهت هر منطقه براساس اعلام کشورهای هم‌مرز منطقه ویژه مبنی بر اینکه کشورهای مزبور از امکانات موجود برخوردار هستند بکار برده شود، لازم‌الاجرا خواهد گردید.

تا این تاریخ این مقررات برای مناطق دریای بالتیک و دریای شمال اجرا می‌شود و برای منطقه قطب جنوب زمانی که اصلاحات لازم‌الاجرا می‌گردند، قابل اجرا خواهد بود.

متعاهدان کنوانسیون،

با آگاهی از لزوم حفظ محیط‌زیست بشر به طور عام و محیط‌زیست دریایی به طور خاص،

با اذعان به اینکه تخلیه عمدی، سهوی یا اتفاقی نفت و دیگر مواد مضر از کشتیها یک عامل مهم آلودگی به شمار می‌رود،

همچنین با اذعان به اهمیت کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از نفت، ۱۹۵۴، به عنوان اولین سند چند جانبه که با هدف اولیه حفظ محیط‌زیست منعقد گردیده است، و آگاهی از سهم به سزایی که آن کنوانسیون در حفظ دریاها و محیط‌زیست ساحلی از آلودگی داشته است،

با میل به دستیابی به برطرف‌سازی کامل آلودگی عمدی محیط‌زیست دریایی ناشی از نفت و دیگر مواد مضر و به حداقل رساندن تخلیه اتفاقی این مواد،

با توجه به اینکه این هدف می‌تواند به بهترین نحو با وضع قواعدی که محدود به آلودگی نفت نمی‌باشند و جهان شمول هستند، بدست آید،

به شرح ذیل موافقت نموده‌اند:

## ماده ۱- تعهدات کلی ناشی از کنوانسیون

۱- متعاهدان کنوانسیون موظفند مفاد کنوانسیون حاضر و ضوابط مربوط به آن را که بدان متعهد می‌شوند در جهت جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست دریایی ناشی از تخلیه مواد مضر یا ترکیبات حاوی چنین موادی که ناقض این کنوانسیون می‌باشد، به مرحله اجرا درآورند.

۲- مگر در صورتی که صریحاً به شکل دیگر مطرح گردد، اشاره به کنوانسیون حاضر در عین حال اشاره به پروتکل و ضوابط آن می‌باشد.

## ماده ۲- تعاریف

در کنوانسیون حاضر، چنانچه صریحاً به نحو دیگری مقرر گردیده باشد:

۱- «ماده» یعنی مفاد درج گردیده در ضmann کنوانسیون حاضر.

۲- «ماده مضر» عبارتست از هر ماده‌ای که اگر به دریا وارد شود و احتمالاً باعث خطراتی برای سلامت بشر، آسیب رساندن به منابع زنده و زیست دریایی، خسارت وارد کردن به امکانات رفاهی و یا ایجاد مزاحمت نسبت به سایر منابع مشروع دریا شود و یا هر ماده‌ای را که توسط کنوانسیون حاضر مشمول کنترل می‌باشد، در برگیرد.

۳- الف- «تخلیه» در ارتباط با مواد مضر یا ترکیبات حاوی این مواد یعنی هرگونه رهاسازی ناشی از کشتی به هر شکل و شامل هرگونه ریزش غیرعمدی، دفع، پخش نشست، تخلیه مواد توسط تلمبه، خارج کردن یا خالی کردن مواد می‌باشند.

ب- تخلیه شامل موارد ذیل نمی‌باشد:

۱- دفع در مفهوم کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از دفع مواد زاید و سایر مواد مصوب ۱۳ نوامبر ۱۹۷۲ لندن، یا

۲- رهاسازی مواد مضر که مستقیماً ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری و پردازش دریایی منابع معدنی بستر دریا در رابطه با اکتشاف و بهره‌برداری باشد، یا

۳- رهاسازی مواد مضر به منظور تحقیقات مجاز علمی در زمینه کاهش یا کنترل آلودگی.

۴- «کشتی» یعنی هر نوع شناوری که در محیط‌زیست دریایی فعالیت داشته باشد مانند قایق‌های هیدروفیل، شناورهای هاورکرافت، شناورهای هیدروفویل، کرجی شناور و سکوه‌های ثابت یا شناور می‌باشد.

۵- «دستگاه اداری» یعنی دولت کشوری که کشتی تحت اختیار آن عمل می‌کند. در مورد یک کشتی که حق برافراشتن پرچم کشوری را دارد، دستگاه اداری دولت همان کشور پرچم است. در مورد سکوه‌های ثابت و شناور که به اکتشاف و بهره‌برداری بستر و زیر بستر دریا در مجاورت ساحل کشور ساحلی حق حاکمه را به منظور اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی آن اعمال می‌نمایند. دستگاه اداری، دولت کشور ساحلی مربوطه می‌باشد.

۶- «سانحه» یعنی واقعه مربوط به تخلیه بالفعل یا احتمالی مواد مضر یا ترکیبات حاوی این مواد در دریا.

### ماده ۳- کاربرد

۱- کنوانسیون حاضر نسبت به موارد ذیل اجرا خواهد شد:

الف- کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم یکی از متعاهدان کنوانسیون را دارند، و

ب- کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم یکی از متعاهدین را ندارد اما تحت اختیار آن عمل می‌کنند.

۲- هیچ یک از مندرجات ماده حاضر نباید به گونه‌ای تفسیر شود که از حقوق حاکمه متعاهدان نسبت به بستر و زیربستر دریا در مجاورت سواحل آنها به موجب حقوق بین‌الملل برای منظور اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی انحراف حاصل نماید یا این حقوق را گسترش دهد.

۳- کنوانسیون حاضر نباید نسبت به هیچ کشتی جنگی، ناو پشتیبانی یا سایر کشتی‌ها که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک کشور هستند و در زمان مورد نظر در خدمت دولتی غیرتجاری بکار برده می‌شدند، اجرا گردد. اما هر متعاهدی باید با اتخاذ تدابیر مناسب بدون لطمه وارد کردن به عملیات یا قابلیت‌های اجرایی کشتی‌های فو که تحت مالکیت یا بهره‌برداری آن متعاهد هستند تضمین نماید که این کشتی‌ها بطریقی هماهنگ تا جایی که مطابق با کنوانسیون حاضر معقول و عملی است، عمل می‌کنند.

### ماده ۴- تخلف

۱- هر نوع تخلف نسبت به ضوابط مقرر در کنوانسیون حاضر باید ممنوع گردد و ضمانت اجرای مربوط به آن تحت قوانین دستگاه اداری کشتی مربوطه در جایی که تخلف صورت می‌گیرد، وضع گردند، در صورتی که دستگاه اداری از چنین تخلفی مطلع گردد و قانع شود ادله کافی برای شروع دادرسی علیه تخلف ادعا شده موجود است، باید دادرسی مذکور را تا جایی که ممکن است طبق قوانین دستگاه اداری به جریان اندازد.

۲- هر نوع تخلفی نسبت به ضوابط مقرر در کنوانسیون حاضر در حوزه صلاحیت هر یک از متعاهدان کنوانسیون می‌باید ممنوع گردند و ضمانت اجرای مربوط به آن تحت قوانین آن متعاهد وضع گردد و هر زمانی که چنین تخلفی اتفاق می‌افتد متعاهد مذکور موظف است:

الف- دادرسی را بر طبق قوانین خود به جریان اندازد، یا

ب- اطلاعات و ادله را که مبنی بر وقوع تخلفی در اختیار دارد، در اختیار مرجع اداری کشتی قرار دهد.

۳- در جایی که اطلاعات یا ادله با توجه به هر تخلفی نسبت به کنوانسیون حاضر توسط کشتی در اختیار مرجع اداری کشتی مذکور قرار می‌گیرد، مرجع یاد شده موظف است سریعاً متعاهدی را که اطلاعات یا ادله را تهیه نموده است و همچنین سازمان را از اقدامات انجام شده مطلع سازد.

۴- مجازات‌های تصریح شده به موجب قانون یک کشور متعاهد متعاقب ماده حاضر باید به اندازه کافی جهت منع تخلف از کنوانسیون حاضر شدید باشد و باید قطع نظر از مکان وقوع تخلف از شدت مساوی برخوردار باشد.

#### ماده ۵- گواهینامه‌ها و قواعد ویژه بازرسی کشتی‌ها

۱- با رعایت مفاد بند ۲ این ماده گواهینامه صادره تحت اختیارات یک متعاهد کنوانسیون مطابق با مفاد مقررات آن باید توسط دیگر متعاهدین پذیرفته شوند و به منظور تمامی مقاصد تحت پوشش کنوانسیون حاضر دارای همان اعتبار گواهینامه‌های صادره توسط خود آنها تلقی گردند.

۲- کشتی که ملزم به داشتن گواهینامه طبق مفاد مقررات کنوانسیون می‌باشد زمانی که در بنادر و پایانه‌های دریایی آن متعاهد قرار دارد مشمول بازرسی توسط مأموران دارای اختیارات قانونی خواهد بود.

این بازرسی باید محدود به تحقیق بر اینکه گواهینامه معتبری بر روی کشتی وجود دارد، باشد مگر در صورتی که دلایل مشخص برای تصور اینکه شرایط کشتی یا تجهیزات آنها اختلاف قابل توجهی با مشخصات آن گواهینامه دارد، وجود داشته باشد. در آن مورد یا اگر کشتی گواهینامه معتبری با خود نداشته باشد کشور متعاهد انجام‌دهنده بازرسی موظف است اقداماتی را اتخاذ کند و تضمین نماید کشتی بندر را ترک نخواهد کرد، مگر تا زمانی که بتواند بدون ایجاد تهدید غیر معقول ورود خسارت به محیط‌زیست دریایی، وارد دریا شود. اما این متعاهد می‌تواند به این کشتی اجازه دهد بندر یا پایانه دریایی را به منظور عزیمت به نزدیک‌ترین حوضچه تعمیراتی مناسب موجود ترک نماید.

۳- در صورتی که متعاهدی مانع ورود یک کشتی خارجی به بنادر و پایانه‌های دریایی تحت صلاحیت خود باشد یا اقداماتی علیه چنین کشتی به دلیل آنکه کشتی مفاد کنوانسیون حاضر را رعایت نمی‌نماید صورت دهد، متعاهد موظف است سریعاً به کنسول یا نماینده دیپلماتیک کشور متعاهدی که کشتی حق برافراشتن پرچم آن کشور را دارد و یا در صورتی که ممکن نباشد به مرجع اداری



کشتی مربوطه اعلام نماید. قبل از ممانعت از ورود یا اقدام کردن متعاهد ممکن است تقاضای مشورت با مرجع اداری مربوطه را نماید. اطلاعات باید همچنین به مرجع اداری زمانی که کشتی یک گواهینامه معتبر مطابق با مفاد مواد را همراه ندارد ارایه گردد.

۴- در مورد کشتی‌های متعلق به غیرمتعاهدین به کنوانسیون، متعاهدین موظف به اجرای الزامات کنوانسیون حاضر می‌باشند که می‌تواند برای حصول اطمینان از اینکه هیچگونه رفتار تبعیض‌آمیزی به نفع این چنین کشتی‌هایی معمول نگردد لازم باشد.

## ماده ۶- کشف تخلفات و اجرای کنوانسیون

۱- متعاهدان کنوانسیون موظفند جهت کشف تخلفات و اجرای مفاد کنوانسیون حاضر با بکارگیری از تمامی تدابیر مناسب و عملی، کشف و کنترل محیطی، روش‌های مناسب ارایه گزارش و جمع‌آوری ادله همکاری نمایند.

۲- کشتی که در مورد آن کنوانسیون حاضر اعمال می‌گردد ممکن است در هر بندر یا پایانه دریایی یک کشور متعاهد مشمول بازرسی توسط مأمورانی قرار گیرند که به منظور تحقیق در مورد کشتی که آیا مواد مضر را برخلاف مفاد مقررات تخلیه نموده است یا خیر انتخاب شده‌اند. در صورتی که یک بازرس تخلف از کنوانسیون را اعلام نماید، گزارش باید به مرجع اداری جهت اقدام مناسب ارسال گردد.

۳- متعاهد باید ادله را در صورتی که کشتی مواد مضر یا ترکیبات شامل چنین موادی را برخلاف مفاد مقررات تخلیه نموده است، جهت مرجع اداری فراهم نماید. اگر چنین کاری عملی باشد مقامات ذیصلاح متعاهد قبلی باید به فرمانده کشتی، تخلف ادعا شده را اعلام نماید.

۴- به محض دریافت چنین ادله‌ای مرجع اداری مطلع موظف است موضوع را بررسی کند و ممکن است از متعاهد دیگری تقاضا نماید تا ادله بهتری یا بیشتری را از نقض ادعا شده، فراهم کند.

در صورتی که مرجع اداری قانع شود که ادله کافی برای شروع دادرسی علیه تخلف ادعا شده موجود است باید دادرسی مذکور را تا جایی که ممکن است مطابق با قوانین مرجع اداری به جریان اندازد. مرجع اداری موظف است سریعاً متعاهدی که گزارش مربوط به تخلف ادعا شده را تهیه نموده است و همچنین سازمان را از عمل انجام شده، مطلع سازد.

۵- یک متعاهد همچنین ممکن است کشتی که در مورد آن کنوانسیون حاضر اعمال می‌گردد، زمانی که به بنادر یا پایانه‌های دریایی در حوزه صلاحیت خود وارد می‌شود در صورت دریافت تقاضایی از هر متعاهد با ادله کافی که کشتی مواد مضر یا ترکیبات حاوی چنین موادی را در هر جایی تخلیه نموده است، بازرسی نماید.

گزارش چنین تحقیقی باید به متعاقد درخواست کننده آن و به مرجع اداری که ممکن است اقدام مناسب تحت کنوانسیون حاضر اتخاذ نماید، ارسال گردد.

## ماده ۷- تأخیر غیرضروری برای کشتی‌ها

۱- تمامی تلاش‌های ممکنه باید اتخاذ گردد تا از توقف یا تأخیر غیرضروری کشتی به موجب ماده ۴، ۵ یا ۶ کنوانسیون حاضر جلوگیری گردد.

۲- به موجب ماده ۴، ۵ یا ۶ کنوانسیون حاضر زمانی که کشتی به طور غیرضروری متوقف شود یا حرکت آن به تأخیر بیفتد محقق جبران هر گونه خسارت یا ضرر متحمل شده از طرف خواهد بود.

## ماده ۸- گزارشات مربوط به سوانح ناشی از مواد مضر

۱- گزارش مربوط به یک سانحه باید بدون تأخیر و تا جایی که ممکن است طبق مفاد پروتکل I کنوانسیون حاضر تهیه گردد.

۲- هر متعاقد کنوانسیون موظف است:

الف- اقدامات لازم برای یک مأمور یا نمایندگی خاص به منظور دریافت و پردازش تمامی گزارشات مربوط به سوانح را معمول دارد.

ب- سازمان را از جزئیات کامل اقدامات مذکور جهت انتقال به سایر متعاهدان و کشورهای عضو سازمان مطلع سازد.

۳- هر زمانی که متعهده گزارشی به موجب مفاد ماده حاضر دریافت می‌کند متعاقد باید گزارش را بدون تأخیر به مراکز ذیل انتقال

دهد:

الف- مرجع اداری کشتی مربوطه، و

ب- هر کشور دیگری که ممکن است متأثر از این امر شده باشد.

۴- هر متعاقد کنوانسیون، متعهد به صدور دستورات به شناورها و هواپیمای بازرسی دریانوردی خود و دیگر خدمات ویژه برای

گزارش به مقامات در خصوص سانحه اشاره شده در پروتکل یک کنوانسیون حاضر می‌باشد. متعاقد مذکور باید در صورتی که مورد را مناسب بداند، بر طبق آن به سازمان و دیگر متعاقد مربوطه گزارش نماید.

## ماده ۹- سایر معاهدات و تفسیر

۱- به محض لازم‌الاجرا گردیدن کنوانسیون حاضر، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط نفت مصوب، ۱۹۵۴ که اصلاح شده بین متعاهدان کنوانسیون می‌باشد فسخ شود.

۲- هیچ موردی در کنوانسیون حاضر نباید به تدوین حق و توسعه حق دریاها توسط کنفرانس ملل متحده، در مورد حق دریاها منعقد پیرو قطعنامه (XXV) C ۲۷۵۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد تأثیر بگذارد و نباید بر ادعاهای حاضر یا آینده و نقطه نظرات حقوقی هر کشوری مربوط به حق دریاها و ماهیت و محدوده ساحلی و حوزه صلاحیت پرچم کشور تأثیر گذارد.

۳- اصطلاح «حوزه صلاحیت» در کنوانسیون حاضر باید از لحاظ حق بین‌المللی لازم‌الاجرا در زمان تطبیق عملی یا شرح کنوانسیون حاضر تفسیر گردند.

## ماده ۱۰- حل اختلافات

هر اختلافی میان دو یا تعداد بیشتری از متعاهدان کنوانسیون در ارتباط با شرح یا تطبیق عملی کنوانسیون حاضر در صورتی که حل مشکل از طریق مذاکره میان متعاهدان مربوطه امکان‌پذیر نباشد و متعاهدان به توافق نرسند به محض درخواست هر یک از آنها مسئله باید به داوری مشخص شده در پروتکل ۲ کنوانسیون حاضر گذاشته شود.

## ماده ۱۱- ابلاغ اطلاعات

۱- متعاهدان کنوانسیون متعهد به ابلاغ موارد ذیل به سازمان می‌باشند:

الف- متن قوانین، سفارشات، دستورات و مفاد و دیگر اسنادی که در مورد موضوعات گوناگونی در چارچوب کنوانسیون حاضر اعلام شده است،

ب- فهرستی از نمایندگی‌های غیردولتی که مجازند از طرف آنها در مورد موضوعات مربوط به طراحی، ساختمان و تجهیزات کشتی‌های حامل مواد مضر طبق مفاد کنوانسیون عمل کند،

پ- تعداد کافی از نمونه‌های مدارک آنها که تحت مفاد کنوانسیون صادر گردیده است،

ت- فهرستی از امکانات دریافتی شامل موقعیت، ظرفیت و امکانات موجود و دیگر مشخصات،

ث- گزارشهای رسمی یا خلاصه‌ای از گزارشات تا جایی که نتایج تطبیق عملی کنوانسیون حاضر را نشان دهد، و

ج- یک گزارش آماری سالیانه در یک فرم استاندارد شده توسط سازمان، مجازات‌های واقعی تحمیل شده به جهت تخلف از کنوانسیون حاضر،

۲- سازمان موظف است متعاهدان را از دریافت هر ابلاغی به موجب ماده حاضر مطلع سازد و به تمامی متعاهدان اطلاعات ابلاغ شده به سازمان را تحت بند فرعی ۱ (ب) تا (ج) ماده حاضر منتشر نماید.

#### ماده ۱۲- خسارت‌های وارد به کشتی‌ها

۱- هر مرجع اداری متعهد است تحقیقات مربوط به خسارت وارده بر هر یک از کشتی‌های خود را به موجب مفاد این کنوانسیون در صورتی که چنین خسارتی زیان‌های عمده‌ای را به محیط‌زیست دریایی وارد آورده است، اداره کند.

۲- هر متعاهد کنوانسیون متعهد است اطلاعات مربوط به یافته‌های حاصل از تحقیقات مذکور را برای سازمان فراهم نماید این زمانی است که اقتضاء دارد اطلاعات مذکور در تعیین اینکه چه تغییراتی در کنوانسیون حاضر ممکن است مطلوب باشد، مورد توجه قرار گیرد.

#### ماده ۱۳- امضاء، تصویب، قبول، تایید و الحاق

۱- کنوانسیون حاضر برای امضاء در مقر سازمان از تاریخ ۱۵ ژانویه ۱۹۷۴ تا ۳۱ دسامبر ۱۹۷۴ و پس از آن برای الحاق مفتوح خواهد بود. کشورها ممکن است به کنوانسیون حاضر به طریق ذیل متعهد گردند:

الف- امضاء بدون نیاز به تصویب، قبول یا تایید، یا

ب- امضاء نیازمند تصویب، قبول یا تایید که با تصویب، قبول یا تایید همراه شده است، یا

ج- الحاق

۲- تصویب، قبول، تایید یا الحاقیه از طریق ابداع اسناد نزد دبیرکل سازمان صورت تحقق خواهد پذیرفت.

۳- دبیرکل سازمان تمامی دولتهایی که کنوانسیون حاضر را امضاء کرده یا به آن ملحق شده‌اند را از هر امضاء و تصحیح سند جدید تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق و همچنین تاریخ تصحیح سند مطلع خواهد نمود.

#### ماده ۱۴- ضمیمه‌های اختیاری

۱- هر دولتی ممکن است به هنگام امضاء، تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق به کنوانسیون حاضر اعلام نماید که یک یا تمامی ضمیمه‌های سوم، چهارم و پنجم (که از این پس به عنوان ضمیمه‌های اختیاری نام برده می‌شوند) کنوانسیون حاضر را نمی‌پذیرد. به موجب موارد فو متعاهدان کنوانسیون باید به هر ضمیمه به طور کامل متعهد باشند.

۲- دولتی که اعلام نموده است که متعهد به یک ضمیمه اختیاری نمی‌باشد ممکن است در هر زمانی چنین ضمیمه‌ای را با ابداع اسناد به سازمان اشاره شده در ماده (۲) ۱۳ به سازمان بپذیرد.

۳- دولتی که به موجب بند یک این ماده اعلامیه‌ای در خصوص ضمیمه اختیاری صادر می‌نماید و متعاقباً نیز آن ضمیمه را طبق بند ۲ این ماده مورد پذیرش قرار نمی‌دهد متعهد به امری نخواهد بود همچنین نخواهد توانست امتیازات مذکور در این کنوانسیون را در خصوص مسائل مرتبط با چنین ضمیمه‌ای مطالبه نماید.

۴- سازمان، دولتهایی که کنوانسیون حاضر را امضاء کرده یا به آن ملحق شده‌اند را از هر اعلامیه‌ای که به موجب این صادر شده و همچنین از دریافت اسناد تودیع شده وفق مقررات بند ۲ این ماده، مطلع خواهد نمود.

#### ماده ۱۵- لازم‌الاجرا شدن

۱- کنوانسیون حاضر باید ۱۲ ماه پس از تاریخی لازم‌الاجرا خواهد گردید که در آن تاریخ حداقل ۱۵ دولتی که ظرفیت ناوگان تجاری آنها بیشتر از ۵۰ درصد ظرفیت خالص کشتیرانی تجاری دنیا را تشکیل می‌دهد طبق ماده ۱۳ جزء متعاهدان قرار گرفته باشند.

۲- یک ضمیمه اختیاری ۱۲ ماه پس از تاریخی لازم‌الاجرا خواهد شد که شرایط قید شده در بند ۱ ماده حاضر در ارتباط با آن ضمیمه حاصل شده باشد.

۳- سازمان، دولتهایی که کنوانسیون حاضر را امضاء کرده یا به آن ملحق شده‌اند را از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن و تاریخی که ضمیمه اختیاری طبق بند ۲ این ماده لازم‌الاجرا می‌شود مطلع خواهد نمود.

۴- برای دولتهایی که اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را در ارتباط با این کنوانسیون یا هرگونه ضمیمه اختیاری را بعد از تحقق شرایط لازم‌الاجرا شدن آن، اما قبل از تاریخ لازم‌الاجرا شدن، تودیع نموده باشند. تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق در تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون یا چنین الحاقیه‌ای یا سه ماه بعد از تاریخ تصحیح سند (هر کدام که تاریخ آن دیرتر باشد) پایدار خواهد گردید.

۵- برای دولتهایی که سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق را پس از تاریخی که کنوانسیون یا ضمیمه اختیاری لازم‌الاجرا می‌گردد، تودیع نموده باشد. کنوانسیون یا ضمیمه اختیاری سه ماه پس از تاریخ تودیع سند لازم‌الاجرا خواهد گردید.

۶- بعد از تاریخی که طی آن تمامی شرایط لازم به موجب ماده ۱۶ جهت لازم‌الاجرا کردن اصلاحیه‌ای به این کنوانسیون یا ضمیمه اختیاری فراهم شده باشد، هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق تودیع شده، به کنوانسیون و ضمیمه به همان نحوی که اصلاح شده، تسریع خواهد یافت.

## ماده ۱۶- اصلاحات

۱- کنوانسیون حاضر ممکن است توسط روش‌های ذکر شده در بندهای ذیل اصلاح شود.

۲- اصلاحات پس از رسیدگی توسط سازمان:

الف- هر اصلاحیه پیشنهاد شده توسط یک متعاقد کنوانسیون باید به سازمان تسلیم گردد و از طریق دبیرکل سازمان به کلیه اعضای سازمان و تمامی متعاهدان حداقل ۶ ماه قبل از رسیدگی آن انتقال یابد،

ب- هر اصلاحیه پیشنهاد و انتقال شده به شرح فوق باید به یک مرجع ذیصلاح توسط سازمان جهت رسیدگی تسلیم گردد،

پ- متعاهدان کنوانسیون، چه اعضای سازمان باشند و چه نباشد، محق به شرکت در مذاکرات مرجع ذیصلاح می‌باشند.

ت- اصلاحات باید توسط دو سوم اکثریت آراء متعاهدان کنوانسیون حاضر پذیرفته شود،

ث- در صورت قبول طبق بند فرعی (ت) فوق اصلاحات باید توسط دبیرکل سازمان به کلیه متعاهدان کنوانسیون جهت پذیرش ارسال

گردد،

ج- یک اصلاحیه باید اینطور تلقی شود که طبق شرایط ذیل پذیرفته شده است.

۱- اصلاحیه به یک ماده کنوانسیون چنین تلقی خواهد شد که در تاریخی پذیرفته شده را توسط دو سوم متعاهدانی که ناوگان تجاری آنها کمتر از ۵۰ درصد ظرفیت خالص ناوگان تجاری دنیا نباشد مورد پذیرش قرار گرفته است.

۲- اصلاحیه به یک ضمیمه کنوانسیون اینطور تلقی خواهد شد که طبق روش ذکر شده در بند فرعی ج (۳) پذیرفته شده است مگر زمانی که مرجع ذیصلاح در زمان پذیرش آن تعیین نماید که اصلاحیه باید در تاریخی که توسط دو سوم متعاهدانی که ناوگان تجاری آنها کمتر از ۵۰ درصد ظرفیت خالص ناوگان تجاری دنیا نباشد، مورد پذیرش قرار گیرد. با این وجود هر زمان قبل از لازم الاجرا شدن اصلاحیه به ضمیمه کنوانسیون، یک متعاهد ممکن است به دبیرکل سازمان اطلاع دهد که تایید صریح آن دولت قبل از لازم الاجرا شدن اصلاحیه ضروری خواهد بود. دبیرکل اطلاعیه مذکور و تاریخ دریافت آن را جهت اطلاع متعاهدان به کنوانسیون اعلام خواهد نمود.

۳- اصلاحیه برای پیوست ضمیمه کنوانسیون باید اینطور تلقی شود که در پایان هر دوره تعیین شده توسط مرجع ذیصلاح در زمان قبول آن پذیرفته شده است. این دوره نباید کمتر از ۱۰ ماه باشد مگر اینکه ظرف مدت مذکور اعتراضی به سازمان که توسط متعاهدانی که کمتر از یک سوم نباشد یا توسط متعاهدانی که ناوگان تجاری آنها کمتر از ۵۰ درصد ظرفیت خالص ناوگان تجاری دنیا نباشد اعتراض شده باشد (هر کدام از شرایط که محقق شده باشد).

۴- یک اصلاحیه برای پروتکل یک کنوانسیون مشمول همان روش‌هایی خواهد بود که برای اصلاحیه‌های ضمایم کنوانسیون ذکر شده در بند فرعی ج (۲) یا ج (۳) بالا وجود دارد،

۵- اصلاحیه پروتکل ۲ کنوانسیون مشمول همان روش‌هایی خواهد بود که برای اصلاحیه‌های یک ماده کنوانسیون ذکر شده در بند فرعی ج (۱) بالا وجود دارد،

ج- اصلاحیه باید تحت شرایط ذیل لازم الاجرا گردد:

۱- در مورد اصلاحیه یک ماده کنوانسیون برای پروتکل ۲ یا پروتکل یک یا برای یک ضمیمه کنوانسیون که مشمول روش تعیین شده در بند فرعی ج (۳) نباشد، اصلاحیه قبول شده بر حسب مفاد قبلی ۶ ماه بعد از تاریخ پذیرفتن آن در مورد متعاهدانی که اعلام کرده‌اند آن را پذیرفته‌اند لازم الاجرا خواهد گردید.

۲- در مورد اصلاحیه پروتکل یک برای پیوست ضمیمه یا برای یک ضمیمه کنوانسیون تحت روش تعیین شده در بند فرعی ج (۳) اصلاحیه، بنظر می‌رسد که طبق شرایط قبلی قبول شده است و باید ظرف ۶ ماه پس از پذیرش آن برای تمامی متعاهدان به استثنای

آنهايي که قبل از آن تاريخ اعلاميه‌اي را ارسال داشته مبنی بر اينکه اصلاحيه را قبول ندارند يا یک اصلاحيه تحت بند فرعی ج (۲) که اظهار تاييد آنها ضروري است، لازم‌الاجرا گردد.

### ۳- اصلاحيه توسط کنفرانس:

الف- به محض درخواست متعاهدي که حداقل توسط یک سوم متعاهدان موافقت شده است سازمان بايد کنفرانسي متشکل از متعاهدان کنوانسيون تشكيل دهد تا اصلاحات کنوانسيون حاضر را بررسی نمايد.

ب- هر اصلاحيه قبول شده از سوی چنين کنفرانسي به وسيله دو سومي که اکثريت آنها حاضرند و رای داده‌اند بايد توسط دبیرکل سازمان به اطلاع کليه طرفين متعاهدین جهت پذيرش رسانده شود.

ج- مگر در صورتي که کنفرانس بطريق ديگري تصميم بگيرد اصلاحيه اينطور تلقی خواهد شد که پذيرفته شده و طبق روش‌هاي تعيين شده در بند ۲ (ج) و (چ) بالا لازم‌الاجرا گردیده است.

۴- الف- در مورد یک اصلاحيه ضميمه اختياري رجوع به ماده حاضر برای یک «متعاهد کنوانسيون» بايد به منزله ارجاع به دولت متعهد به آن ضميمه تلقی شود.

ب- هر متعاهدي که از قبول اصلاحيه یک ضميمه سرباز زند تنها در راستای اجرای آن اصلاحيه غيرمتعاهد تلقی خواهد شد.

۵- قبول و لازم‌الاجرا شدن یک ضميمه جديد مشمول همان روشی خواهد بود که برای قبول و لازم‌الاجرا شدن اصلاحيه برای یک ماده کنوانسيون وجود دارد.

۶- چنانچه صريحاً به طريق ديگري بيان شده باشد یک اصلاحيه کنوانسيون حاضر که تحت اين ماده ايجاد می‌شود و به ساختمان کشتی مربوط می‌شود، تنها برای کشتی‌هايی که قرارداد ساخت آنها منعقد شده يا در صورت عدم وجود قرارداد ساخت، اسکلت کشتی بنا شده يا پس از تاريخی که اصلاحيه لازم‌الاجرا شده، بايد قابل اجرا باشد.

۷- هر اصلاحيه پروتکل يا ضميمه بايد با مفهوم پروتکل مذکور يا ضميمه در ارتباط بوده و با مواد کنوانسيون متناسب شود.

۸- دبیرکل سازمان بايد تمامی متعاهدان را از اصلاحاتي که تحت ماده حاضر لازم‌الاجرا می‌گردند توأم با تاريخی که چنين اصلاحيه‌اي لازم‌الاجرا می‌گردد، مطلع سازد.

۹- هر اعلاميه حاکی از قبول يا مخالفت با یک اصلاحيه تحت ماده حاضر کتباً به دبیرکل سازمان اطلاع داده خواهد شد و دبیرکل سازمان اين اعلاميه و تاريخ دريافت آن رابه اطلاع متعاهدان کنوانسيون خواهد رساند.



## ماده ۱۷- ارتقاء همکاریهای فنی

متعهدان کنوانسیون باید با مشاوره با سازمان و دیگر اعضای بین‌المللی جهت ارتقاء کمک و همکاری از طریق مدیر اجرایی برنامه محیط‌زیست سازمان ملل متحد متعهدینی را که کمک فنی تقاضا می‌نمایند برای مواد ذیل حمایت کنند:

الف- آموزش پرسنل فنی و علمی،

ب- فراهم کردن تجهیزات لازم و امکانات دریافت و کنترل،

پ- تسهیل سایر تدابیر و اقدامات جلوگیری یا تخفیف آلودگی محیط‌زیست دریایی ناشی از کشتی‌ها، و

ت- تشویق برای تحقیق،

ترجیحاً در کشورهای مورد بحث، جهت پیشبرد هر چه بیشتر اهداف و مقاصد کنوانسیون حاضر.

## ماده ۱۸- انقضاء

۱- کنوانسیون حاضر یا هر ضمیمه اختیاری ممکن است توسط هر یک از متعهدین کنوانسیون در زمانی پس از گذشت ۵ سال از تاریخی که کنوانسیون یا ضمیمه مذکور برای آن متعهد لازم‌الاجرا می‌گردد، فسخ شود.

۲- فسخ به موجب اعلامیه کتبی به دبیرکل سازمان که تمامی متعهدان دیگر را از چنین اعلامیه دریافتی و تاریخ دریافت آن و همچنین تاریخی که چنین فسخی به عمل آمده، مطلع می‌سازد صورت تحقق به خود خواهد گرفت.

۳- فسخ باید ۱۲ ماه پس از دریافت اعلامیه فسخ توسط دبیرکل سازمان یا پس از اتمام دوره طولانی‌تر دیگری که ممکن است در اعلامیه ذکر شود، اجرا گردد.

## ماده ۱۹- تودیع و ثبت

۱- کنوانسیون حاضر نزد دبیرکل سازمان که رونوشت‌های تایید شده مطابق با اصل مربوط به آن را به تمامی دولتهایی که کنوانسیون حاضر را امضاء یا به آن ملحق شده‌اند، سپرده خواهد شد.

۲- به محض لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حاضر، متن باید توسط دبیرکل سازمان به دبیرکل سازمان ملل متحد برای ثبت و انتشار طبق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد فرستاده شود.

## ماده ۲۰- زبانها

کنوانسیون حاضر باید در یک سند به زبانهای انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی که از اعتبار برابر برخوردار هستند تهیه شود. ترجمه‌های رسمی به زبانهای عربی، آلمانی، ایتالیایی و ژاپنی تهیه و همراه با نسخه اصلی امضاء شده تودیع خواهد شد.

گواهی می‌شود که امضاءکنندگان ذیل به منظور امضاء پروتکل حاضر دارای اختیار تام از طرف دولت‌های متبوعشان می‌باشند.

مصوب لندن روز دوم نوامبر یکهزار و نهصد و هفتاد و سه.