

INTERNATIONAL CONVENTION
ON CIVIL LIABILITY
FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992

7
90
0

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย
ความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหาย
จากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992

THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY



3961187219

INTERNATIONAL CONVENTION
ON CIVIL LIABILITY
FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย
ความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหาย
จากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992

1

**INTERNATIONAL CONVENTION ON
CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992 ***

The State Parties to the present Convention,

CONSCIOUS of the dangers of pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

CONVINCED of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships,

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

HAVE AGREED as follows:

Article I

For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

*Consolidated Text of The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 and all of its Protocols

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย

ความรับผิดชอบแห่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 *

รัฐภาคีแห่งอนุสัญญานี้

ตระหนักถึง อันตรายของมลพิษอันเนื่องมาจากการบรรทุกน้ำมันในถังระวางทางทะเลทั่วโลก

เชื่อมั่น ถึงความจำเป็นที่จะให้มีค่าสินไหมทดแทนอย่างพอเพียงแก่ผู้ได้รับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษที่มีผลมาจากการรั่วไหล หรือการปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ

ประสงค์ จะจัดทำกฎและระเบียบวิธีระหว่างประเทศให้เป็นรูปแบบเดียวกัน เพื่อการวินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบและจัดหาค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอย่างพอเพียงแก่กรณีนั้นๆ

จึงได้ตกลงกัน ดังต่อไปนี้

ข้อ 1

เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้

1. “เรือ” หมายถึงเรือเดินทะเล และยานพาหนะสำหรับเดินทะเลซึ่งถูกต่อสร้างหรือดัดแปลงขึ้นในรูปแบบใดๆ เพื่อการบรรทุกน้ำมันในถังระวางอย่างสินค้า ทั้งนี้ เรือที่สามารถบรรทุกน้ำมันและสินค้าอื่นจะถือว่าเป็นเรือ ต่อเมื่อเรือดังกล่าวกำลังบรรทุกน้ำมันในถังระวางอย่างสินค้าโดยแท้จริงและอยู่ในระหว่างการเดินทางใดภายหลังการบรรทุกเช่นนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเรือดังกล่าวไม่มีสิ่งตกค้างจากการบรรทุกน้ำมันในถังระวางบนเรือเช่นนั้น

* อนุสัญญานี้ฉบับสมบูรณ์ซึ่งรวมการแก้ไขโดยพิธีสารต่างๆทุกฉบับครบถ้วนแล้ว

2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

3. "Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.

4. "State of the ship's registry" means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.

5. "Oil" means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship

6. "Pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

2. “บุคคล” หมายถึง บุคคลธรรมดาใดๆหรือหุ้นส่วนหรือองค์กรของรัฐหรือเอกชนใด ไม่ว่าจะจัดตั้งเป็นนิติบุคคลหรือไม่ก็ตาม รวมถึงรัฐหรือเขตการปกครองย่อยใดๆของรัฐนั้น

3. “เจ้าของเรือ” หมายถึง บุคคล หรือกลุ่มบุคคลที่ได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียน หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรืออย่างใดก็ได้ สำหรับเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการโดยบริษัท ซึ่งได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบกิจการเรือในรัฐนั้น เจ้าของจะหมายถึงบริษัทนั้น

4. “รัฐที่จดทะเบียนเรือ” หมายถึง รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือในกรณีของเรือที่จดทะเบียนและหมายถึงรัฐที่เรือได้ชักธงของรัฐนั้น ในกรณีของเรือที่ไม่จดทะเบียน

5. “น้ำมัน” หมายถึง น้ำมันแร่ที่มีสารประกอบไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันดีเซลหนัก และน้ำมันหล่อลื่น ไม่ว่าจะบรรทุกบนเรืออย่างสินค้าหรือในถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือเช่นว่านั้น

6. “ความเสียหายจากมลพิษ” หมายถึง

(เอ) การสูญเสียดังกล่าวหรือความเสียหายภายนอกเรืออันเกิดจากการปนเปื้อนของน้ำมันที่รั่วไหลหรือถูกปล่อยทิ้งจากเรือ ณ ที่ใดก็ตามที่การรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งน้ำมันอาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ ค่าขาดเสียหายของสิ่งแวดล้อม นอกเหนือจากการสูญเสียดังกล่าว ผลประโยชน์เนื่องจากความเสียหายเช่นว่านั้น จะจำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่เหมาะสมเพื่อแก้ไขความเสียหาย ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือที่จะต้องดำเนินการ

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

8. "Incident" means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

9. "Organization" means the International Maritime Organization.

10. "1969 Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

Article II

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State,
and

(บี) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและการสูญเสียหรือความเสียหายที่มีเพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากมาตรการป้องกัน

7. “มาตรการป้องกัน” หมายถึง มาตรการใดๆ ที่เหมาะสม ซึ่งบุคคลใดๆ ได้กระทำไปหลังจากอุบัติเหตุการณ์ได้เกิดขึ้น เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

8. “อุบัติเหตุการณ์” หมายถึง เหตุการณ์ใดๆ หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใดๆ ซึ่งเกิดจากต้นเหตุเดียวกันอันก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษหรือใกล้จะก่อให้เกิดภัยที่ร้ายแรงและจะเป็นสาเหตุนำไปสู่ความเสียหายเช่นว่านั้น

9. “องค์การ” หมายถึง องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

10. “อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969” หมายถึง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 สำหรับรัฐภาคีของพิธีสาร ค.ศ. 1976 ของอนุสัญญาฉบับนั้น ข้อความดังกล่าวให้ถือว่ารวมถึงอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 ตามที่ได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารฉบับนั้น

ข้อ 2

อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับเฉพาะกับ

(เอ) ความเสียหายจากมลพิษ ซึ่งเกิดขึ้น

(1) ในอาณาเขตรวมทั้งทะเลอาณาเขตของรัฐภาคีและ

(ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

Article III

1. Except as provided in paragraph 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or

(2) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีซึ่งกำหนดตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือกรณีที่รัฐภาคีมิได้กำหนดเขตเช่นนั้น ในพื้นที่ที่อยู่นอกเขตและประชิดกับทะเลอาณาเขตของรัฐภาคีนั้นซึ่งกำหนดขึ้นโดยรัฐนั้นตามกฎหมายระหว่างประเทศ และขยายออกไปไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตของรัฐนั้น

(บี) มาตรการป้องกันที่ได้ดำเนินการไปเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหาย เช่นว่า ไม่ว่าจะได้ดำเนินการไปเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหาย ณ ที่ใด

ข้อ 3

1. เว้นแต่จะเป็นไปตามที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค 2 และ 3 ของข้อนี้ ผู้ที่เป็นเจ้าของเรือในขณะที่อุบัติเหตุกรณีได้เกิดขึ้น หรือในขณะที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง จะต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากเรืออันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ

2. เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหายจากมลพิษ หากตนพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น

(เอ) เป็นผลจากการสงคราม ความเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การกบฏ หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษ ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และไม่อาจต้านทานได้ หรือ

(บี) เกิดขึ้นทั้งหมดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหายโดยบุคคลที่สาม หรือ

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;

(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;

(c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;

(d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;

(ซี) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาท หรือการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดของรัฐบาลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจอื่นใดซึ่งรับผิดชอบในการบำรุงรักษาไฟหรือเครื่องช่วยการเดินเรืออื่นในการปฏิบัติหน้าที่นั้น

3. ในกรณีที่เจ้าของเรือพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหายโดยบุคคลซึ่งได้รับความเสียหายหรือเป็นผลมาจากความประมาทของบุคคลนั้นทั้งหมดหรือบางส่วน เจ้าของเรืออาจได้รับการปลดเปลื้องความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วนจากความรับผิดที่มีต่อบุคคลนั้น

4. มิให้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือ นอกเหนือจากที่เป็นไปตามอนุสัญญาฯ นี้ ภายใต้บังคับวรรค 5 ของข้อนี้ มิให้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษภายใต้อนุสัญญาฯ นี้ หรือโดยวิธีการอื่นจาก

(เอ) ลูกจ้างหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือลูกเรือ

(บี) ผู้นำร่องหรือบุคคลอื่นใดที่มีใช้ลูกเรือ ซึ่งทำหน้าที่ให้บริการแก่เรือ

(ซี) ผู้เช่าเรือ (ไม่ว่าจะมีลักษณะอย่างไรรวมถึงผู้เช่าเรือเปล่า) ผู้จัดการหรือผู้ประกอบกิจการเรือ

(ดี) บุคคลใดที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยได้รับความยินยอมจากเจ้าของเรือหรือตามคำสั่งของหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐ

(e) any person taking preventive measures;

(f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

Article IV

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

Article V

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) for a ship not exceeding 5,000 gross tonnage, liability is limited to 4.51 million SDR ;

(b) for a ship 5,000 to 140,000 gross tonnage : liability is limited to 4.51 million SDR plus 631 SDR for each additional gross tonne over 5,000;

(ฉ) บุคคลใดที่ดำเนินมาตรการป้องกัน

(เอฟ) ลูกจ้างหรือตัวแทนทั้งปวงของบุคคลที่ระบุไว้ในอนุวรรค (ซี) (ดี) และ (อี)

เว้นแต่ความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำเป็นการส่วนตัวของบุคคลเหล่านั้น ซึ่งกระทำโดยมีเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหายเช่นนั้น หรือโดยเลินเล่อและโดยรู้ว่าคุณเสียหายนั้นอาจจะเกิดขึ้นได้

5. ไม่มีบทบัญญัติใด ๆ ในอนุสัญญานี้ที่จะทำให้เจ้าของเรือสิ้นสุดสิทธิไล่เบียดในการเรียกร้องเอาค่ากับบุคคลที่สาม

ข้อ 4

ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับเรือสองลำหรือมากกว่าเกิดขึ้น และเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ เจ้าของเรือที่เกี่ยวข้องทั้งปวงจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อความเสียหายทั้งปวงเช่นนั้น ซึ่งไม่อาจจะแบ่งแยกได้อย่างสมเหตุสมผล เว้นแต่เจ้าของเรือจะได้รับการปลดเปลื้องจากความรับผิดชอบภายใต้ ข้อ 3

ข้อ 5

1. เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดของตนไว้ภายใต้อนุสัญญานี้ สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่งครั้งใด เป็นจำนวนรวมตามที่ได้มีการคำนวณไว้แล้วดังต่อไปนี้

(เอ) สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน 5,000 ตันกรอสส์ เป็นจำนวน 4.51 ล้านสิทธิตพิเศษถอนเงิน

(บี) สำหรับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 5,000 ตันกรอสส์ ถึง 140,000 ตันกรอสส์ เป็นจำนวน 4.51 ล้านสิทธิตพิเศษถอนเงิน และให้คิดเพิ่มอีกตันกรอสส์ละ 631 สิทธิตพิเศษถอนเงิน สำหรับส่วนที่เพิ่มขึ้นจาก 5,000 ตันกรอสส์

- (c) for a ship over 140,000 gross tonnage : liability is limited to 89.77 million SDR

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

(ซี) สำหรับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 140,000 ตันกรอสส์ขึ้นไป เป็นจำนวน 89.77 ล้าน สิทธิพิเศษถอนเงิน

2. เจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้อนุสัญญานี้ หากเป็นที่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษเช่นว่านั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้น การกระทำเป็นการส่วนตัวของตน ซึ่งกระทำโดยมีเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย เช่นว่านั้น หรือโดยเลินเล่อ และโดยรู้ว่าความเสียหายนั้นอาจจะเกิดขึ้นได้

3. เพื่อความมุ่งประสงค์ของการถือเอาประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 1 ของข้อนี้ เจ้าของเรือต้องจัดตั้งกองทุนเป็นจำนวนทั้งหมดเท่ากับ จำนวนเงินที่กำหนดไว้ตามข้อจำกัดความรับผิดของตนไว้ต่อศาลหรือหน่วยงานที่มี อำนาจของรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งได้มีการฟ้องคดีภายใต้ข้อ 9 หรือจัดตั้งไว้ต่อ ศาลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งสามารถฟ้องคดีได้ ภายใต้ข้อ 9 หากมิได้มีการฟ้อง การจัดตั้งกองทุนสามารถทำได้โดยการวางเงิน ทั้งหมด หรือการยื่นหนังสือค้ำประกันธนาคารหรือการค้ำประกันในรูปแบบอื่นซึ่งเป็น ที่ยอมรับภายใต้กฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งได้มีการจัดตั้งกองทุน และซึ่งศาลหรือ หน่วยงานที่มีอำนาจอื่นพิจารณาเห็นว่าเพียงพอ

4. กองทุนจะถูกแจกจ่ายให้แก่ผู้เรียกร้องตามสัดส่วนของจำนวนเงินตาม ข้อเรียกร้องที่ได้พิสูจน์ไว้แล้ว

5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has, as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

5. ก่อนที่กองทุนจะถูกแจกจ่าย หากเจ้าของเรือหรือลูกจ้างหรือตัวแทนหรือบุคคลใด ๆ ก็ตาม ที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใดแก่เจ้าของเรือ ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุรณที่ เกิดขึ้นแล้ว บุคคลนั้นจะได้รับช่วงสิทธิซึ่งผู้ที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่ จะพึงมีภายใต้อนุสัญญานี้เท่ากับจำนวนเงินที่ตนได้จ่ายไป

6. สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 5 ของข้อนี้อาจใช้ได้โดยบุคคลอื่น นอกจากบุคคลที่ระบุไว้ในวรรคดังกล่าว ในส่วนที่เกี่ยวกับจำนวนใด ๆ ของค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษ ซึ่งบุคคลนั้นอาจจะได้จ่ายไป แต่การใช้สิทธิ อาจทำได้เพียงเท่าที่การรับช่วงสิทธิเช่นว่านั้น ได้รับอนุญาตภายใต้กฎหมายภายในที่ ใช้บังคับ

7. ในกรณีที่เจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดได้แสดงให้เห็นว่าตนอาจถูกบังคับให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านั้นทั้งหมดหรือบางส่วนในภายหลัง ในส่วนที่เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนจำนวนซึ่งบุคคลเช่นว่านั้นอาจใช้สิทธิรับช่วงสิทธิภายใต้วรรค 5 หรือ 6 ของข้อนี้ หากได้มีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนก่อนที่จะมีการแจกจ่ายกองทุน ศาลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐที่มีการจัดตั้งกองทุนขึ้นอาจสั่งให้กันเงินกองทุนจำนวนที่พอเพียงไว้เป็นการชั่วคราว เพื่อให้บุคคลเช่นว่านั้นสามารถบังคับตามข้อเรียกร้องของตนจากกองทุนได้ในภายหลัง

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

9 (a) The "unit of account" referred to in paragraph 1 of this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.

9 (b) Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

8. ข้อเรียกร้องสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือการเสียสละซึ่งได้กระทำไปอย่างสมเหตุสมผลด้วยความสมัครใจของเจ้าของเรือเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ จะถูกจัดไว้ในลำดับที่เท่าเทียมกับข้อเรียกร้องอื่น ๆ จากกองทุน

9. (เอ) หน่วยบัญชีที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ คือ สิทธิพิเศษถอนเงินตามที่นิยามโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ จำนวนเงินที่กล่าวถึงในวรรค 1 จะต้องแปลงเป็นเงินสกุลของรัฐโดยใช้เกณฑ์คำนวณมูลค่าของเงินสกุลนั้น ที่อิงกับสิทธิพิเศษถอนเงินในวันที่ซึ่งได้มีการจัดตั้งกองทุนตามที่อ้างถึงในวรรค 3 การคำนวณมูลค่าของเงินสกุลของรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งเป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศเป็นสิทธิพิเศษถอนเงิน ใช้วิธีการกำหนดมูลค่าที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศถือปฏิบัติ ซึ่งมีผลใช้ในวันที่มีการคำนวณมูลค่าสำหรับการดำเนินกิจกรรมและการทำธุรกรรมสำหรับในกรณีของรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งมิได้เป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศให้รัฐผู้ทำสัญญานั้น ๆ เป็นผู้กำหนดการคำนวณมูลค่าของเงินสกุลเป็นสิทธิพิเศษถอนเงิน

9 (บี) อย่างไรก็ตามก็ดี รัฐภาคีซึ่งมิใช่สมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศ และกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาดังกล่าวไม่อนุญาตให้ใช้บังคับบทบัญญัติของวรรค 9(เอ) อาจประกาศในวันที่ให้สัตยาบันให้กรยอมรับ ให้ความเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้หรือในเวลาใดหลังจากนั้นว่าหน่วยบัญชีที่อ้างถึงในวรรค 9(เอ) มีค่าเท่ากับ 15 ฟรังก์ทอง เงินฟรังก์ทองที่อ้างถึงในวรรคนี้เท่ากับทองคำบริสุทธิ์เก้าร้อยน้ำหนักหกลิบห้ามิลลิกรัมครึ่ง การแปลงเงินฟรังก์ทองเป็นเงินสกุลของรัฐจะต้องกระทำตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

9 (c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depository the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

10. For the purpose of this article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

9 (ซี) การคำนวณมูลค่าเงินตามที่กล่าวถึงในประโยคสุดท้ายของวรรค 9(เอ) และการแปลงเงินสกุลที่กล่าวถึงในวรรค 9(บี) จะต้องกระทำตามวิธีที่จะทำให้เงินสกุลของรัฐผู้ทำสัญญานั้นมีมูลค่าที่แท้จริงใกล้เคียงกับจำนวนในวรรค 1 ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้บังคับสามประโยคแรกในวรรค 9(เอ) เท่าที่จะเป็นไปได้ รัฐภาคีจะต้องแจ้งผู้เก็บรักษาถึงวิธีคำนวณตามวรรค 9(เอ) หรือผลการแปลงเงินในวรรค 9(บี) แล้วแต่กรณี เมื่อมอบสัตยาบันสาร สารการยอมรับ สารการให้ความเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติสารอนุสัญญานี้ และเมื่อใดก็ตามที่มีการเปลี่ยนแปลงวิธีคำนวณหรือผลของการแปลงเงิน

10. เพื่อความประสงค์ของข้อนี้ ขนาดต้นของเรือจะต้องเท่ากับต้นกรอส ซึ่งคำนวณตามข้อบังคับว่าด้วยการวัดขนาดต้นที่ระบุไว้ในภาคผนวก 1 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดต้นของเรือ ค.ศ. 1969

11. ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นที่ให้หลักประกันทางการเงิน มีสิทธิที่จะจัดตั้งกองทุนตามข้อนี้ในเงื่อนไขเดียวกันและโดยมีผลเสมือนหนึ่งได้จัดตั้งโดยเจ้าของเรือกองทุนเช่นว่าอาจจัดตั้งขึ้นได้แม้ในกรณีเจ้าของเรือไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดของตนตามบทบัญญัติของวรรค 2 แต่การจัดตั้งกองทุนในกรณีนั้น จะต้องไม่ทำให้เสื่อมเสียสิทธิต่างๆ ของผู้เรียกร้องต่อเจ้าของเรือ

Article VI

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with article V, and is entitled to limit his liability,

(a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

Article VII

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.



ข้อ 6

1. ในกรณีที่เจ้าของเรือได้จัดตั้งกองทุนตามข้อ 5 ภายหลังจากอุบัติเหตุ และมีสิทธิจำกัดความรับผิดของตน

(เอ) บุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องสำหรับความเสียหายจากมลพิษที่เกิดจากอุบัติเหตุ นั้น ไม่อาจใช้สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดต่อทรัพย์สินของเจ้าของเรือ ในส่วนที่เกี่ยวกับการเรียกร้องเช่นว่า

(บี) ศาลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐบาลใดจะต้องสั่งให้ปล่อยเรือ หรือ คืนทรัพย์สินอื่นที่เป็นของเจ้าของเรือ ซึ่งได้ถูกยึดในส่วนที่เกี่ยวกับการเรียกร้องสำหรับความเสียหายจากมลพิษที่เกิดจากอุบัติเหตุ นั้น และในทำนองเดียวกันจะต้องคืนเงินประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้วางไว้เพื่อหลีกเลี่ยงการยึดเรือหรือทรัพย์สินเช่นว่า

2. อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติข้างต้นจะใช้บังคับต่อเมื่อผู้เรียกร้องสามารถดำเนินการร้องขอต่อศาลที่บริหารกองทุนได้ และกองทุนสามารถนำมาใช้ได้จริงในส่วนที่เกี่ยวกับการเรียกร้องของผู้เรียกร้อง

ข้อ 7

1. เจ้าของเรือซึ่งได้จดทะเบียนในรัฐบาลใด และได้บรรทุกน้ำมันในถังระวางอย่างสินค้าเกินกว่า 2,000 ตัน จะต้องมีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ อาทิ หลักประกันของธนาคารหรือหนังสือรับรองซึ่งออกโดยกองทุนกำหนดค่าสินไหมทดแทนระหว่างประเทศตามจำนวนเงินที่กำหนดไว้ โดยใช้ตามข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในข้อ 5 วรรค 1 ให้ครอบคลุมความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษของตนภายใต้อนุสัญญา

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

- (a) name of ship and port of registration;
- (b) name and principal place of business of owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (e) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

2. หนังสือรับรองซึ่งแสดงว่าการประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ มีผลใช้บังคับตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฯ นี้ จะต้องออกให้แก่เรือแต่ละลำ หลังจากที่หน่วยงานที่มีอำนาจที่เหมาะสมของรัฐภาคีได้พิจารณาเห็นว่าได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในวรรค 1 แล้ว สำหรับเรือที่ได้จดทะเบียนในรัฐภาคี หนังสือรับรองเช่นว่า จะต้องออกหรือรับรองโดยหน่วยงานที่มีอำนาจที่เหมาะสมของรัฐที่ทำการจดทะเบียนเรือ สำหรับเรือที่ไม่ได้จดทะเบียนในรัฐภาคี หนังสือรับรองอาจจะออกหรือรับรองโดยหน่วยงานที่มีอำนาจที่เหมาะสมของรัฐภาคีใด ๆ หนังสือรับรองนี้จะต้องเป็นไปตามแบบที่ผนวก และจะต้องประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

- (เอ) ชื่อเรือ และเมืองท่าที่จดทะเบียน
- (บี) ชื่อ และสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ
- (ซี) ประเภทของหลักประกัน
- (ดี) ชื่อ และสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัย หรือบุคคลอื่นที่ให้หลักประกันและในกรณีที่เหมาะสม สำนักงานซึ่งจัดให้มีประกันภัยหรือหลักประกันด้วย
- (อี) ระยะเวลาที่หนังสือรับรองมีผลจะต้องไม่ยาวนานกว่าระยะเวลาที่การประกันภัยหรือหลักประกันอื่นมีผล

3. หนังสือรับรองจะต้องจัดทำเป็นภาษาราชการ หรือภาษาของรัฐที่ออกหนังสือรับรอง หากภาษาที่ใช้มิใช่เป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาฝรั่งเศส ข้อความของหนังสือรับรองจะต้องมีคำแปลเป็นภาษาหนึ่งภาษาใดในสองภาษานี้ด้วย

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

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

6. The State of registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

4. หนังสือรับรองจะต้องมีประจำอยู่บนเรือ และสำเนาหนังสือรับรองดังกล่าว จะต้องมอบไว้กับหน่วยงานที่มีอำนาจ ซึ่งเป็นผู้จัดเก็บข้อมูลการจดทะเบียนเรือ หรือ หน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐที่ออกหรือรับรองหนังสือรับรองกรณีที่ไม่ได้จดทะเบียน ในรัฐภาคี

5. การประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงินอื่นจะไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของข้อนี้ หากการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินดังกล่าวสามารถสิ้นสุดลง ด้วยเหตุผลอื่น นอกเหนือจากการสิ้นสุดของระยะเวลาที่มีผลของการประกันภัยหรือของหลักประกันตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองภายใต้ วรรค 2 ของข้อนี้ ก่อนที่จะสิ้นสุดระยะเวลาสามเดือนนับแต่วันที่ได้มีการแจ้งการหมดอายุของการประกันภัยแก่หน่วยงานที่มีอำนาจที่อ้างถึงในวรรค 4 ของข้อนี้ เว้นแต่จะได้มีการส่งมอบหนังสือรับรองนั้นให้แก่หน่วยงานที่มีอำนาจหรือได้มีการออกหนังสือรับรองฉบับใหม่ภายในระยะเวลาดังกล่าว บทบัญญัติข้างต้นจะใช้บังคับในทำนองเดียวกันกับการเปลี่ยนแปลงแก้ไขใดที่เป็นผลให้การประกันภัยหรือหลักประกันไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของข้อนี้อีกต่อไป

6. ภายใต้บังคับบทบัญญัติของข้อนี้ รัฐที่จดทะเบียนเรือจะต้องกำหนดเงื่อนไขในการออก และการมีผลของหนังสือรับรอง

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State. A Contracting State may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the willful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

7. หนังสือรับรองที่ออกให้หรือรับรองภายใต้อำนาจของรัฐภาคีตามวรรค 2 จะต้องได้รับการยอมรับจากรัฐภาคีอื่น ๆ เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญาฯ นี้ และจะต้องได้รับการยอมรับว่ามีผลเช่นเดียวกับหนังสือรับรองที่ออกหรือรับรองโดยรัฐภาคีเหล่านั้น แม้ว่าจะออกหรือรับรองแก่เรือที่มีได้จดทะเบียนในรัฐภาคี ในเวลาใดก็ตาม รัฐภาคีอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือจากรัฐภาคีที่ออกหรือรับรองหนังสือรับรอง หากตนเชื่อว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ค้ำประกันที่มีชื่อปรากฏอยู่ในหนังสือรับรองไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะปฏิบัติตามพันธกรณีที่ระบุไว้ในอนุสัญญาฯ นี้

8. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษอาจเรียกร้องโดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นที่ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบของเจ้าของเรือสำหรับความเสียหายจากมลพิษ ในกรณีเช่นว่านั้น จำเลยอาจใช้ประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5 วรรค 1 ได้ แม้ว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดของตนตามข้อ 5 วรรค 2 จำเลยยังอาจยกข้อต่อสู้ต่าง ๆ ที่เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะยกขึ้นต่อสู้ได้ (นอกเหนือจากการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ) นอกจากนี้จำเลยอาจยกข้อต่อสู้ว่าความเสียหายจากมลพิษเป็นผลมาจากการกระทำผิดโดยจงใจของเจ้าของเรือเอง แต่จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้อื่นใดที่ตนอาจมีสิทธิยกขึ้นในกระบวนการพิจารณาคดีที่เจ้าของเรือฟ้องร้องตน ไม่ว่าในกรณีใด จำเลยมีสิทธิที่จะเรียกร้องเจ้าของเรือเข้ามาร่วมในกระบวนการพิจารณาคดีด้วย

9. จำนวนเงินใดที่กำหนดโดยการประกันภัยหรือโดยหลักประกันทางการเงินอื่นซึ่งคงไว้ตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะต้องมิได้จำเพาะเพื่อใช้สนองตอบข้อเรียกร้องภายใต้อนุสัญญาฯ นี้

10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this article.

11. Subject to the provisions of this article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

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

10. รัฐภาคีจะต้องไม่อนุญาตให้เรือที่ชักธงของตนซึ่งอยู่ภายใต้ข้อบังคับของข้อนี้ ดำเนินการทางการค้าเว้นแต่จะได้มีการออกหนังสือรับรองให้ภายใต้วรรค 2 หรือ 12 ของข้อนี้

11. ภายใต้บังคับบทบัญญัติของข้อนี้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องทำให้แน่ใจว่า ภายใต้กฎหมายภายในของตน การประกันภัยหรือหลักประกันอื่นเท่าที่ระบุไว้ในวรรค 1 ของข้อนี้ มีผลใช้บังคับกับเรือใดไม่ว่าจะจดทะเบียนที่ใดก็ตาม ซึ่งเข้ามาหรือออกจากท่าเรือภายในอาณาเขตของตน หรือมาถึง หรือออกจากท่าเทียบเรือนอกชายฝั่งภายในทะเลอาณาเขตของตน หากเรือดังกล่าวบรรทุกน้ำมันในถังระวางอย่างสินค้าโดยแท้จริงมากกว่า 2,000 ตัน

12. หากไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นสำหรับเรือที่รัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นเจ้าของบทบัญญัติข้อนี้ที่เกี่ยวกับการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินจะไม่มีผลใช้บังคับกับเรือ เช่นว่า แต่เรือนั้นจะต้องมีหนังสือรับรองซึ่งออกให้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจที่เหมาะสมของรัฐที่จดทะเบียนเรือ ซึ่งระบุว่ารัฐนั้นเป็นเจ้าของเรือและความรับผิดชอบของเรืออยู่ในขอบเขตของการจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5 วรรค 1 หนังสือรับรองเช่นว่าจะต้องเป็นไปตามรูปแบบที่กำหนดไว้ในวรรค 2 ของข้อนี้ ให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

Article VIII

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

Article IX

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

ข้อ 8

สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายใต้อนุสัญญานี้จะสิ้นไปเว้นแต่จะมีการฟ้องภายใต้อนุสัญญานี้ภายใน 3 ปีนับตั้งแต่วันที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามไม่ว่ากรณีใด จะมีให้มีการฟ้องคดีภายหลังหกปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย ในกรณีที่อุบัติเหตุครั้งนี้ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง การกำหนดระยะเวลาหกปี จะเริ่มนับจากวันที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรก

ข้อ 9

1. กรณีที่อุบัติเหตุก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษในอาณาเขตรวมทั้งทะเลอาณาเขตหรือพื้นที่ที่อ้างถึงในข้อ 2 ของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งหรือมากกว่านั้น หรือในกรณีที่ได้มีการดำเนินมาตรการป้องกัน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษภายในอาณาเขตเช่นว่า รวมทั้งในทะเลอาณาเขตหรือพื้นที่เช่นว่า การฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนอาจทำได้เฉพาะต่อศาลของรัฐผู้ทำสัญญาเช่นว่าใด รัฐเดียวหรือหลายรัฐ จะต้องมีการแจ้งที่ให้เวลาพอสมควรเกี่ยวกับการฟ้องคดีเช่นว่าให้จำเลยทราบ

2. รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะทำให้เป็นที่แน่ใจว่าศาลของตนมีเขตอำนาจที่จำเป็นในการพิจารณาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

3. After the fund has been constituted in accordance with article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article X

1. Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud ; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgement recognized under paragraph 1 of this article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article XI

1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.

2. With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article IX and shall waive all defenses based on its status as a sovereign State.

3. หลังจากที่ได้มีการตั้งกองทุนขึ้นตามข้อ 5 ศาลของรัฐที่ได้มีการจัดตั้งกองทุนขึ้น จะต้องมียอานาจแต่ผู้เดียวที่จะวินิจฉัยเรื่องทั้งปวงเกี่ยวกับการแบ่งสรรและการแจกจ่ายกองทุน

ข้อ 10

1. คำพิพากษาของศาลอื่นที่มีเขตอำนาจตามข้อ 9 ที่สามารถบังคับได้ในรัฐผู้ทำสัญญาที่ได้รับความเสียหายและคำพิพากษาถึงที่สุดแล้ว จะได้รับการยอมรับในรัฐผู้ทำสัญญาอื่น เว้นแต่

(เอ) ในกรณีที่คำพิพากษาได้มาโดยกลล่อลวง หรือ

(บี) ในกรณีที่จำเลยไม่ได้รับการแจ้งที่สมเหตุสมผล และไม่ได้รับโอกาสที่เป็นธรรมในการเสนอข้อต่อสู้ของตน

2. คำพิพากษาที่ได้รับการยอมรับภายใต้วรรค 1 ของข้อนี้ จะต้องบังคับได้ในรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐทันทีที่แบบพิธีที่รัฐนั้นกำหนดได้รับการปฏิบัติตาม แบบพิธีนั้นจะต้องไม่อนุญาตให้มีการเปิดพิจารณาสาระของคดีซ้ำอีก

ข้อ 11

1. บทบัญญัติของอนุสัญญานี้จะไม่ใช้กับเรือรบ หรือเรืออื่นที่รัฐเป็นเจ้าของหรือดำเนินการ และได้ใช้ในช่วงเวลานั้นเฉพาะเพียงในกิจการที่มีชื่อเสียงพาณิชย์ของรัฐบาล

2. สำหรับเรือที่รัฐผู้ทำสัญญาเป็นเจ้าของ และได้ใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ทางพาณิชย์ รัฐแต่ละรัฐจะอยู่ภายใต้การดำเนินคดีภายในเขตอำนาจศาลตามที่ระบุไว้ในข้อ 9 และจะสละข้อต่อสู้ทั้งปวงโดยอาศัยสถานะความเป็นรัฐเอกราชของตน

Article XII

This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which the Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

Article XII bis

Transitional provisions

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this Convention and to the 1969 Liability Convention:

(a) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;

(b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of subparagraph (a) of this article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;

ข้อ 12

อนุสัญญานี้จะแทนที่อนุสัญญาระหว่างประเทศใด ๆ ที่มีผลใช้บังคับแล้ว หรือที่เปิดให้มีการลงนาม สัตยาบันหรือภาคยานุวัติในวันที่ที่อนุสัญญานี้ได้เปิดให้มีการลงนาม เพียงเท่าที่อนุสัญญาเหล่านี้จะขัดแย้งกับอนุสัญญานี้ อย่างไรก็ตาม ไม่มีข้อความใดในข้อนี้ที่จะกระทบกระเทือนพันธกรณีอันเกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศเช่นว่าของรัฐผู้ทำสัญญาที่มีต่อรัฐที่มีได้เป็นผู้ทำสัญญา

ข้อ 12 ทวิ

บทบัญญัติเฉพาะกาล

บทบัญญัติเฉพาะกาลดังต่อไปนี้จะใช้ในกรณีของรัฐซึ่งในขณะที่มีอุปบัติการณ์เป็นทั้งภาคีแห่งอนุสัญญานี้ และอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1969

(เอ) ในกรณีที่อุปบัติการณ์ได้ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษภายในขอบเขตของอนุสัญญานี้จะถือว่าความรับผิดชอบภายใต้อนุสัญญานี้หลุดพ้นไป หากและเพียงเท่าที่ความรับผิดชอบนั้นเกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1969 ด้วย

(บี) ในกรณีที่อุปบัติการณ์ได้ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษภายในขอบเขตของอนุสัญญานี้และรัฐนั้นเป็นภาคีทั้งของอนุสัญญานี้ และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1971 ความรับผิดชอบที่ยังคงเหลืออยู่หลังการใช้อุวรรค (เอ) ของข้อนี้จะเกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญานี้เฉพาะเพียงเท่าที่ความเสียหายจากมลพิษยังไม่ได้รับการชดใช้ภายหลังการใช้อุวรรค ค.ศ. 1971 ดังกล่าว

(c) in the application of article III, paragraph 4, of this Convention the expression "this Convention" shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;

(d) in the application of article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with subparagraph (a) of this Article.

Article XII ter

Final clauses

The final clauses of this Convention shall be article 12 to 18 of the Protocol of 1992 to Amend the 1969 Liability Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

Final Clauses of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Civil Liability Convention

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

(ซี) ในการใช้ ข้อ 3 วรรค 4 ของอนุสัญญาฯ นี้ คำว่า "อนุสัญญาฯ นี้" ให้หมายถึง อนุสัญญาฯ นี้หรืออนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 ตามความเหมาะสม

(ดี) ในการใช้ข้อ 5 วรรค 3 ของอนุสัญญาฯ นี้ให้ลดจำนวนเงินกองทุนทั้งหมดที่จะ จัดตั้งขึ้นตามจำนวนความรับผิดที่ถือว่าได้หลุดพ้นไปแล้วตามอนุวรรค (เอ) ของข้อนี้

ข้อ 12 เทรส

ปัจฉิมบท

ปัจฉิมบทของอนุสัญญาฯ นี้ คือ ข้อ 12 ถึง 18 ของพิธีสาร ค.ศ. 1992 เพื่อแก้ไข อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 การอ้างถึงรัฐผู้ทำสัญญาในอนุสัญญาฯ นี้ ให้หมายถึงการอ้างถึงรัฐผู้ทำสัญญาของพิธีสารนั้น

ปัจฉิมบทของพิธีสาร ค.ศ. 1992

เพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969

ข้อ 12

การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบและการ
ภาคยานุวัติ

1. This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by all States.

2. Subject to paragraph 4, any State may become a Party to this Protocol by:

(a) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(b) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

4. Any Contracting State to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, hereinafter referred to as the 1971 Fund Convention, may ratify, accept, approve or accede to this Protocol only if it ratifies, accepts, approves or accedes to the Protocol of 1992 to amend that Convention at the same time, unless it denounces the 1971 Fund Convention to take effect on the date when this Protocol enters into force for that State.

5. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the 1969 Liability Convention shall be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention in relation to States Parties thereto.

1. พิธีสารนี้จะเปิดให้รัฐทั้งปวงลงนาม ณ กรุงลอนดอน ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม ค.ศ. 1993 ถึง 14 มกราคม ค.ศ. 1994

2. ภายใต้บังคับของ วรรค 4 รัฐใด ๆ อาจเข้าเป็นภาคีพิธีสารนี้ได้โดย

(เอ) การลงนามภายใต้เงื่อนไขของการให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความเห็นชอบ ซึ่งตามด้วยการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบ หรือ

(บี) การภาคยานุวัติ

3. การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบหรือการภาคยานุวัติ ให้กระทำโดยการมอบสารอย่างเป็นทางการเพื่อการนั้นกับเลขาธิการขององค์การ

4. รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1971 ต่อไปนี้ เรียกว่า อนุสัญญาว่าด้วยกองทุน ค.ศ. 1971 อาจให้สัตยาบัน ยอมรับ ให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติพิธีสารนี้ได้ต่อเมื่อรัฐดังกล่าวให้สัตยาบัน ยอมรับ ให้ความเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติพิธีสาร ค.ศ. 1992 เพื่อแก้ไขอนุสัญญานั้นในเวลาเดียวกัน เว้นแต่รัฐดังกล่าวจะบอกเลิกอนุสัญญาว่าด้วยกองทุน ค.ศ. 1971 โดยให้มีผลในวันที่ที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับกับรัฐนั้น

5. รัฐซึ่งเป็นภาคีพิธีสารนี้แต่มิได้เป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1969 จะถูกผูกพันโดยบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1969 ตามที่ได้แก้ไขโดยพิธีสารนี้ในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐภาคีอื่นของพิธีสารนี้ แต่จะไม่ถูกผูกพันโดยบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1969 ในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1969

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

Article 13

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which ten States including four States each with not less than one million units of gross tanker tonnage have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2. However, any Contracting State to the 1971 Fund Convention may, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol, declare that such instrument shall be deemed not to be effective for the purposes of this article until the end of the six-month period in article 31 of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention. A State which is not a Contracting State to the 1971 Fund Convention but which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention may also make a declaration in accordance with this paragraph at the same time.

6. สัตยาบันสาร สารยอมรับ สารให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารใดซึ่งได้มอบหลังการมีผลใช้บังคับของการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1969 ตามที่ได้แก้ไขโดยพิธีสารนี้จะถือว่าใช้กับอนุสัญญาที่ได้รับการแก้ไขแล้ว โดยการแก้ไขเช่นว่า

ข้อ 13

การมีผลใช้บังคับ

1. พิธีสารนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อครบสิบสองเดือน หลังจากวันที่รัฐสิบรัฐ ซึ่งมีรัฐที่แต่ละรัฐมีเรือบรรทุกน้ำมันขนาดระวางไม่น้อยกว่า 1 ล้านตันกกรวมอยู่ด้วยได้มอบสัตยาบันสาร สารยอมรับ สารให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารต่อเลขานุการขององค์การ

2. อย่างไรก็ดี รัฐผู้ทำสัญญาใดแห่งอนุสัญญาว่าด้วยกองทุน ค.ศ. 1971 อาจแถลงในเวลาที่ยอมสัตยาบันสาร สารยอมรับ สารให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารต่อพิธีสารนี้ว่าสารเช่นว่าจะถือว่าไม่มีผลเพื่อความประสงค์ของข้อนี้ จนกว่าจะสิ้นสุดระยะเวลาหกเดือน ในข้อ 31 ของพิธีสาร ค.ศ. 1992 ที่แก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยกองทุน ค.ศ. 1971 รัฐซึ่งมิได้เป็นรัฐผู้ทำสัญญาแห่งอนุสัญญาว่าด้วยกองทุน ค.ศ. 1971 แต่ซึ่งได้มอบสัตยาบันสาร สารยอมรับ สารให้ความเห็นชอบหรือภาคยานุวัติสารต่อพิธีสาร ค.ศ. 1992 ที่แก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยกองทุน ค.ศ. 1971 อาจทำคำแถลงตามวรรคนี้ในเวลาเดียวกันด้วยก็ได้

3. Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, provided that such State shall be deemed to have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.

4. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force twelve months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 14

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention at the request of not less than one third of the Contracting States.

3. รัฐใดที่ได้ทำค่าแกลงตามวรรคก่อนหน้าี อาจจะถอนค่าแกลงในเวลาใด ๆ ก็ได้ โดยการแจ้งไปยังเลขาธิการขององค์การ การถอนค่าแกลงเช่นว่าใดจะมีผลในวันที่ได้รับการแจ้ง ทั้งนี้ จะถือว่ารัฐนั้นได้มอบสัตยาบันสาร สารยอมรับ สารให้ความเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติสารของตนต่อพิธีสารนี้ในวันนั้น

4. สำหรับรัฐใดที่ให้สัตยาบัน ยอมรับ เห็นชอบหรือภาคยานุวัติพิธีสาร ค.ศ. 1992 หลังจากได้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขในวรรค 1 สำหรับการมีผลใช้บังคับแล้ว พิธีสารนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อครบสิบสองเดือน หลังจากวันที่ที่รัฐนั้นว่าได้มอบสารที่เหมาะสม

ข้อ 14

การทบทวนและการแก้ไข

1. องค์การอาจเรียกประชุมเพื่อความมุ่งประสงค์ในการทบทวน หรือแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1992

2. องค์การจะเรียกประชุมรัฐผู้ทำสัญญาเพื่อความมุ่งประสงค์ในการทบทวนหรือการแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1992 ตามคำร้องขอของรัฐผู้ทำสัญญาไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของรัฐผู้ทำสัญญา

Article 15

Amendments of limitation amounts

1. Upon the request of at least one quarter of the Contracting States any proposal to amend the limits of liability laid down in article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits in article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol and those in article 4, paragraph 4, of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

ข้อ 15

การแก้ไขจำนวนการจำกัดความรับผิด

1. เมื่อได้รับคำร้องขอจากรัฐผู้ทำสัญญาไม่น้อยกว่าหนึ่งในสี่ของรัฐผู้ทำสัญญา เสนอการจะต้องเวียนข้อเสนอดังกล่าวเพื่อขอแก้ไขการจำกัดความรับผิดที่ระบุไว้ในข้อ 5 วรรค 1 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 ตามที่ได้แก้ไขพิธีสารนี้แก่สมาชิกองค์การและรัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมด
2. การแก้ไขที่ได้เสนอและที่ได้เวียนไปแล้วตามความข้างต้นจะต้องนำเสนอต่อคณะกรรมการด้านกฎหมายขององค์การเพื่อพิจารณาในวันที่หลังจากที่มีการเวียนไม่น้อยกว่าหกเดือน
3. รัฐผู้ทำสัญญาทั้งปวงของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารนี้ไม่ว่าจะเป็นสมาชิกขององค์การหรือไม่ จะมีสิทธิเข้าร่วมในกระบวนการของคณะกรรมการด้านกฎหมายเพื่อพิจารณาและรับเอาข้อแก้ไข
4. การรับเอาข้อแก้ไขจะทำโดยคะแนนเสียงสองในสามของรัฐผู้ทำสัญญาที่มาประชุมและลงคะแนนเสียงในคณะกรรมการด้านกฎหมาย ซึ่งได้ขยายตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 3 โดยมีเงื่อนไขว่ารัฐผู้ทำสัญญาอย่างน้อยหนึ่งจะต้องมาประชุมในขณะที่มีการลงคะแนนเสียง
5. ในการพิจารณาข้อเสนอขอแก้ไขการจำกัดความรับผิดคณะกรรมการด้านกฎหมายจะต้องพิจารณาถึงประสบการณ์จากอุบัติเหตุต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งขนาดของความเสียหายอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเหล่านั้น การเปลี่ยนแปลงค่าของเงินและผลกระทบของข้อเสนอแก้ไขที่มีต่อค่าใช้จ่ายในการประกันภัย คณะกรรมการด้านกฎหมายจะต้องพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการจำกัดความรับผิดในข้อ 5 วรรค 1 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารนี้ และการจำกัดความรับผิดในข้อ 4 วรรค 4 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 ด้วย

6. (a) No amendment of the limits of liability under this article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article. No amendment under this article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol increased by 6 per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol multiplied by 3.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

6. (เอ) การแก้ไขการจำกัดความรับผิดชอบนี้ไม่อาจได้รับการพิจารณาก่อนวันที่ 15 มกราคม ค.ศ. 1998 หรือน้อยกว่า 5 ปี นับตั้งแต่วันที่การแก้ไขภายใต้ข้อนี้ครั้งก่อนมีผลใช้บังคับ การแก้ไขภายใต้ข้อนี้ จะไม่ได้รับการพิจารณาก่อนพิธีสารนี้มีผลใช้บังคับ

(บี) จำนวนการจำกัดความรับผิดชอบไม่อาจเพิ่มขึ้น จนกระทั่งเกินจำนวนการจำกัดความรับผิดชอบซึ่งกำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารนี้ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ต่อปี โดยคำนวณตามแบบทบต้น นับตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม ค.ศ. 1993

(ซี) จำนวนการจำกัดความรับผิดอาจเพิ่มขึ้น จนกระทั่งเกินจำนวนการจำกัดความรับผิด ซึ่งกำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารนี้คูณด้วย 3

7. องค์การจะต้องแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งปวงทราบถึงข้อแก้ไขใดซึ่งได้รับเอาตามวรรค 4 ข้อแก้ไขนี้ถือว่าได้รับการยอมรับเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาสิบแปดเดือน หลังจากวันที่มีการแจ้งให้ทราบ เว้นแต่ภายในระยะเวลานั้นรัฐซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาไม่น้อยกว่าหนึ่งในสี่ในขณะที่ได้มีการรับเอาการแก้ไขโดยคณะกรรมการด้านกฎหมาย ได้แจ้งให้องค์การทราบว่าตนไม่ยอมรับการแก้ไข ซึ่งในกรณีนี้ข้อแก้ไขจะถูกปฏิเสธและไม่มีผล

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with article 16, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 16

Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which it enters into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.

8. ข้อแก้ไขซึ่งถือว่าได้รับการยอมรับตามวรรค 7 จะมีผลใช้บังคับสิบแปดเดือนหลังจากการยอมรับ

9. รัฐผู้ทำสัญญาทั้งปวงจะถูกผูกพันโดยข้อแก้ไข เว้นแต่รัฐเหล่านั้นจะบอกเลิกพิธีสารนี้ตามข้อ 16 วรรค 1 และ 2 อย่างน้อย 6 เดือน ก่อนที่ข้อแก้ไขมีผลใช้บังคับ การบอกเลิกเช่นว่าจะมีผลเมื่อข้อแก้ไขมีผลใช้บังคับ

10. เมื่อข้อแก้ไขได้รับการรับเอาโดยคณะกรรมการด้านกฎหมาย แต่ระยะเวลาสิบแปดเดือนสำหรับการยอมรับยังไม่สิ้นสุดลง รัฐซึ่งเข้าเป็นรัฐผู้ทำสัญญาระหว่างระยเวลานั้นจะถูกผูกพันโดยข้อแก้ไขด้วย หากข้อแก้ไขมีผลใช้บังคับ รัฐซึ่งเข้าเป็นรัฐผู้ทำสัญญาหลังจากระยเวลานั้นสิ้นสุดลงจะถูกผูกพันโดยข้อแก้ไขซึ่งได้รับการยอมรับตามวรรค 7 ในกรณีที่อ้างถึงในวรรคนี้ รัฐจะถูกผูกพัน โดยข้อแก้ไขเมื่อข้อแก้ไขนั้นมีผลใช้บังคับหรือเมื่อพิธีสารนี้มีผลใช้บังคับกับรัฐนั้นหลังจากนั้น

ข้อ 16

การบอกเลิก

1. ภาคใดอาจบอกเลิกพิธีสารนี้ในเวลาใด หลังจากวันที่พิธีสารมีผลใช้บังคับกับภาค
2. การบอกเลิกจะมีผลเมื่อมีการมอบสารไว้กับเลขาธิการขององค์การ

3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General of the Organization.

4. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1969 Liability Convention in accordance with Article XVI thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol.

5. Denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention by a State which remains a Party to the 1971 Fund Convention shall be deemed to be a denunciation of this Protocol. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention takes effect according to article 34 of that Protocol.

Article 17

Depositary

1. This Protocol and any amendments accepted under article 15 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

3. การบอกเลิกจะมีผลสิบสองเดือนหรือระยะเวลานานกว่านั้นตามแต่ที่อาจรระบุไว้ในสารการบอกเลิก ภายหลังจากที่ภาคีได้มอบสารการบอกเลิกไว้กับเลขาธิการขององค์การ

4. ในระหว่างภาคีพิรุธานี้ การบอกเลิกอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 โดยภาคีใดตามข้อ 16 ของอนุสัญญานั้น จะไม่แปลความหมายในทางใดว่าเป็นการบอกเลิกอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ค.ศ. 1969 ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยพิรุธานี้

5. การบอกเลิกพิรุธานี้ ฉบับ ค.ศ. 1992 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการจัดตั้งกองทุน ค.ศ. 1971 โดยรัฐซึ่งยังคงเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการจัดตั้งกองทุน ค.ศ. 1971 จะถือว่าเป็นการบอกเลิกพิรุธานี้ การบอกเลิกเช่นว่าจะมีผลในวันที่การบอกเลิกพิรุธานี้ ค.ศ. 1992 เพื่อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการจัดตั้งกองทุน ค.ศ. 1971 มีผลตามข้อ 34 ของพิรุธานี้

ข้อ 17

ผู้เก็บรักษา

1. พิรุธานี้และข้อแก้ไขใด ๆ ที่ได้รับการยอมรับภายใต้ข้อ 15 จะต้องมอบไว้กับเลขาธิการขององค์การ

2. The Secretary-General of the Organization shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

(i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;

(ii) each declaration and notification under article 13 and each declaration and communication under article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend limits of liability which has been made in accordance with article 15, paragraph 1;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with article 15, paragraph 4;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under article 15, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) any denunciation deemed to have been made under article 16, paragraph 5;

(ix) any communication called for by any article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.

2. เลขาธิการองค์การจะต้อง

(เอ) แจ้งให้รัฐทั้งปวงซึ่งได้ลงนามหรือภาคยานุวัติพิธีสารนี้ทราบถึง

- (1) การลงนามใหม่แต่ละรายหรือการส่งมอบสารในแต่ละครั้งพร้อมทั้งวันที่ที่มีการลงนามหรือมอบสาร
 - (2) คำแถลงและหนังสือแจ้งแต่ละฉบับภายใต้ข้อ 13 และคำแถลงและการแจ้งผลภายใต้ข้อ 5 วรรค 9 ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ ค.ศ. 1992
 - (3) วันที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับ
 - (4) ข้อเสนอใดเพื่อแก้ไขการจำกัดความรับผิดชอบซึ่งได้กระทำขึ้นตามข้อ 15 วรรค 1
 - (5) ข้อเสนอใดซึ่งได้รับการรับเอาตามข้อ 15 วรรค 4
 - (6) ข้อเสนอใดซึ่งถือว่าได้รับการยอมรับภายใต้ข้อ 15 วรรค 7 พร้อมทั้งวันที่ข้อเสนอจะมีผลใช้บังคับตามวรรค 8 และ 9 ของข้อนั้น
 - (7) การมอบสารการบอกเลิกพิธีสารนี้ พร้อมทั้งวันที่มอบสารและวันที่สารการบอกเลิกมีผล
 - (8) การบอกเลิกใดที่ถือว่าได้กระทำภายใต้ข้อ 16 วรรค 5
 - (9) การแจ้งตามข้อใดของพิธีสารนี้
- (บี) ส่งสำเนาซึ่งได้รับการรับรองว่าถูกต้องของพิธีสารนี้ ให้แก่รัฐที่ลงนามทั้งปวง และรัฐทั้งปวงที่ภาคยานุวัติพิธีสารนี้

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

Article 18

Languages

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

3. ในทันทีที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับ เลขาธิการขององค์การจะต้องส่งตัวบทพิธีสารให้แก่สำนักเลขาธิการสหประชาชาติ เพื่อการจดทะเบียนและพิมพ์โฆษณาตามข้อ 102 แห่งกฎบัตรสหประชาชาติ

ข้อ 18

ภาษา

พิธีสารนี้ ได้จัดทำขึ้นเป็นต้นฉบับฉบับเดียวเป็นภาษาอาหรับ จีน อังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ตัวบทแต่ละภาษามีความถูกต้องเท่าเทียมกัน

ANNEX

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

Issued in accordance with the provisions of article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

| Name of Ship | Distinctive number or letters | Port of registry | Name and address of owner |
|--------------|-------------------------------|------------------|---------------------------|
|--------------|-------------------------------|------------------|---------------------------|

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name.....

Address.....

This certificate is valid until.....

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

.....

(Full designation of the State)

At..... On.....

(Place)

(Date)

.....

Signature and Title of

ภาคผนวก

หนังสือรับรองการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด
ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งสำหรับ

ความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน

ออกให้ตามบทบัญญัติในข้อ 7 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิด
ทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992

| ชื่อเรือ | เลขที่หรือตัวอักษร ที่ชัดเจน | เมืองท่าที่ จดทะเบียน | ชื่อและที่อยู่ของ เจ้าของเรือ |
|----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------------------|
|----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------------------|

หนังสือนี้รับรองว่า มีการบังคับใช้กรมธรรม์ประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงิน
อื่นกับเรือที่มีชื่อปรากฏข้างต้น ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของข้อ 7 ของอนุสัญญา
ระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน
ค.ศ. 1992

ประเภทของหลักประกัน

ระยะเวลาของหลักประกัน

ชื่อและที่อยู่ของผู้รับประกันภัย และ/หรือผู้ค้ำประกัน

ชื่อ

ที่อยู่

หนังสือรับรองฉบับนี้มีอายุถึง

ออกหรือรับรองโดยรัฐบาลแห่ง

.....

(ชื่อเต็มหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งของรัฐ)

ณ เมื่อ

(สถานที่)

(วัน เดือน ปี)

.....
ลายมือชื่อและตำแหน่งของ
เจ้าหน้าที่ผู้ออกหรือรับรอง

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

คำอธิบาย

1. หากจำเป็น หน่วยงานที่ได้รับแต่งตั้งของรัฐอาจจะระบุชื่อของหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐของประเทศที่มีการออกหนังสือรับรอง
2. หากจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นของหลักประกันได้รับการจัดหาจากแหล่งที่มา มากกว่า 1 แห่ง ควรระบุจำนวนเงินของแหล่งที่มาแต่ละแห่งด้วย
3. หากหลักประกันได้รับการจัดหาในหลายรูปแบบ ควรให้รายละเอียดรูปแบบ เหล่านี้
4. การใส่ “ระยะเวลาหลักประกัน” ต้องระบุวันที่หลักประกันนั้นมีผลใช้ได้

บ 19584

KF กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี.
53.7 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย
ก439อ ความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความ
2550 เสียหายจากมลพิษของน้ำมัน...

