الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الإشتراكية العظمى
اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل
مصلحة الموانئ والنقل البحري

رقم الملف : 2388/1/15

التاريخ : ...../...../..... 13و.ر
الموافق 10/10/2014 ف 20

تعميم رقم 2

إلى : مالكي السفن، المشغلين، المدراء، وربانية السفن التجارية التي تفوق حمولتها 1.000 طن .

الموضوع : المسئولية القانونية والتأمين الاجبارى عن زيت الوقود المتسخ.

ملخص

التعميم الارشادى:

1- يحيط مالكي السفن والربانية علماً بشروط المحافظة على التأمين الاجبارى ضد المسئولية القانونية عن ضرر التلوث بزيت الوقود المتسخ.

2- تعلم مالكي السفن عن حدود المسئولية القانونية بموجب الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية القانونية عن ضرر التلوث بزيت الوقود المتسخ.2001 مسيحي.

مقدمة :

أن اتفاقية زيت الوقود (المتضمنة كملحق رقم 1) تحدد مسئولية قانونية صارمة على مالك السفينة لأجل التدابير لوقائية في التشغيل والدفع للسفن وتتطلب من كافة المالكين المسجلين لسفن تتجاوز حمولتها 1000 طن بشكل اجمالى تدخل أو تغادر ميناء دولة طرف أو محطة نهائية أن يحتفظوا بالتأمين مصدقا عليه من قبل الدولة العضو في الاتفاقية.

أن الغرض من اتفاقية زيت الوقود هو تحسين العملية التي يكون بها المتقدمين بمطالبات على مقابل مالي كنتيجة عن تلوث مصدره سفينة من زيوت الوقود المتسخة. أن الحق في التماس

WWW.LMA.LY E-mail: info@LMA.LY 81890 طرابلس +218 21 489 3436 +218 21 489 1355 +218 21 4891415

المقابل المالي ينطبق بشكل متساو على أشخاص يلزمون بما ينتج عن حادث تلوث محتمل أو فعلى من زيوت الوقود أو كنتيجة لضرر سببه زيت الوقود المتسخ.

التأمين :

تنص اتفاقية زيت الوقود لسنة 2001 مسيحي على أن المالك المسجل لسفينة تفوق حمولتها الإجمالية 1000 طن تكون مسجلة في دولة عضو ويتاجر مالكو مثل تلك السفن مع دولة عضو فانه يجب عليهم الاحتفاظ بتأمين (مستند ضماني مالي أخر) فيما يخص المسئولية القانونية لمالك السفينة الناشئة بموجب الاتفاقية. يجب أن يكون التأمين حاضرا فيما يخص أي سفينة أينما كان تسجيلها تدخل أو تغادر ميناء أو محطة نهائية في إقليم دولة عضو.

التصديق من قبل الدولة :

يجب أن يتم التحقق من التأمين من خلال شهادة تصدرها دولة عضو ويجب أن تحمل السفن على متنها مثل تلك الشهادة التي تؤكد بأن السفينة مؤمن عليها.

ليبيا كدولة غير متعاقدة.

أن ليبيا هي ليست طرفا في الاتفاقية. على الرغم من ذلك فان مصلحة الموانئ والنقل البحري (LP &MTA) سوف توصى الحكومة لليبية بأن تصادق عليها في الوقت ذاته فان على السفن الليبية التي تتردد على موانئ الدول الأعضاء في الاتفاقية أن تثبت الامتثال للاتفاقية من المفروض (أو الواجب) على مالك السفينة أن يقوم بالتأمين أو الضمان المالي فيما يخص ضرر التلوث بزيت الوقود المتسخ (الضمان المالي يكون من نادي الحماية والتأمين أو ضمان مالي مناسب) يستوفى شرط المادة 7 من الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن ضرر التلوث بزيت الوقود المتسخ لسنة 2001 مسيحي.

إذا دخلت سفينة ليبية أو غادرت ميناء أو محطة نهائية (لدولة عضو في الاتفاقية) ولم تكن تحمل مستندا يتعلق بالتأمين بموجب اتفاقية زيت الوقود فان الربان أو المالك قد يكونان مسئولين عن دفع غرامة أو أذا حاولت مغادرة الميناء فان تلك السفينة قد تحتجز.

التصديق :

بمجرد أن تكون ليبيا طرفا في الاتفاقية فان شهادة (BUNKER CLC) سوف تصدرها مصلحة الموانئ والنقل البحري للتأكد على أن كل سفينة تكون ممتثلة للاتفاقية. سيتم إصدار الشهادة طبقا للمادة 7 من الاتفاقية بناء على استلام أثبات بالتأمين أو الضمان المالي من نادي الحماية والتأمين للسفينة أو ضامن مالي مناسب أخر.

طلب مالك السفينة :

أن السفن الليبية التي لديها الضمان المشار أليه أعلاه يجب أن تنفذ ترتيبات إرسال الإثبات إلى مصلحة الموانئ والنقل البحري (LP&MTA) .

أن السفن الليبية التي ليس لديها ذلك الضمان لايجب أن تتردد على موانئ الدول الأعضاء في الاتفاقية وإلا فإنها تواجه مخاطر الاحتجاز. لأي توضيحات مطلوبة بشأن أحكام الاتفاقية يرجى الاتصال بمصلحة الموانئ والنقل البحري (LP&MTA).

ملحق

الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية القانونية المدنية عن أضرار التلوث

بزيت الوقود المتسخ، 2001 مسيحي

الدول الأعضاء في هذه الاتفاقية.

إذ تذكر بالمادة 194 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار 1982 التي تنص على أن الدول سوف تتخذ التدابير الضرورية لمنع والتقليل من ومراقبة تلوث البيئة البحرية.

إذ تذكر أيضا بالمادة 235 من تلك الاتفاقية التي تنص على انه لغرض ضمان المقابل المالي الفوري والمناسب فيما يخص كافة الأضرار الذي يتسبب فيه تلوث البيئة البحرية فان لدول سوف تتعاون من أجل التطوير اللاحق للقواعد ذات الصلة بالقانون الدولي.

إذ تلاحظ بنجاح الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية القانونية عن أضرار التلوث بالزيوت 1992 والاتفاقية الدولية بشأن تأسيس صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري 1992 في ضمان أن ذلك التعويض يتوفر لأشخاص يتكبدون أضرارا بسبب تلوث ناتج عن تسرب أو تصريف لزيوت تنتقل عن طريق البحر بواسطة السفن.

إذ تلاحظ أيضا اعتماد الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية القانونية والتعويض عن الأضرار ذات العلاقة بنقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر 1964 من أجل توفير تعويض فوري مناسب وفعال للأضرار لتي تتسبب فيها حوادث ذات صلة بالنقل البحري لمواد خطرة وضارة.

إذ تدرك أهمية وضع مسئولية قانونية صارمة على كافة أشكال التلوث بالزيوت المرتبطة بإيجاد حدود مناسبة لمستوى تلك المسئولية القانونية.

إذ تأخذ بعين الاعتبار بأن التدابير التكميلية تعد ضرورية لضمان الدفع المناسب الفوري والفعال للتعويض عن الأضرار التي يتسبب فيها التلوث الناتج عن تسرب أو تصريف(تفريغ) زيت الوقود من السفن.

إذ ترغب في اعتماد قواعد وإجراءات دولية موحدة لتحديد مسائل المسئولية القانونية وتوفير التعويض المناسب في مثل تلك الحالات. لأنها قد اتفقت على ما يلي :

مادة 1
تعريفات

أغراض هذه الاتفاقية .

1- **"سفينة "** تعنى أي سفينة مبحرة أو مركب نقل بحري من أي نوع مهما كان.

2- **"شخص"** يعنى فرد أو (شخص طبيعيا)أو تشاركيه أو أي جهة عمومية أو خاصة. سواء كانت اعتبارية أم لا بما يشمل دولة أو أي من التقسيمات الفرعية المكونة لها.

3- **"مالك السفينة "** يعنى المالك بما يشمل المالك المسجل مستأجر المراكب المكشوفة مدير أو مشغل السفينة.

4- **"المالك المسجل"** يعنى الشخص أو الأشخاص المسجلين كمالك للسفينة أو في غياب التسجيل الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة. على الرغم من ذلك في حالة إن السفينة تملكها دولة ما وتشغل من قبل شركة تكون مسجلة في تلك الدولة كمشغلة للسفينة وان "المالك المسجل "سوف يعنى مثل تلك الشركة.

5- **"زيت الوقود"** يعنى أي زيت معدني (نفط) هيدروكربونى بما يشمل زيت التزليق يستخدم أو يعتزم استخدامه لتشغيل ودفع السفينة وأي مخلفات لمثل ذلك الزيت.

6- **"اتفاقية المسئولية القانونية المدنية "** تعنى الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت 1992 مسيحي حسبما عدلت.

7- **"التدابير الوقائية "** تعنى أي تدابير معقولة تتخذ من قبل أي شخص بعد أن يكون قد وقع حادث لأجل المنع أو التقليل للحد الأدنى من أضرار التلوث.

8- **"حادث "** يعنى أي حالات وقوع أو حالات لها نفس المنشأ تسبب أضرار تلوث أو تخلق تهديدا خطيرا ووشيكا للتسبب في مثل تلك الأضرار .

9- **" أضرار التلوث "** تعنى :

أ) خسارة أو ضرر يتم التسبب فيه خارج السفينة بتلويث ناتج عن تسرب أو تصريف زيت الوقود من السفينة كلما قد يحدث مثل ذلك التسرب أو التصريف بشرط أن التعويض عن الضرر للمحيط بخلاف خسارة الأرباح من مثل ذلك الضرر سوف يتحدد بتكاليف التدابير المعقولة لإعادة الوضع كلما كان ذلك بشكل فعلى التي تتخذ أو يجب اتخاذها.

ب) تكاليف التدابير الوقائية والخسارة أو الضرر اللاحق التي تسبب فيه التدابير الوقائية.

10. **"دولة تسجيل السفينة "** تعنى فيما يخص سفينة مسجلة دولة تسجيل السفينة وفيما يخص سفينة غير مسجلة الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها .

11. **"الحمولة الإجمالية بالطن "** تعنى تلك الحمولة الإجمالية بالطن التي تحسب طبقا للوائح قيس الحمولة بالطن المتضمنة في الملحق1 للاتفاقية الدولية بشأن قياس الحمولة بالطن للسفن 1969 مسيحي .

12. **"المنظمة "** تعنى المنظمة البحرية الدولية.

13. **" الأمين العام "** يعنى الأمين العام للمنظمة.

مادة 2
مجال التطبيق

أن هذه الاتفاقية سوف تطبق حصرا :

أ) على أضرار التلوث التي يتم التسبب فيه:

1- بالإقليم بما يشمل المياه الإقليمية لدولة العضو

2- بالمنطقة الاقتصادية الحصرية لدولة عضو المحددة وفقا للقانون الدولي أو أذا لم تحدد الدولة لعضو مثل تلك المنطقة بمنطقة تتجاوز وتجاور المياه الإقليمية لتلك الدولة تحدد من قبل تلك الدولة طبقا للقانون الدولي وتمتد لمسافة لا تتعدى 200 ميلا بحريا من خطوط القاعدة التي يقاس منها عرض مياهها الإقليمية.

3- على التدابير الوقائية كلما تم اتخاذها للمنع أو للتقليل للحد الأدنى من مثل تلك الأضرار.

المادة 3
المسئولية القانونية لمالك السفينة

1- باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرتين الفرعيتين 3 و 4 سيكون مالك السفينة في زمن وقوع حدث مسئولا قانونيا عن أضرار التلوث بسبب أي زيت وقود على متن أو ينشأ عن السفينة بشرط أنه أذا تكون الحادث من سلسلة من الوقائع لها نفس المنشأ فان المسئولية القانونية سوف تقع على مالك السفينة في زمن الأول من مثل تلك الوقائع.

2- حينما يكون أكثر من شخص واحد مسئولا قانونيا طبقا للفقرة الفرعية 1 فان مسئوليتهم القانونية سوف تكون مشتركة وبصورة منفردة (كل على حدة).

3- سوف لن تقع مسئولية قانونية عن أضرار التلوث فيما يخص مالك السفينة أذا أثبت مالك السفينة أن :

أ) الضرر قد نتج عن فعل من أفعال الحرب العمليات العسكرية الحرب المدنية (أو الاضطرابات) أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي غير قابل للتفادي أو للمقاومة.

ب) الأضرار كانت بشكل كامل نتيجة بفعل أو بإغفال لأداء الواجب تم بنية إحداث أضرار من قبل طرف ثالث.

ج) الأضرار كانت بشكل كامل بسبب الإهمال أو فعل خاطئ أخر من قبل أي حكومة أو سلطة أخرى مسئولة عن صيانة المنائر أو وسائل المساعدات الملاحية الأخرى عند ممارسة مهامها الوظيفية.

4- أذا أثبت مالك السفينة أن ضرر التلوث نتجت بشكل كلى أو جزئي سواء عن فعل أو تقصير في أداء الواجب بنية التسبب في أضرار من قبل الشخص الذي عانى من الأضرار أو نتيجة لإهمال من قبل ذلك الشخص فانه يجوز تبرئة مالك السفينة كليا أو جزئيا من المسئولية القانونية تجاه مثل ذلك الشخص.

5- لا مطالبة بشأن التعويض عن أضرار التلوث سوف تتم ضد مالك السفينة بخلاف ما هو منصوص عليه طبقا لهذه الاتفاقية.

6- لا شيء في هذه الاتفاقية سوف يخل بأي حق للرجوع لمالك السفينة الموجود بشكل مستقل عن هذه الاتفاقية.

المادة 4
الاستثناءات

1- أن هذه الاتفاقية سوف لن تطبق على أضرار التلوث حسبما هي معرفة في اتفاقية المسئولية القانونية لمدنية سواء كان التعويض قابل للدفع من عدمه فيما يتعلق بذلك بموجب تلك الاتفاقية.

2- باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة الفرعية 3 فان أحكام هذه الاتفاقية سوف لن تطبق على السفن الحربية. القطع البحرية الإضافية (أو الثانوية) أو سفن أخرى مملوكة أو مشغلة من قبل الدولة ومستخدمة في الوقت الحالي فقط للخدمة غير التجارية الحكومية.

3- يجوز لدولة العضو أن تقرر تطبيق هذه الاتفاقية على سفنها الحربية وسفن أخرى موصوفة في الفقرة الفرعية 2 في هذه الحالة سوف تخطر الأمين العام بذلك محددة أحكام وشروط مثل ذلك التطبيق.

4- فيما يخص السفن التي تمتلكها دولة العضو وتستخدم لأغراض تجارية فان كل دولة سوف تراعى أجراء المحاكمات في الاختصاصات القضائية المبينة في المادة 9 وسوف تتنازل عن ممارسة الحقوق بشأن كافة عمليات الدفاع التي علي أساسها وضعها كدولة ذات سيادة.

المادة 5
الحوادث التي تشمل سفينتين أو أكثر

عندما يشمل حادث سفينتين أو أكثر وتنتج أضرار تلوث عن ذلك فان مالكي كافة السفن المعنية بالأمر ما لم تتم التبرئة لهم بموجب المادة 3 سوف يكونو مسئولين قانونيا بشكل مشترك وكل على حدة عن كافة مثل تلك الأضرار التي هي ليست قابلة للفصل بشكل معقول .

المادة 6
حد المسئولية القانونية

لاشيء في هذه الاتفاقية سوف يؤثر على حق مالك السفينة والشخص أو الأشخاص الذين يوفرون التأمين أو ضمان مالي أخر لأجل تحديد المسئولية القانونية بموجب أي نظام وطني أو دولي قابل للتطبيق مثل الاتفاقية بشأن حد المسئولية القانونية عن المطالبات البحرية لسنة 1976 مسيحي حسبما عدلت.

المادة 7
التامين الاجباري أو الضمان المالي

1- أن المالك المسجل لسفينة ذات حمولة أجمالية أكبر من 1000طن مسجلة في دولة عضو سيكون مطلوبا منه المحافظة على تأمين أو ضمان مالي أخر مثل ضمان من مصرف أو مؤسسة مالية مشابهة لتغطية المسئولية القانونية للمالك المسجل عن أضرار التلوث بقيمة تساوى حدود المسئولية القانونية بموجب نظام التحديد الوطني أو الدولي القابل للتطبيق ولكن في جميع الأحوال بما لا يتجاوز قيمة محسوبة طبقا للاتفاقية بشأن حد المسئولية عن المطالبات البحرية لسنة 1976 مسيحي حسبما عدلت.

2- سيتم إصدار شهادة تفيد بأن التأمين أو الضمان المالي الأخر يكون ساري المفعول طبقا لأحكام هذه الاتفاقية وذلك لكل سفينة بعد أن تكون السلطة المختصة في بلد عضو قد حددت بأن شروط الفقرة الفرعية 1 قد تم الامتثال لها.

فيما يخص سفينة مسجلة في دولة عضو فان مثل تلك الشهادة ستصدر أو تصدق عليها السلطة المختصة في الدولة التي سجلت بها السفينة فيما يخص سفينة ليست مسجلة في دولة عضو فانه يجوز الإصدار أو التصديق على الشهادة من قبل السلطة بأي دولة عضو.

ستكون هذه الشهادة بالصيغة الواردة في النموذج المعد بملحق هذه الاتفاقية وسوف يحتوى على البيانات التفصيلية التالية :

أ) اسم السفينة أو الحروف المميزة لها وميناء التسجيل.

ب) الاسم ومكان العمل الرئيسي للمالك المسجل ل .

ج) رقم تعريف السفينة طبقا للمنظمة البحرية الدولية (IMO).

د) نوع ومدة الضمان.

الاسم ومكان العمل الرئيسي لشركة التأمين أو الشخص الأخر المقدم للضمان و فيما يكون ذلك مناسبا مكان العمل حيث تم أعداد التأمين أو الضمان الأخر .

3- أ) يجوز لدولة العضو أن تفوض أما مؤسسة أو منظمة معترف بهما من قبلها لأجل إصدار الشهادة المشار أليها في الفقرة الفرعية 2. ستبلغ مثل تلك المؤسسة أو المنظمة تلك الدولة بشأن إصدار كل شهادة في جميع الأحوال ستضمن الدولة العضو بالكامل تمام ودقة الشهادة الصادرة بتلك الكيفية وسوف تتعهد بضمان الترتيبات الضرورية للإيفاء بهذا الواجب.

ب)- ستخطر دولة العضو الأمين العام :

1- بالمسئوليات المحددة وشروط السلطة التي فوضتها إلى مؤسسة أو منظمة معترف بهما من قبلها.

2- بعملية سحب مثل تلك السلطة (أو الصلاحية)

3- التاريخ الذي تسرى فيه أو تسحب مثل تلك السلطة.

أن أي سلطة (أو صلاحية) مفوض بها سوف لن تسرى قبل ثلاثة أشهر من التاريخ الذي تم فيه أخطار بذلك إلى الأمين العام.

ج) أن المؤسسة أو المنظمة المفوضة بإصدار شهادات طبقا لهذه الفقرة الفرعية كحد أدنى ستفوض بسحب تلك الشهادات أذا لم تتم المحافظة علي الشروط التي صدرت بموجبها. في جميع الأحوال فإن المؤسسة أو المنظمة ستقدم تقريرا بمثل ذلك السحب إلى الدولة التي تكون الشهادة قد صدرت بالنيابة عنها.

4- ستكون الشهادة باللغة أو اللغات الرسمية للدولة الصادرة لها.

أذا كانت اللغة المستخدمة هي ليست الانجليزية أو الفرنسية أو الأسبانية فإن النص سوف يشمل ترجمة إلى إحدى تلك اللغات وحينما تقرر الدولة ذلك فإن اللغة الرسمية للدولة يجوز أن يتم إغفالها.

5- سيتم حمل الشهادة على متن السفينة وستودع نسخة منها لدى السلطات التي تحتفظ بملف تسجيل السفينة أو أذا لم تكن السفينة مسجلة في دولة عضو فلدى السلطات القائمة بالإصدار أو التصديق على الشهادة .

6- أن التأمين أو الضمان المالي الأخر سوف لن يستوفيان متطلبات هذه المادة أذا توقفا عن السريان لأسباب غير انتهاء مدة الصلاحية للتأمين أو الضمان المحددة في الشهادة بموجب الفقرة الفرعية 2 من هذه المادة قبل أن تكون مدة ثلاثة أشهر قد انقضت من التاريخ الذي قدم فيه أخطار بنهايتها إلى السلطات المشار أليها في الفقرة الفرعية 5 من هذه المادة ما لم يتم تقديم الشهادة إلى تلك السلطات أو جرى إصدار شهادة جديدة في غضون المدة المذكورة. أن الأحكام السابق بيانها سوف تطبق بشكل مماثل على أي تعديل ينتج عنه أن التأمين أو الضمان لا يعودان مستوفيين لمتطلبات هذه المادة.

7- أن دولة تسجيل السفينة سوف تحدد بمراعاة أحكام هذه المادة شروط الإصدار وصلاحية الشهادة.

8- لا شيء في هذه الاتفاقية سوف يفسر بأنه يمنع دولة عضو من الوثوق في المعلومات المتحصل عليها من دول أخرى أو من المنظمة أو من منظمات دولية أخرى تتعلق بالمركز المالي لمزودي التأمين أو الضمان المالي لأغراض هذه الاتفاقية. في مثل هذه

الحالات فان الدولة العضو التي تثق في مثل تلك المعلومات لا تكون في حل من مسئوليتها كدولة صادرة للشهادة المطلوبة بموجب الفقرة الفرعية 2.

9- أن الشهادات الصادرة أو المصدق عليها بموجب سلطة دولة العضو ستقبل من قبل الدول الأعضاء الأخرى لأغراض هذه الاتفاقية وسوف ينظر أليها من قبل الدول الأعضاء الأخرى على أساس أن لها نفس القوة (أو النفاذ) كشهادات صادرة أو مصدق عليها من قبل حتى لو صدرت أو تم التصديق عليها فيما يخص سفينة ليست مسجلة في دولة العضو. يجوز لدولة العضو في أي وقت أن تطلب التشاور مع الدولة الصادرة أو القائمة بالتصديق أذا ما اعتقدت بأن شركة التأمين أو الضامن المسمى في شهادة التأمين ليس قادرا مالياً على الإيفاء بالواجبات التي تفرضها هذه الاتفاقية.

10- أن أي مطالبة للتعويض عن أضرار التلوث يجوز أن تقدم مباشرة ضد شركة التأمين أو شخص أخر يوفر الضمان المالي لأجل المسئولية القانونية للمالك المسجل عن أضرار التلوث. في مثل هذه الحالة يجوز للمدعى عليه أن يلجأ إلى عمليات الدفاع (بخلاف إشهار إفلاس أو إنهاء مالك السفينة) التي يحق لصاحب السفينة أن يلجأ إليها بما يشمل التقييد الحدي طبقا للمادة 6. بالإضافة إلى ذلك حتى لو أن مالك السفينة لا يحق له تحديد المسئولية القانونية طبقا للمادة 6 فانه يجوز للمدعى عليه أن يحدد المسئولية القانونية بقيمة تساوى قيمة التأمين أو الضمان المالي الأخر المطلوب الاحتفاظ بهي ساري المفعول طبقا للفقرة الفرعية 1. بالإضافة إلى ذلك أيضا يجوز للمدعى عليه أن يلجأ إلى الدفاع بأن أضرار التلوث قد نتجت عن سوء السلوك المتعمد من قبل مالك السفينة ولكن المدعى عليه سوف لن يلجأ إلى أي دفاع أخر قد يحق له أن يلجأ إلى أي إجراءات قضائية يرفعها مالك السفينة ضد المدعى عليه. يحق للمدعى عليه في أي حال من الأحوال أن يطلب ضم (أو إدخال) مالك السفينة كطرف في الإجراءات القضائية.

11. إن دولة العضو سوف لن تسمح لسفينة ترفع علمها تنطبق عليها هذه المادة بأن تعمل في أي وقت ما لم تكن قد صدرت لها شهادة بموجب الفقرتين الفرعيتين 2 أو14.

12. بمراعاة أحكام هذه المادة فان كل دولة عضو سوف تضمن بموجب قانونها الوطني أن التأمين أو الضمان الأخر للمدى المحدود نوعيا في الفقرة 1 يكونان معمول بهما فيما يخص أي سفينة ذات حمولة إجمالية تتجاوز 1000 طن أينما سجلت تدخل أو تغادر

ميناء ما في إقليمها أو تصل إلى أو تغادر تسهيلات لها بعيدا عن السواحل في مياهها الإقليمية.

13. على الرغم مما ورد في أحكام الفقرة الفرعية 5 يجوز لدولة عضو أن تخطر الأمين العام بأنه لأغراض الفقرة 12 ليس مطلوبا من السفن أن تحمل على متنها أو تعد الشهادة المطلوبة بموجب الفقرة الفرعية 2عند الدخول أو مغادرة الموانئ أو الوصول أو مغادرة تسهيلات بعيدا عن السواحل في إقليمها بشرط أن الدولة العضو التي تصدر الشهادة المطلوبة بموجب الفقرة الفرعية 2 تكون قد أخطرت الأمين العام بأنها تحتفظ بسجلات على هيئة (أو بصيغة) الكترونية قابلة لأن يصل إليه كافة الدول الأعضاء تشهد بوجود الشهادة وتمكن الدول الأعضاء من الإيفاء بواجباتها بمقتضى الفقرة الفرعية 2.

14. إن لم تتم المحافظة على لتأمين أو ضمان مالي أخر ساري المفعول فيما يخص سفينة تملكها دولة العضو فان أحكام هذه المادة المتعلقة بذلك سوف لن تكون قابلة للتطبيق على مثل تلك السفينة ولكن السفينة سوف تحمل شهادة صادرة عن السلطة المختصة بالدولة المسجلة فيها السفينة تفيد بأن السفينة تملكها تلك الدولة وبأن المسئولية القانونية للسفينة مغطاة في الحدود المبينة طبقا للفقرة الفرعية 1. إن مثل هده الشهادة سوف تكون أقرب ما يكون من النموذج الموصوف في الفقرة الفرعية 2.

15. يجوز لدولة في زمن التصديق ، القبول ، الاعتماد ، أو الانضمام إلى هذه الاتفاقية ، أو في أي وقت يلي ذلك أن تعلن بأن هذه المادة لا تنطبق على سفن تشغل حصرياً في نطاق مساحة (أو منطقة) تلك الدولة حسبما هو مشار إليه في المادة 2 (أ) (1).

المادة 8
الحدود الزمنية

إن الحقوق في التعويض بموجب هذه الاتفاقية سوف تنتهي ما لم يتخذ إجراء يرفع بشأنها في غضون ثلاثة سنوات من تاريخ وقوع الأضرار. على الرغم من ذلك في جميع لأحوال سوف لن يمكن تقديم طلب للقيام بأي إجراء لمدة تزيد عن ستة سنوات من التاريخ الحادث الذي تسبب فيه الأضرار. حينما يكون الحادث مؤلفاً من سلسلة من الحوادث فان مدة السنوات تحسب من تاريخ وقوع أول الحوادث.

المادة 9
الاختصاص القضائي

1- حينما يقع حادث يتسبب في أضرار تلوث في الإقليم بما يشمل المياه الإقليمية أو في المساحة (أو المنطقة)المشار إليها في المادة 2 (أ) (2) بدولة العضو أو أكثر أو يكون قد تم اتخاذ تدابير وقائية للمنع أو التقليل للحد الأدنى من ضرر التلوث في مثل ذلك الإقليم بما يشمل المياه الإقليمية أو بمثل تلك المساحة (أو المنطقة) فإن الإجراءات لأجل التعويض ضد مالك السفينة شركة التأمين أو الشخص الأخر الموفر للضمان بشأن المسئولية القانونية لمالك السفينة يجوز أن ترفع فقط في محاكم أي من مثل تلك الدول الأعضاء.

2- إن إخطار بأي إجراء متخذ بموجب الفقرة الفرعية 1 سوف يوجه إلى كل مدعى عليه.

3- ستضمن كل دولة عضوا بأن تكون لمحاكمها الاختصاص القضائي لتداول إجراءات بشأن التعويض بموجب هذه الاتفاقية.

المادة 10
الاعتراف والتنفيذ

1- إن أي حكم يصدر عن محكمة ذات اختصاص قضائي طبقا للمادة 9 يكون قابلا للتنفيذ في دولة المنشأ حيث لا يكون بعد خاضعا لأشكال معتادة من المراجعة سوف يتم الاعتراف به في أي دولة عضو باستثناء:

أ) حينما يكون قد تم الحصول على الحكم عن طريق الاحتيال.

ب) عندما لم يتم توجيه إخطار بمدة معقولة إلى المدعى عليه وفرصة عادلة لعرض قضيته (أو قضيتها).

2 - إن حكماً معترف به بموجب لفقرة 1 سيكون قابلا للتنفيذ في كل دولة عضو بمجرد أن يكون قد تم الامتثال للنواحي الشكلية الرسمية. إن النواحي الشكلية الرسمية لن تسمح لوقائع حالة القضية بأن يعاد فتحها.

المادة 11
مادة الإلغاء

إن هذه الاتفاقية سوف تلغى أي اتفاقية معمول بها أو مفتوحة للتوقيع التصديق عليها أو الانضمام إليها عند التاريخ الذي فتحت فيه هذه الاتفاقية للتوقيع عليها ولكن فقط للحد الذي تكون فيه مثل تلك الاتفاقية في تنازع معها وعلى الغرم من ذلك فانه لاشيء في هذه المادة سوف يؤثر على واجبات الدول الأعضاء أمام دول ليست أعضاء في هذه الاتفاقية تنشأ بموجب مثل هذه الاتفاقية.

المادة 12
التوقيع ، التصديق ، القبول ، الاعتماد والانضمام

1- ستكون هذه الاتفاقية مفتوحة للتوقيع عليها في المقر الرئيسي للمنظمة بداية من 1 أكتوبر 2001 مسيحي إلى غاية 30 سبتمبر 2002 مسيحي وستظل بعد ذلك مفتوحة للانضمام إليها.

2- يجوز للدول أن تعبر عن موافقتها على أن تكون ملزمة بهذه الاتفاقية من خلال:

أ) التوقيع بدون تحفظ فيما يخص التصديق ، القبول أو الاعتماد.

ب) التوقيع بمراعاة القيام بالتصديق ، القبول أو الاعتماد.

ج) الانضمام.

3- سيتم تنفيذ عمليات التصديق، القبول، الاعتماد أو الانضمام من خلال إيداع مستند تحريري في الخصوص لدى الأمين العام.

4-إن أي مستند تحريري للتصديق أو القبول أو الاعتماد أو الانضمام يتم إيداعه بعد الدخول لحيز التنفيذ وتعديل هذه الاتفاقية فيما يخص كافة الدول الأعضاء أو بعد الانتهاء من كافة التدابير المطلوبة للدخول إلى حيز التنفيذ للتعديل فيما يخص تلك الدول الأعضاء سوف يطبق على هذه الاتفاقية حسبما هو معدلة بالتعديل .

المادة 13
الدول ذات أكثر من نظام قانوني واحد

1- في حالة إن دولة ما لديها وحدتين إقليميتين أو أكثر تطبق فيها أنظمة مختلفة من القونين ذات الصلة بمسائل تتناولها هذه الاتفاقية فانه يجوز لها في زمن التوقيع ، التصديق ، الاعتماد أو الانضمام أن تعلن بأن هذه الاتفاقية سوف تمتد على كافة وحداتها الإقليمية أو على وحدة واحدة أو أكثر منها فقط ويجوز أن تعدل هذا الإعلان بتقديم إعلان أخر في أي وقت.

2- إن أيا من مثل تلك الإعلانات سوف يتم إخطار الأمين العام بها وسوف تبين بشكل صريح الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية.

3- فيما يتعلق بدولة عضو تكون قد أصدرت مثل هذا الإعلان :

أ) في تعريف "المالك المسجل " بالمادة 1 (4) تكون الإشارات المرجعية إلى دولة ما سوف تفسر بأنها إشارات مرجعية إلى مثل تلك الوحدة الإقليمية.

ب) إن الإشارات المرجعية إلى دولة تسجيل السفينة وفيما يتعلق بشهادة التأمين الاجبارى إلى الدولة الصادرة لها أو المصدقة عليها سوف تفسر بأنها تشير إلى الوحدة الإقليمية التي سجلت فيها السفينة والذي تصدر أو تصدق على الشهادة.

ج) إن الإشارات المرجعية في هذه الاتفاقية إلى شروط القانون الوطني سوف تفسر بأنها أشارات مرجعية إلى شروط قانون الوحدة الإقليمية ذات الصلة، و

د) إن الإشارات المرجعية في المادتين 9 ، 10 إلى المحاكم وللأحكام التي يجب الاعتراف بها في الدول الأعضاء ، سوف تفسر كل إشارات مرجعية للمحاكم ، وللأحكام التي يجب الاعتراف بها في الوحدة الإقليمية ذات الصلة.

المادة 14
الدخول لحيز التنفيذ

1- إن هذه الاتفاقية ستدخل لحيز التنفيذ في سنة واحدة التي تلي التاريخ الذي تكون فيه 18 دولة ، بما يشمل خمس دول لدى كل واحدة منها مجموع حمولة إجمالية بالطن لا تقل عن 1 مليون طن ، قد قامت إما بالتوقيع على الاتفاقية بدون تحفظ فيما يخص التصديق القبول أو الاعتماد أو تكون قد أودعت محررات مستنديه تفيد التصديق ، القبول أو الاعتماد أو الانضمام لدى الأمين العام .

2- لكل دولة تقوم بالتصديق ، القبول ، الاعتماد أو الانضمام إليها بعد أن تكون الشروط الواردة في الفقرة الفرعية 1 للدخول لحيز التنفيذ قد استوفيت ، فان هذه الاتفاقية ستسري في ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع مثل تلك الدولة للمحرر المستند المناسب .

المادة 15
الإنهاء للعلاقة مع الاتفاقية (أو التنصل منها)

1- يجوز لأي دولة عضو أن تتنصل من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد التاريخ الذي تدخل فيه هذه الاتفاقية لحيز التنفيذ.

2- إن التنصل من هذه الاتفاقية سيسرى بإيداع مستند محرر لدى الأمين العام .

3- إن عملية التنصل سوف تسرى لمدة عام واحد، أو مثل تلك المدة الأطول حسبما يجوز تحديد ذلك في المستند التحريري للتنصل بعد إيداعها لدى الأمين العام.

المادة 16
المراجعة أو التعديل

1- إن مؤتمرا لغرض المراجعة أو التعديل لهذه الاتفاقية يجوز أن تعقده المنظمة.

2- ستقوم المنظمة بالدعوة لانعقاد مؤتمر للدول الأعضاء لأجل مراجعة وتعديل هذه الاتفاقية بناءا على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول الأعضاء.

المادة 17
عملية الإيداع

1- سيتم إيداع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام.

2- سيقوم الأمين العام:

أ) بإبلاغ كافة الدول التي وقعت على أو انضمت إلى هذه الاتفاقية بما يلي:

1- كل توقيع جديد أو إيداع لمحرر مستند إلى جانب تاريخ القيام بذلك.

2- التاريخ الذي دخلت فيه هذه الاتفاقية لحيز التنفيذ.

3- تاريخ الإيداع والتاريخ الذي تسرى فيه عملية التنصل.

4- الإقرارات والإخطارات الأخرى التي تتم بموجب هذه الاتفاقية.

ب) إرسال نسخ طبق الأصل معتمدة من هذه الاتفاقية إلى كافة الدول الموقعة والى كافة الدول التي تنضم إلى هذه الاتفاقية.

المادة 18
الإحالة إلى الأمم المتحدة

بمجرد أن تدخل هذه الاتفاقية لحيز التنفيذ، فإن النص سيحال من قبل الأمين العام للأمم المتحدة لغرض التسجيل والنشر طبقا للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة.

المادة 19
اللغات

حررت هذه الاتفاقية من أصل واحد باللغات العربية، الصينية، الانجليزية، الفرنسية، الروسية، والأسبانية وكل نص يكون أصيلا.

صيغت في لندن هذا اليوم الثالث و العشرين من شهر مارس سنة 2001 مسيحي.

رقم الملف : .....

التاريخ : ...../...../..... 13و.ر

الموافق : ...../...../..... 20 ف

للشهادة على ذلك ، فان الموقعين أدناه المفوضين حسب الأصول من قبل حكوماتهم لهذا الغرض قد قاموا بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

شهادة تأمين أو ضمان مالي أخر فيما يخص المسئولية القانونية المدنية

عن أضرار التلوث بأضرار زيت الوقود المتسخ

صادرة طبقا لأحكام المادة 7 من الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية القانونية المدنية عن أضرار التلوث بزيت الوقود المتسخ لسنة 2001 مسيحي.

اسم السفينة	الرقم المميز أو الحروف المميزة	رقم تعريف السفينة لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO)	ميناء التسجيل	الاسم والعنوان الكامل للمقر الرئيسي لإدارة الأعمال للمالك المسجل

بهذا نشهد بأنه توجد وثيقة تأمين و ضمان مالي ساري المفعول فيما يخص السفينة المبينة أعلاه وتستوفى شروط المادة 7 من الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية القانونية المدنية عن أضرار التلوث بزيت الوقود المتسخ ، لسنة 2001 مسيحي .

نوع الضمان : .....

مدة الضمان :.....

اسم وعنوان شركة (شركات) التأمين و\ أو الضامن (الضامنين) :.....

الاسم :.....

العنوان :.....

أن هذه الشهادة سارية المفعول لغاية :.....

صادرة أو مصدق عليها من قبل حكومة :.....

(تحدد الدولة بالكامل)

أو

أن النص التالي سوف يستخدم عندما تستفيد دولة عضو من المادة 7 (3).

أن الشهادة التالية صادرة بموجب سلطة الحكومة .....

(تحدد الدولة بالاسم) من قبل :.....(يحدد اسم المؤسسة أو المنظمة) .

في ..... بتاريخ .....

(المكان) (يحدد التاريخ) .

.....

(توقيع وصفة المسئول الرسمي القائم بالإصدار أو التصديق)

ملاحظات توضيحية :

1- إذا كان ذلك مرغوبا فإن تحديد الدولة قد يتضمن إشارة مرجعية إلى السلطة العمومية المختصة بالبلد حيث صدرت الشهادة.

2- إذا كانت القيمة الإجمالية للضمان قد وفرت من أكثر من مصدر واحد فإن القيمة من قبل كل مصدر يجب أن تتم الإشارة إليها.

3- إذا تم توفير الضمان بطرق متعددة ، فإنه يجب ذكرها.

4- إن بيان الإدخال "مدة الضمان " يجب أن يوضح التاريخ الذي يسرى فيه مثل ذلك الضمان.

5- إن بيان الإدخال (" عنوان شركة (شركات)) التأمين يجب أن يبين المكان الرئيسي لإدارة الأعمال لشركة (شركات) التأمين أو الضامن (الضامنين).

إذا كان ذلك مناسبا فإن المكان الذي تم فيه إعداد التأمين أو الضمان الأخر سوف يتم تحديده.

المهندس : حسن عبدالمولى نوارة

مدير أدارة السلامة وحماية البيئة البحرية