قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ٣٢ لسنة ٢٠٠٩

بالموافقة على انضمام حكومة جمهورية مصر العربية إلى الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى والتى أقرت فى لندن بتاريخ ٢٣/٣/٢٠٠١

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفقرة الثانية من المادة (١٥١) من الدستور ؛

وبعد أخذ رأى مجلس الوزراء ؛

قـــــرر :

(مادة وحيدة)

ووفق على انضمام حكومة جمهورية مصر العربية إلى الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى ، والتى أقرت فى لندن بتاريخ ٢٣/٣/٢٠٠١ ، وذلك مع التحفظ بشرط التصديق .

صدر برئاسة الجمهورية فى ٢٩ المحرم سنة ١٤٣٠ هـ

(الموافق ٢٦ يناير سنة ٢٠٠٩ م) .

حسنى مبارك

وافق مجلس الشعب على هذا القرار بجلسته المعقودة فى ٧ ربيع الأول سنة ١٤٣٠ هـ

(الموافق ٤ مارس سنة ٢٠٠٩ م) .

الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بوقود السفن الزيتى لعام ٢٠٠١

إن الدول الأطراف فى هذه الاتفاقية :

إذ تستذكر المادة ١٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار لعام ١٩٨٢ ، التى تنص على أن الدول يجب أن تتخذ جميع ما يلزم من تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه ،

وإذ تستذكر أيضًا المادة ٢٣٥ من تلك الاتفاقية التى تنص على أنه يجب على الدول ، لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية ، أن تتعاون فى تطوير قواعد القانون الدولى ذات الصلة ،

وإذ تضع فى اعتبارها أن الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتى لعام ١٩٩٢ ، والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولى للتعويض عن أضرار التلوث الزيتى لعام ١٩٩٢ قد نجحتا فى كفالة تعويض الأشخاص الذين تعرضوا لأضرار سببها التلوث الناجم عن تسرب أو تصريف الزيت السائب المنقول بحراً عن طريق السفن ،

وإذ تضع فى اعتبارها أيضًا أن الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً لعام ١٩٩٦ قد اعتمدت لتوفير تعويض كاف وسريع وفعال عن الأضرار الناجمة عن الحوادث المتصلة بنقل المواد الخطيرة والضارة عن طريق البحر ،

وإذ تعترف بأهمية تحديد مسؤولية شيئية عن جميع أشكال التلوث الزيتى ترتبط بحد ملائم لمستوى تلك المسؤولية ،

وإذ ترى أن الأمر يستلزم وضع تدابير تكميلية ضمانًا لدفع تعويض كاف وسريع وفعال عن الأضرار التى يسببها التلوث الناجم عن تسرب أو تصريف وقود السفن الزيتى منها ،

ورغبةً منها فى اعتماد قواعد وإجراءات دولية موحدة لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية وتوفير تعويض كاف فى هذه الحالات ،

قد اتفقت على ما يلى :

المادة (١)

تعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية :

١ - تعنى « السفينة » أى مركب صالح للملاحة البحرية وأية مركبة عائمة فى البحر من أى نوع كان .

٢ - ويعنى « الشخص » أى فرد أو شركة تضامن ، أو هيئة عامة أو خاصة ، سواء أكانت اعتبارية أم لا ، بما فى ذلك أى دولة أو أى من الأقسام الفرعية المكونة لها .

٣ - ويعنى « مالك السفينة » المالك ، وتشمل هذه الصفة المالك المسجل ، ومستأجر السفينة غير المطقمة ، والقائم على إدارة السفينة ومشغلها .

٤ - ويعنى « المالك المسجل » الشخص أو الأشخاص الذين سجلت السفينة بأسمائهم أو يعنى ، فى حالة عدم تسجيل السفينة ، الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة . ولكن إذا كانت السفينة مملوكة لدولة وتشغلها شركة مسجلة فى تلك الدولة بوصفها مشغل السفينة فإن « المالك المسجل » يعنى عندئذ هذه الشركة .

٥ - ويعنى « وقود السفن الزيتى » أى زيت معدنى هيدروكربونى ، ويشمل ذلك زيت التزنيق ، المستخدم أو المتوخى استخدامه لتشغيل السفينة أو دفعها ، وأى مخلفات من هذه الزيوت .

٦ - وتعنى « اتفاقية المسؤولية المدنية » الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتى لعام ١٩٩٢ ، بصيغتها المعدلة .

٧ - وتعنى « التدابير الوقائية » أى تدابير معقولة يتخذها أى شخص بعد وقوع حادث ما لتجنب أضرار التلوث أو تقليلها إلى أدنى حد .

٨ - وتعنى « الحادثة » أى واقعة ، أو أى سلسلة من الوقائع ذات منشأ واحد ، تسبب أضرار التلوث أو تسفر عن تهديد جسيم وداهم بتسبيب هذه الأضرار .

٩ - وتعنى « أضرار التلوث » ما يلى :

(أ) الخسائر أو الأضرار الواقعة خارج السفينة من جراء تلوث نجم عن تسرب أو تصريف وقود السفينة الزيتى ، أينما وقع هذا التسرب أو التصريف ، شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة ، والذى لا يشمل أى خسائر فى الأرباح تكون قد نجمت عن هذا الإتلاف ، على تكاليف تدابير الإصلاح المعقولة التى نفذت بالفعل أو التى يعتزم تنفيذها ؛ و

(ب) تكاليف التدابير الوقائية ، والخسائر أو الأضرار الأخرى المترتبة على هذه التدابير .

١٠ - وتعنى « دولة تسجيل السفينة » ، فيما يتعلق بسفينة مسجلة ، الدولة التى سجلت فيها السفينة وتعنى ، فيما يتعلق بسفينة غير مسجلة ، الدولة التى يحق للسفينة أن ترفع علمها .

١١ - وتعنى « الحمولة الإجمالية » الحمولة الإجمالية محسوبة وفقًا للوائح قياس الحمولة الواردة فى المرفق ١ من الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن ، لعام ١٩٦٩

١٢ - وتعنى « المنظمة » المنظمة البحرية الدولية .

١٣ - ويعنى « الأمين العام » الأمين العام للمنظمة .

المادة (٢)

نطاق التطبيق

لا تنطبق هذه الاتفاقية إلا على ما يلى :

(أ) أضرار التلوث الواقعة :

(i) فى أراضى دولة طرف ، ويشمل ذلك بحرها الإقليمى ؛ و

(ii) فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة طرف ، المحددة وفقًا للقانون الدولى أو ، إذا لم تكن دولة طرف قد حددت هذه المنطقة ، ففى منطقة واقعة وراء البحر الإقليمى لتلك الدولة وملاصقة له تحددها تلك الدولة وفقًا للقانون الدولى ، على ألا تمتد إلى مسافة تتجاوز ٢٠٠ ميل بحرى من خط الأساس الذى يقاس منه عرض بحرها الإقليمى ،

(ب) التدابير الوقائية ، أينما اتخذت ، لتجنب هذه الأضرار أو تقليلها إلى أدنى حد .

المادة (٣)

مسؤولية مالك السفينة

١ - باستثناء ما تنص عليه الفقرتين (٣ و ٤) يكون مالك السفينة وقت وقوع الحادثة مسؤولاً عن أضرار التلوث الذى تسبب فيه أى وقود زيتى للسفينة موجود على متنها أو صادر عنها ، شريطة أن تسند المسؤولية ، إذا كانت الحادثة تتألف من سلسلة وقائع ذات منشأ واحد ، إلى مالك السفينة وقت حدوث أول هذه الوقائع .

٢ - إذا اشترك أكثر من شخص واحد فى تحمل المسؤولية وفقًا للفقرة ١ ، وجب أن تكون مسؤوليتهم تضامنية وتكافلية .

٣ - لا يتحمل مالك السفينة أى مسؤولية عن أضرار التلوث إذا أثبت ما يلى :

(أ) أن الأضرار قد نجمت عن عمل من أعمال الحرب ، أو القتال ، أو الحرب الأهلية ، أو التمرد ، أو بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائى وحتمى وقاهر ؛ أو

(ب) أن الأضرار قد نجمت كليًا عن فعل أو تقصير أتاه طرف ثالث بنية إحداث الضرر ؛ أو

(ج) أن الأضرار قد نجمت كليًا عن إهمال أو تصرف خاطئ آخر صدر عن حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المعينات الملاحية الأخرى ، فى إطار ممارستها لوظيفتها تلك .

٤ - إذا أثبت مالك السفينة أن أضرار التلوث قد نجمت كليًا أو جزئيًا عن فعل أو تقصير آتاه بنية إحداث الضرر الشخص الذى تعرض لهذا الضرر ، أو عن إهمال ذلك الشخص ، جاز إعفاء مالك السفينة كليًا أو جزئيًا من مسؤوليته إزاء ذلك الشخص .

٥ - لا يجوز رفع أى دعوى تعويض عن أضرار التلوث ضد مالك السفينة إلا وفقًا لهذه الاتفاقية .

٦ - ليس فى هذه الاتفاقية ما يخل بأى حق فى الرجوع يتمتع به مالك السفينة بمعزل عن هذه الاتفاقية .

المادة (٤)

الاستثناءات

١ - لا تنطبق هذه الاتفاقية على أضرار التلوث المعرفة فى اتفاقية المسؤولية المدنية ، وذلك بصرف النظر عن استحقاق أو عدم استحقاق التعويض عن هذه الأضرار بموجب الاتفاقية المذكورة .

٢ - باستثناء ما نص عليه فى الفقرة (٣) لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على السفن الحربية ، أو السفن الحربية المساعدة ، أو السفن الأخرى التى تملكها أو تشغلها إحدى الدول وتستخدمها بصفة مؤقتة فى أغراض حكومية غير تجارية فحسب .

٣ - يجوز لأى دولة طرف أن تقرر تطبيق هذه الاتفاقية على سفنها الحربية أو سفنها الأخرى الموصوفة فى الفقرة ٢ وفى هذه الحالة عليها أن تخطر الأمين العام بذلك مبينة شروط وظروف هذا التطبيق .

٤ - فيما يتعلق بالسفن التى تملكها دولة طرف وتستخدمها فى الأغراض التجارية ، تخضع كل دولة للمقاضاة فى الولاية القضائية المبينة فى المادة (٩) وتتخلى عن جميع الدفوع المستندة إلى مركزها كدولة ذات سيادة .

المادة (٥)

الحادثات التى تشمل سفينتين أو أكثر

عندما تقع حادثة تشمل سفينتين أو أكثر وتنجم عنها أضرار تلوث ، يتحمل مالكو جميع السفن المعنية ، إلا إذا انتفعوا بإعفاء قررته لهم المادة (٣) مسؤولية تضامنية وتكافلية عن كل الأضرار التى تتعذر تجزئتها فى التصور المعقول .

المادة (٦)

حدود المسؤولية

ليس فى هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق مالك السفينة والشخص أو الأشخاص الذين يوفرون التأمين أو ضمان مالى آخر فى الحد من مسؤوليتهم بموجب أى نظام وطنى أو دولى واجب الانطباق ، مثل اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ بصيغتها المعدلة .

المـادة (٧)

التأمين الإجبارى أو الضمان المالى

١ - يجب على المالك المسجل لسفينة مسجلة فى دولة طرف تزيد حمولتها الإجمالية على ١٠٠٠ طن أن يكتتب فى تأمين أو ضمان مالى آخر كضمان من بنك أو من مؤسسة مالية مماثلة ، لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث بمبلغ يعادل حدود المسؤولية المقررة بموجب نظام حدود المسؤولية الوطنى أو الدولى واجب الانطباق ، على ألا يتجاوز فى جميع الأحوال المبلغ المحسوب وفقاً لاتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ بصيغتها المعدلة .

٢ - يجب أن تصدر لكل سفينة شهادة تؤكد أنها مغطاة بتأمين أو بضمان مالى آخر نافذ المفعول وفقًا لأحكام هذه الاتفاقية ، وذلك بعد أن تقرر السلطة المختصة فى الدولة الطرف أن متطلبات الفقرة ١ قد تم الامتثال لها ، وفيما يتعلق بالسفينة المسجلة فى دولة طرف ، يجب أن تصدر هذه الشهادة أو أن يصادق عليها من جانب السلطة المختصة للدولة التى سجلت فيها السفينة ؛ وفيما يتعلق بالسفينة غير المسجلة فى دولة طرف ، يجوز أن تصدر هذه الشهادة أو أن يصادق عليها من جانب السلطة المختصة فى أى دولة من الدول الأطراف . ويجب أن تطابق هذه الشهادة النموذج المبين فى مرفق هذه الاتفاقية ، وأن تتضمن التفاصيل التالية :

(أ) اسم السفينة ، والرقم المميز أو الحروف المميزة لها ، وميناء تسجيلها ؛

(ب) اسم المالك المسجل ومقر عمله الرئيسى ؛

(ج) رقم المنظمة البحرية الدولية لتعريف السفينة ؛

(د) نوع الضمان ومدته ؛

(هـ) اسم المؤمن لديه أو أى شخص آخر مقدم للضمان ومقر عمله الرئيسى ، وعند الاقتضاء مقر العمل الذى تم فيه الاكتتاب فى التأمين أو الضمان ؛

(و) فترة سريان الشهادة التى يجب ألا تزيد على فترة سريان التأمين أو الضمان .

٣ - (أ) يجوز لدولة طرف أن ترخص لمؤسسة أو منظمة تعترف بها أن تصدر الشهادة المشار إليها فى الفقرة (٢) ويجب على هذه المؤسسة أو المنظمة أن تخطر تلك الدولة بإصدار كل شهادة . وتضمن الدولة الطرف بصورة تامة ، فى جميع الأحوال ، اكتمال ودقة الشهادة الصادرة على هذا النحو وتتعهد باتخاذ التدابير اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .

(ب) على الدولة الطرف أن تخطر الأمين العام بما يلى :

(i) المسؤوليات والشروط المحددة للصلاحية المفوضة إلى المؤسسة أو المنظمة التى تعترف بها ؛

(ii) سحب هذه الصلاحية ؛

(iii) تاريخ نفاذ مفعول هذه الصلاحية أو سحبها .

ولا يسرى مفعول أى صلاحية مفوضة إلا بعد انقضاء ثلاثة أشهر من تاريخ إخطار الأمين العام بها .

(ج) يجب أن يرخص على الأقل للمؤسسة أو المنظمة المفوضة فى إصدار الشهادات وفقًا لهذه الفقرة بأن تسحب هذه الشهادات فى حالة الإخلال بالشروط التى صدرت بموجبها . ويجب على السلطة أو المنظمة ، فى جميع الأحوال ، أن تبلغ بسحب شهادة الدولة التى أصدرت بالنيابة عنها هذه الشهادة .

٤ - تحرر الشهادة باللغة أو اللغات الرسمية للدولة المصدرة لها . وإذا لم تكن اللغة المستخدمة هى الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية ، وجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات ، ويجوز عدم استخدام اللغة الرسمية للدولة إذا قررت هذه الدولة ذلك .

٥ - يجب أن تتوافر الشهادة على متن السفينة وأن تودع نسخة منها لدى السلطات التى تمسك الملف الخاص بسجل السفينة ، أو أن تودع ، إذا كانت السفينة غير مسجلة فى دولة طرف ، لدى السلطات التى أصدرت الشهادة أو صادقت عليها .

٦ - لا يعتبر التأمين أو الضمان المالى الآخر مستوفيًا لمتطلبات هذه المادة إذا أمكن له أن ينتهى ، لأسباب غير انقضاء فترة صلاحية التأمين أو الضمان المبينة فى الشهادة بموجب الفقرة - من هذه المادة . قبل مرور ثلاثة أشهر من تاريخ إبلاغ السلطات المشار إليها فى الفقرة (٥) من هذه المادة بانتهاء التأمين والضمان ، مالم تكن الشهادة قد ردت إلى هذه السلطات أو ما لم تكن شهادة جديدة قد صدرت خلال الفترة المذكورة . وتنطبق الأحكام السابقة أيضًا على أى تعديل للتأمين أو الضمان يفقده استيفاء لمتطلبات هذه المادة .

٧ - تقرر الدولة التى سجلت فيها السفينة ، رهنًا بأحكام هذه المادة ، شروط إصدار الشهادة وسريانها .

٨ - ليس فى هذه الاتفاقية ما يمكن تفسيره على أنه يمنع دولة طرفًا من الاعتداد بالمعلومات التى حصلت عليها من دول أخرى أو من المنظمة أو من منظمات دولية أخرى بشأن المركز المالى لمقدمى التأمين أو الضمان المالى لأغراض هذه الاتفاقية . وفى هذه الحالات ، لا تخلى الدولة الطرف المعتدة بتلك المعلومات من مسؤوليتها بوصفها الدولة المصدرة للشهادة التى تستوجبها الفقرة (٢) .

٩ - الشهادات الصادرة أو المصادق عليها بموجب سلطة دولة طرف يجب أن تقبلها سائر الدول الأطراف لأغراض هذه الاتفاقية وأن تنظر إليها سائر الأطراف على أنها تتمتع بنفس مفعول الشهادات الصادرة أو المصادق عليها من جانبها هى ذاتها ، حتى إذا كانت هذه الشهادات صادرة أو مصادقًا عليها لسفينة غير مسجلة فى دولة طرف . ويجوز لدولة طرف أن تطلب فى أى وقت من الأوقات التشاور مع الدولة التى أصدرت الشهادة أو صادقت عليها إذا رأت أن المؤمن لديه أو الضامن الذى يرد اسمه فى شهادة التأمين غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالالتزامات التى تفرضها هذه الاتفاقية .

١٠ - يجوز رفع أى دعوى تعويض عن أضرار التلوث مباشرة ضد المؤمن لديه أو الشخص الآخر مقدم الضمان المالى الذى يغطى مسؤولية المالك المسجل عن أضرار التلوث . وفى هذه الحالة ، يجوز المدعى عليه اللجوء إلى الدفوع (عدا إفلاس

مالك السفينة أو تصفية ممتلكاته) التى يحق لمالك السفينة ذاته اللجؤ إليها ، ومنها حدود المسؤولية عملا بالمادة ٦ كما يجوز للمدعى عليه ، حتى إذا كان لا يحق لمالك السفينة أن يحد من مسؤوليته وفقا للمادة (٦) أن يحد من مسؤوليته هو حتى مبلغ يعادل مبلغ التأمين أو الضمان المالى الآخر المطلوب الاكتتاب فيه وفقًا للفقرة (١) ويجوز للمدعى عليه ، بالإضافة إلى ذلك ، أن يدفع بأن أضرارالتلوث قد نجمت عن سوء تصرف مقصود صدر عن مالك السفينة ، ولكن لا يجوز له اللجؤ إلى أى دفع آخر كان يحق له أن يلجأ إليه فى دعوى يقيمها عليه مالك السفينة . وللمدعى عليه ، فى جميع الأحوال ، أن يلزم مالك السفينة بالانضمام إلى الدعوى .

١١ - لا يجوز لدولة طرف أن تسمح ، فى أى وقت من الأوقات ، بتشغيل سفينة ترفع علمها وتنطبق عليها هذه المادة مالم تكن قد صدرت لها شهادة بموجب الفقرة (٢) أو الفقرة (١٤) .

١٢ - رهنًا بأحكام هذه المادة ، تكفل كل دولة طرف ، بموجب قانونها الوطنى . أن تكون أى سفينة تزيد حمولتها الإجمالية على ١٠٠٠ طن ، بصرف النظر عن مكان تسجيلها ، تدخل ميناء يقع فى أراضيها أو تغادره ، أو تصل إلى مرفق بحرى يقع فى بحرها الإقليمى أو تغادره ، مغطاة بتأمين أو بضمان آخر يناظر المقدار المبين فى الفقرة (١) .

١٣ - يجوز للدولة الطرف ، دون الإخلال بأحكام الفقرة ٥ ، أن تخطر الأمين العام بأن السفن غير ملزمة ، لأغراض الفقرة (١٢) بأن تحمل على متنها أو بأن تستخرج الشهادة التى تستوجبها الفقرة (٢) عند دخولها إلى الموانئ الواقعة فى أراضيها أو مغادرتها أو عند وصولها إلى المرافق البحرية الواقعة فى أراضيها أو مغادرتها ، شريطة أن تكون الدولة الطرف التى أصدرت الشهادة التى تستوجبها الفقرة (٢) قد أخطرت الأمين العام بأنها تمسك سجلات فى صورة الكترونية ، تستطيع جميع الدول الأطراف الوصول إليها ، تؤكد وجود الشهادة وتتيح للدول الأطراف الوفاء بالتزاماتها بموجب الفقرة (١٢) .

١٤ - إذا لم تكن سفينة تملكها دولة طرف مغطاة بتأمين أو بضمان مالى آخر لا تطبق عليها الأحكام ذات الصلة من هذه المادة ، ولكن على السفينة أن تحمل شهادة صادرة من السلطة المختصة فى دولة تسجيل السفينة تفيد أن السفينة مملوكة لتلك الدولة وأن مسؤولية السفينة مغطاة ضمن الحدود المقررة وفقا للفقرة (١) ، ويجب أن تناظر هذه الشهادة إلى أقصى حد ممكن النموذج المبين فى الفقرة (٢) .

١٥ - يجوز لأى دولة أن تعلن ، وقت التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها ، أو فى أى وقت لاحق ، أن هذه المادة لا تنطبق على السفن التى ينحصر تشغيلها داخل المنطقة المشار إليها فى المادة ٢ (أ) (i) من تلك الدولة .

المادة (٨)

المهل الزمنية

تسقط الحقوق فى التعويض المقررة بموجب هذه الاتفاقية إن لم ترفع دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية فى غضون ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر . ولكن لا يجوز ، بأى حال من الأحوال ، رفع دعوى بعد ست سنوات من تاريخ الحادثة التى سببت الضرر . وإذا كانت هذه الحادثة تتألف من سلسلة وقائع ، تحسب فترة السنوات الست من تاريخ حدوث أول واقعة .

المادة (٩)

الولاية القضائية

١ - عندما تسبب حادثة أضرار تلوث فى أراض ، تشمل البحر الإقليمى ، أو فى منطقة أشير إليها فى المادة ٢ (أ) (ii) تتبع دولة أو أكثر من الدول الأطراف ، أو عندما تكون تدابير وقائية تستهدف تجنب أضرار التلوث أو تقليلها قد اتخذت فى هذه الأراضى ، التى تشمل البحر الإقليمى ، أو فى تلك المنطقة ، لا يجوز رفع دعاوى التعويض على مالك السفينة أو المؤمن لديه أو الشخص الآخر مقدم الضمان الذى يغطى مسؤولية مالك السفينة إلا أمام محاكم أى من هذه الدول الأطراف .

٢ - يمنح كل مدع عليه مهلة معقولة قبل النظر فى أى دعوى ترفع بموجب الفقرة (١) .

٣ - تكفل كل دولة طرف تمتع محاكمها بالولاية القضائية اللازمة للنظر فى دعاوى التعويض المرفوعة بموجب هذه الاتفاقية .

المادة (١٠)

الاعتراف بالأحكام وانفاذها

١ - يعترف فى أى دولة طرف بأى حكم تصدره محكمة مختصة وفقًا للمادة ٩، يكون واجب النفاذ فى دولة المنشأ ولا يخضع فيها بعد ذلك لأشكال المراجعة العادية ، إلا إذا :

(أ) كان قد تم الحصول على الحكم عن طريق التحايل ؛ أو

(ب) كان المدّعى عليه لم يمنح مهلة معقولة قبل نظر الدعوى ولم يمنح فرصة عادلة لعرض قضيته .

٢ - يكون الحكم المعترف به بموجب الفقرة ١ واجب النفاذ فى كل دولة طرف بمجرد الامتثال للإجراءات الشكلية المطلوبة فى تلك الدولة . ولا يجوز أن تسمح هذه الإجراءات بإعادة فتح موضوع الدعوى .

المادة (١١)

حكم خاص بالإبطال

تبطل هذه الاتفاقية أى اتفاقية تكون نافذة المفعول أو يكون باب التوقيع عليها أو التصديق عليها أو الانضمام إليها مفتوحًا فى تاريخ فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية ، وذلك إلى الحد الذى تتعارض فيه مع الاتفاقية الحالية ، ولكن ليس فى هذه المادة ما يؤثر على الالتزامات التى تتحملها ، بموجب أى اتفاقية من هذا النوع ، الدول الأطراف فى الاتفاقية الحالية إزاء الدول غير الأطراف فيها .

المادة (١٢)

التوقيع . والتصديق . والقبول . والموافقة . والانضمام

١ - يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية فى مقر المنظمة اعتباراً من ١ تشرين الأول / أكتوبر ٢٠٠١ حتى ٣٠ أيلول / سبتمبر ٢٠٠٢ ويبقى مشروعًا بعد ذلك للانضمام .

٢ - يجوز للدول أن تبدى موافقتها على الالتزام بهذه الاتفاقية عن طريق :

(أ) التوقيع دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة ؛

(ب) التوقيع المرتهن بالتصديق أو القبول أو الموافقة ؛ والمتبوع بالتصديق أو القبول أو الموافقة . أو

(ج) الانضمام .

٣ - يكون التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام عن طريق إيداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام .

٤ - أى صك للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يودع بعد دخول تعديل على هذه الاتفاقية حيز النفاذ إزاء جميع الدول الأطراف الحالية ، أو يودع بعد إتمام كل التدابير المطلوبة لدخول التعديل حيز النفاذ إزاء تلك الدول الأطراف ، يعتبر منطبقًا على هذه الاتفاقية بصيغتها الملقحة بالتعديل .

المادة (١٣)

الدول التى لها اكثر من نظام قانونى واحد

١ - إذا كان لإحدى الدول وحدة إقليمية أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة بشأن المسائل التى تتناولها هذه الاتفاقية ، جاز لها أن تعلن ، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ، أن هذه الاتفاقية ستنطبق على جميع وحداتها الإقليمية أو على وحدة إقليمية واحدة أو أكثر منها ، ويجوز لها أن تعدل هذا الإعلان فى أى وقت بتقديم إعلان آخر .

٢ - ويجب إخطار الأمين العام بأى إعلان من هذا النوع ، ويجب أن يذكر هذا الإعلان صراحة الوحدات الإقليمية التى تنطبق عليها هذه الاتفاقية .

٣ - وفيما يتعلق بدولة طرف أصدرت إعلانًا من هذا النوع :

(أ) تفسر الإشارات إلى الدولة فى تعريف " المالك المسجل " الوارد فى المادة ١ (٤) على أنها إشارات إلى هذه الوحدة الإقليمية :

(ب) تفسر الإشارات إلى دولة تسجيل السفينة على أنها إشارات إلى الوحدة الإقليمية التى سجلت فيها السفينة ، وتفسر الإشارات إلى الدولة المصدرة للشهادة أو المصادقة عليها ، فيما يخص شهادة التأمين الإلزامية ، على أنها إشارات الوحدة الإقليمية التى أصدرت الشهادة أو صادقت عليها ،

(ج) تفسر الإشارات الواردة فى هذه الاتفاقية إلى متطلبات القانون الوطنى على أنها إشارات إلى متطلبات القانون فى الوحدة الإقليمية ذات الصلة ؛ أو

(د) تفسر الإشارات الواردة فى المادة (٩) إلى المحاكم ، وفى المادة (١٠) إلى الأحكام التى يجب أن تعترف بها الدول الأطراف ، على أنها على التوالى ، إشارات إلى محاكم الوحدة الإقليمية ذات الصلة وإلى الأحكام التى يجب أن يعترف بها فى هذه الوحدة .

المادة (١٤)

دخول الاتفاقية حيز النفاذ

١ - تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد سنة من التاريخ الذى تقوم فيه ثمانى عشرة دولة ، تضم خمس دول لدى كل منها سفن لا تقل حمولتها الإجمالية مجتمعة عن مليون طن ، بالتوقيع عليها دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة ، أو بإيداع صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الأمين العام .

٢ - تدخل الاتفاقية حيز النفاذ إزاء أى دولة تصادق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها بعد استيفاء شروط النفاذ المبينة فى الفقرة (١) بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع هذه الدولة للصك ذى الصلة .

المادة (١٥)

الانسحاب

١ - يجوز لأى دولة طرف فى هذه الاتفاقية أن تنسحب منها فى أى وقت بعد تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ إزاء تلك الدولة .

٢ - يكون الانسحاب بإيداع صك لدى الأمين العام .

٣ - يسرى مفعول الانسحاب بعد سنة من إيداع صك الانسحاب لدى الأمين العام ، أو بعد أى فترة أطول أجلاً تحدد فى هذا الصك .

المادة (١٦)

التنقيح أو التعديل

١ - يجوز للمنظمة أن تدعو إلى انعقاد مؤتمر بغرض تنقيح هذه الاتفاقية أو تعديلها .

٢ - تدعو المنظمة إلى انعقاد مؤتمر للدول الأطراف من أجل تنقيح هذه الاتفاقية أو تعديلها بناءً على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول الأطراف .

المادة (١٧)

الوديع

١ - تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام .

٢ - يقوم الأمين العام بما يلى :

(أ) إبلاغ جميع الدول التى وقعت على هذه الاتفاقية أو انضمت إليها بما يلى :

(i) كل توقيع جديد أو إيداع لصك جديد وتاريخ ذلك ؛

(ii) تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ؛

(iii) إيداع أى صك للانسحاب من هذه الاتفاقية وتاريخ إيداع هذا الصك ، وتاريخ سريان مفعول الانسحاب ؛

(iv) أى إعلانات أو إخطارات أخرى تصدر بموجب هذه الاتفاقية .

(ب) إرسال نسخ صادقة مصدقة من هذه الاتفاقية إلى جميع الدول الموقعة عليها وإلى جميع الدول التى انضمت إليها .

المـادة (١٨)

إرسال الاتفاقية إلى الأمم المتحدة

بمجرد دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ، يرسل الأمين العام نصها إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة لتسجيلها ونشرها وفقًا للمادة (١٠٢) من ميثاق الأمم المتحدة .

المـادة (١٩)

اللغات

حررت هذه الاتفاقية فى نسخة أصلية واحدة باللغات الإسبانية ، والإنكليزية ، والروسية ، والصينية ، والعربية ، والفرنسية وتعتبر النصوص المحررة بهذه اللغات متساوية فى الحجية .

حررت فى لندن فى هذا اليوم الثالث والعشرين من آزار / مارس عام ألفين وواحد .

وإشهاداً على ذلك وقع على هذه الاتفاقية من دونوا توقيعاتهم أدناه المفوضون بهذا حسب الأصول من حكومة كل منهم .

مرفق

شهادة تأمين أو ضمان مالى آخر فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى

صادرة وفقًا لأحكام المادة (٧) من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى لعام ٢٠٠١

اسم السفينة	الرقم المميز أو الحروف المميزة	رقم المنظمة البحرية الدولية لتعريف السفينة	ميناء التسجيل	اسم المالك المسجل والعنوان الكامل لمقر عمله الرئيسى

نشهد بأن السفينة المذكورة أعلاه مغطاة ببوليصة تأمين أو بضمان مالى آخر يفى بمتطلبات المادة (٧) من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى لعام ٢٠٠١

نوع الضمان : .....

مدة الضمان : .....

اسم وعنوان المؤمن لديه (لديهم) و / أو الضامن (الضامنين) .

الاسم : .....

العنوان : .....

هذه الشهادة سارية حتى : .....

أصدرتها أو صادقت عليها حكومة : .....

.....

(الاسم الكامل للدولة)

أو

ينبغى استخدام النص التالى إذا قررت دولة طرف الانتفاع بأحكام المادة ٧ (٣) .

صدرت هذه الشهادة بموجب سلطة حكومة : ..... (الاسم الكامل للدولة)

من جانب : ..... (اسم المؤسسة أو المنظمة) .

فى : ..... فى : .....

(المكان) (التاريخ)

.....

(توقيع وصفة المسؤول الذى أصدر الشهادة أو صادق عليها)

مذكرات تفسيرية :

١ - يجوز أن يشمل اسم الدولة ، إذا ما رغب فى ذلك ، إشارة إلى الهيئة الحكومية المختصة فى البلد الذى صدرت فيه الشهادة .

٢ - إذا اشترك أكثر من مصدر واحد فى توفير المبلغ الكلى للضمان ينبغى تحديد المبلغ المقدم من كل مصدر منها .

٣ - إذا قدم الضمان فى أشكال متعددة ينبغى تحديد هذه الأشكال .

٤ - فى البند المعنون " مدة الضمان " ، يجب ذكر التاريخ الذى يبدأ فيه نفاذ مفعول هذا الضمان .

٥ - فى بند "عنوان " المؤمن لديه (لديهم) و / أو الضامن (الضامنين) ، يجب تحديد مقر العمل الرئيسى للمؤمن لديه (لديهم) و / أو الضامن (الضامنين) ، ويجب عند الضرورة تحديد مقر العمل الذى تم فيه الاكتتاب فى التأمين أو الضمان الآخر .

الضميمة (٢)

قرارات المؤتمر

القرار (١)

حـــدود المســؤوليـــة

إن المؤتمـــر :

إذ اعتمد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى لعام ٢٠٠١ (المشار إليها فيما بعد باسم " الاتفاقية ") ،

وإذ يضع فى اعتباره أن المادة ٦ من الاتفاقية تحفظ حق مالك السفينة فى أن يحد من مسؤوليته بموجب أى نظام وطنى أو دولى واجب الانطباق ،

وإذ يؤكد مجدداً أن من المستصوب أن تعين الحقوق المتعلقة بحدود المسؤولية تعيينًا واضحًا لتمكين مالك السفينة من الاكتتاب فى غطاء تأمينى فعال بتكلفة معقولة ،

وإذ يرى أن مقادير الحدود يجب أن تكون مرتفعة بقدر يكفى ، فى الظروف العادية ، لدفع تعويض كامل بشأن المطالبات المستوفية لمسوغات القبول ،

١ - يحث جميع الدول التى لم تقم حتى الآن بالتصديق على بروتوكول عام ١٩٩٦ لتعديل اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ أو بالانضمام إليه على أن تقوم بذلك ؛

٢ - يشجع الدول الأطراف فى اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ على الانسحاب من تلك الاتفاقية ، على أن يسرى مفعول هذا الانسحاب اعتباراً من دخول بروتوكول عام ١٩٩٦ لتعديل اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ حيز النفاذ إزاء تلك الدول الأطراف ، أو بعد فترة زمنية محدودة ؛

٣ - كما يشجع الدول الأطراف فى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحدود مسؤولية مالكى السفن البحرية لعام ١٩٢٤ والاتفاقية الدولية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكى السفن البحرية لعام ١٩٥٧ على الانسحاب من هاتين الاتفاقيتين ، على أن يسرى مفعول هذا الانسحاب اعتباراً من دخول بروتوكول عام ١٩٩٦ لتعديل اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ حيز النفاذ إزاء تلك الدول الأطراف ؛

٤ - يوصى الدول بأن تبين لدى تنفيذ الاتفاقية فى إطار قانونها الوطنى نظام حدود المسؤولية المطبق بموجب المادة ٦ من الاتفاقية .

القـرار (٢)

تعـزيـز التعاون الـتـقـنـى

إن المـؤتمـر :

إذ اعتمد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى لعام ٢٠٠١ (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") ،

وإذ يدرك أن الحماية الشاملة للبيئة البحرية تقتضى ، ضمن ما تقتضيه ، تعاونًا دوليًا واسع النطاق لتجنب أضرار التلوث الناجمة عن السفن وتقليلها ومكافحتها ، بالإضافة إلى اعتماد تدابير عالمية توفر تعويضًا وافيًا وسريعًا وفعالاً عن تلك الأضرار ،

وإذ يعترف بأن توفير وقود السفن الزيتى واستخدامه عنصران هامان لتشغيل أو دفع السفن التى تشكل الوسيلة الرئيسية للتجارة الدولية ، وبأنهما ينتشران من ثم على نطاق واسع فى جميع أنحاء العالم ،

وإذ يعترف أيضًا بأن أضرار التلوث الناجمة عن وقود السفن الزيتى قد تسفر عن تأثير اقتصادى وبيئى هام فى الدول جميعًا ، وعلى الأخص فى الدول النامية التى لا تملك بعد من الخبرات والمرافق والموارد ما يكفى لتجنب هذا التلوث وتقليله ومكافحته ، وبأن هذا التأثير قد يعوق من ثم عملية التنمية المستدامة فى تلك الدول ،

وإذ يعترف كذلك بأن الدول الأطراف فى الاتفاقية ستدعى إلى اتخاذ ترتيبات لتوفير تعويض واف وسريع وفعال عن أضرار التلوث الناجمة عن وقود السفن الزيتى وإلى تحمل المسؤولية الكاملة عن تلك الترتيبات ،

واقتناعًا منه بأن تعزيز التعاون التقنى سيعجل بتنفيذ الاتفاقية من جانب الدول ، ولا سيما الدول النامية ،

وإذ يضع في اعتباره مع التقدير أن جمعية المنظمة البحرية الدولية ، باعتمادها القرار A.901(21) ، قد :

(أ) أكدت أن العمل الذى تقوم به المنظمة البحرية الدولية في استحداث معايير بحرية عالمية وفى توفير التعاون التقني بغرض تنفيذ هذه المعايير وإنفاذها على نحو فعال يمكن أن يسهم ، بل هو يسهم بالفعل ، فى التنمية المستدامة ؛ و

(ب) قررت أن رسالة المنظمة البحرية الدولية ، فيما يتعلق بالتعاون التقنى ، تتمثل فى مساعدة البلدان النامية على تحسين قدرتها على الامتثال للقواعد والمعايير الدولية المتصلة بالسلامة البحرية وتجنب التلوث البحري ومكافحته ، مع إيلاء الأولوية لبرامج المساعدة التقنية التى تركز على تنمية الموارد البشرية ، وخاصة من خلال التدريب وبناء القدرات المؤسسية .

١ – يحث جميع الدول الأعضاء فى المنظمة البحرية الدولية ، بالتعاون مع المنظمة والدول المهتمة الأخرى والمنظمات الدولية أو الإقليمية المختصة وبرامج قطاع النقل البحرى على أن تعزز أو توفر ، بصورة مباشرة أو من خلال المنظمة ، الدعم اللازم للدول التى تطلب مساعدة تقنية من أجل :

(أ) تقييم انعكاسات التصديق على الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها أو الامتثال لها ،

(ب) وضع تشريع وطنى لإنفاذ الاتفاقية ؛ و

(ج) استحداث تدابير أخرى لتنفيذ الاتفاقية وإنفاذها على نحو فعال ، ولتدريب العاملين المكلفين بذلك .

٢ – يحث أيضًا جميع الدول على أن تستهل أعمالاً تتصل بالتدابير التقنية المذكورة أعلاه دون انتظار دخول الاتفاقية حيز النفاذ .

القرار (٣)

حمـاية الأشخاص الذين يتخـذون تـدابـيـر لتجنب آثـار الـتـلوث الـزيتى أو الحـد مـنـهـا

إن المـؤتمـر :

إذ اعتمد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى لعام ٢٠٠١ (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") ،

وإذ يضع فى اعتباره أن الاتفاقية قد قررت أن مالك السفينة يتحمل مسؤولية شيئية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى ،

وإذ يضع فى اعتباره كذلك أن الاتفاقية لا تلزم الدول الأطراف بأن تضمن تشريعها المتعلق بتنفيذ الاتفاقية أحكامًا تعفى أى شخص من مسؤوليته ،

وإذ يسلم بأن الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتى لعام ١٩٩٢ والاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً لعام ١٩٩٦ ، تتضمنان أحكامًا بشأن حماية الأشخاص الذين يتخذون تدابير لتجنب آثار التلوث الزيتى أو الحد منها ،

وإذ يرى أن من المستصوب تجنب أى عائق قد يحول دون اتخاذ تدابير سريعة وفعالة للحد من آثار التلوث الزيتى ،

١ - يحث الدول على أن تنظر ، لدى تنفيذ الاتفاقية ، فى ضرورة استحداث أحكام قانونية لحماية الأشخاص الذين يتخذون تدابير لتجنب آثار التلوث بوقود السفن الزيتى أو الحد منها .

٢ - يوصى بأن يعفى الأشخاص الذين يتخذون تدابير لتجنب آثار التلوث الزيتى أو الحد منها من المسؤولية ، إلا إذا كانت هذه المسؤولية ناشئة عن تصرف أو سهو شخصى ارتكبوه بنية إحداث الضرر أو ارتكبوه عن إهمال مع معرفتهم بأنه سيسفر على الأرجح عن هـذا الضرر .

٣ – يوصى كذلك بأن تتخذ الدول من أحكام الفقرات ٥ (أ) و (ب) و (د) و (هـ) و (و) من المادة ٧ من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً لعام ١٩٩٦ ، نموذجًا تحتذى به فى وضع تشريعها .

نسخة صادقة مصدقة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن للزيتي لعام 2001 ، التي حررت في لندن في 23 آذار/مارس عام 2001 وأودع أصلها لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系 2001 年 3 月 23 日订于伦敦的《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, done at London on 23 March 2001, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года, принятой в Лондоне 23 марта 2001 года, подлинник которой сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

لندن ،

伦敦.

London.

18th February, 2002.

Londres, le

Лондон,

Londres.

إعلان

جمهورية مصر العربية

الخاص بعدم سريان الاتفاقية الدولية

بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى لعام ٢٠٠١

على مرفـق قناة السويس البحرى

تعلن جمهورية مصر العربية عدم سريان الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى لعام ٢٠٠١ على السفن العابرة بمرفق قناة السويس البحرى ، وذلك إعمالاً لضمان حرية استعمال قناة السويس وموانيها .

وزير الخارجية

احمد ابو الغيط

قرار وزير الخارجية
رقم ١٠ لسنة ٢٠١٠

وزير الخارجية

بعد الاطلاع على قرار السيد رئيس الجمهورية رقم ٣٢ الصادر بتاريخ ٢٠٠٩/١/٢٦ بشأن الموافقة على انضمام حكومة جمهورية مصر العربية إلى الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى ، والتى أقرت فى لندن بتاريخ ٢٠٠١/٣/٢٣ ؛

وعلى موافقة مجلس الشعب بتاريخ ٢٠٠٩/٣/٤ ؛

وعلى إعلان جمهورية مصر العربية الخاص بعدم سريان الاتفاقية على مرفق قناة السويس البحرى ؛

وعلى تصديق السيد رئيس الجمهورية بتاريخ ٢٠١٠/١/٢٦ ؛

قـــرر :

(مادة وحيدة)

يُنشر فى الجريدة الرسمية الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتى ، والتى أقرت فى لندن بتاريخ ٢٠٠١/٣/٢٣ ، وكذا إعلان جمهورية مصر العربية الخاص بعدم سريان الاتفاقية على مرفق قناة السويس البحرى .

ويعمل بهذه الاتفاقية اعتباراً من ٢٠١٠/٥/١٥

صدر بتاريخ ٢٠١٠/٣/١

وزير الخارجية

أحمد أبو الغيط