

LIGJ
Nr.9293, datë 21.10.2004

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN NDËRKOMBËTARE “PËR
PËRGJEGJËSINË CIVILE PËR DËMET NGA NDOTJET ME KARBURANT”, 1992

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 pika 1 të Kushtetutës, me propozimin e
Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Konventën Ndërkombëtare “Për përgjegjësinë civile për
dëmet nga ndotjet me karburant”, 1992.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.4394, datë 17.11.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred
Moisiu

KONVENTA
MBI PËRGJEGJËSINË CIVILE PËR DËMET NGA NDOTJA ME KARBURANT, 1992

(Konventa e përgjegjësisë, 1992)

Shtetet palë në Konventën aktuale,
të ndërgjegjshme për rreziqet e ndotjes së imponuar nga transporti detar botëror i
karburanteve rifuxho,
të bindura se nevoja për sigurimin e një kompensimi të përshtatshëm është e vlefshme ndaj
personave të cilët vuajnë dëmin e shkaktuar nga ndotja që rezulton nga rrjedhja ose shkarkimi i
karburanteve nga anijet,
duke dëshiruar që të adaptojnë rregulla dhe procedura ndërkombëtare uniforme për caktimin e
çështjeve të përgjegjësisë dhe parashikimit të duhur të kompensimit në raste të tilla,
ranë dakord si vijon:

Neni 1

Për qëllimet e kësaj Konvente:

1. “Anije” nënkupton çdo anije detare dhe çdo hidroplan të çdo tipi kudo që të jetë ndërtuar
ose adaptuar për transport karburanti rifuxho si ngarkesë, me kusht që një anije e aftë për transportin
e karburantit ose të ngarkesave të tjera do të konsiderohet si anije vetëm kur ajo aktualisht është duke
transportuar karburant rifuxho si ngarkesë dhe gjatë lundrimit me këtë lloj ngarkese, përveçse kur
provohet që nuk ka mbeturina të transporteve të tilla rifuxho në bord.

2. “Person” nënkupton çdo individ ose partner ose çdo institucion publik ose privat,

pavarësisht janë të bashkuar ose jo, duke përfshirë një shtet ose ndonjë nga nëndepartamentet e qëndrueshme të tij.

3. “Pronar” nënkupton personin ose personat e regjistruar si pronar i anijes ose, në mungesë të regjistrimit, personin ose personat që kanë pronë një anije. Megjithatë në rastet e anijes pronë e një shteti dhe operuar nga një kompani e cila në shtet është regjistruar si operues i anijes, “pronar” do të nënkuptojë kompani të tilla.

4. “Shteti i regjistrit të anijes” nënkupton, lidhur me anijet e regjistruara, shtetin e regjistrimit të anijes, dhe lidhur me anijet e çregjistruara, shtetin, flamurin e të cilit mban anija.

5. “Karburant” nënkupton çdo mineral hidrokarbur të qëndrueshëm, si karburant bruto, naftë, benzinë dhe vajra lubrifikantë pavarësisht nëse transportohen nga një anije ose janë gjendje në ballastet e anijeve të tilla.

6. “Dën nga ndotja” nënkupton:

a) humbjen ose dëmin e shkarkuar jashtë anijes nga helmimi që rrjedh nga rrjedhja ose shkarkimi i karburantit nga anija, kudo që një rrjedhje ose shkarkim i tillë të ndodhë, me kusht që ky kompensim për dëmet ndaj ambientit përveçse humbjeve të fitimit nga dëme të tilla, do të kufizohen në koston e masave të arsyeshme për rivendosjen e gjendjes së ndërmarrë ose që do të ndërmerren për dëmet ndaj ambientit;

b) koston e masave preventive dhe të humbjeve të dëmeve të mëtejshme të shkaktuara nga masat preventive.

7. “Masa preventive” nënkuptojmë çdo masë të arsyeshme të marrë nga çdo person pas ndodhjes së një aksidenti për të parandaluar ose minimizuar dëmin e ndotjes.

8. “Aksident” nënkupton çdo ngjarje ose seri ngjarjesh që kanë të njëjtën origjinë të cilat shkaktojnë dëme ndotjeje ose krijojnë një rrezik të rëndë dhe të shpejtë për shkaktimin e dëmeve të tilla.

9. “Organizatë” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare.

10. Konventa e përgjegjësiave e 1969” nënkupton Konventën “Mbi përgjegjësitë civile për dëmet nga ndotja e karburanteve, 1969”. Për shtetet palë të protokollit të 1976 ndaj kësaj Konvente, termi do të nënkuptojë përfshirjen e Konventës së përgjegjësiave 1969 si amendohet nga ky protokoll.

Neni 2

Kjo Konventë do të zbatohet ekskluzivisht:

a) Ndaj dëmeve të ndotjes të shkaktuara:

i) në territorin, duke përfshirë ujërat territoriale të një shteti kontraktues dhe

ii) në zonën ekonomike ekskluzive të një shteti kontraktues, të krijuar në përputhje me legjislacionin ndërkombëtar ose, nëse shteti kontraktues nuk ka krijuar një zonë të tillë, në rajonin ngjitur me ujërat territoriale të shtetit të përcaktuar nga ky shtet, në përputhje me legjislacionin ndërkombëtar dhe e shtrirë jo më shumë se 200 milje detare nga vija bazë nga të cilat matet gjerësia e ujërave territoriale.

b) Ndaj masave preventive, kurdoherë që ndërmerren, për parandalimin ose minimizimin e dëmeve të tilla.

Neni 3

1. Me përjashtim si është parashikuar në paragrafët 2 dhe 3 të këtij neni, pronari i anijes në kohën e një aksidenti ose, kur aksidenti konsiston në një seri ndodhish, në kohën e ndodhjes së tillë të parë, do të jetë përgjegjës për çdo dëm nga ndotja e shkaktuar nga anija si rezultat i një aksidenti.

2. Asnjë përgjegjësi për dëmin nga ndotja, nuk do t'i jepet pronarit, nëse ai provon se dëmi:

a) rezulton nga një akt lufte, armiqësi, luftë civile, rebelim ose fenomen natyror të një karakteri të jashtëzakonshëm të paeventueshëm dhe të pazëzueshëm;

b) është shkaktuar i gjithë nga një akt ose pengesë e kryer me qëllimin e shkaktimit të dëmit nga një palë e tretë ose

c) u shkaktua i gjithë nga një neglizhencë ose veprim i paligjshëm nga çdo qeveri ose autoritet tjetër përgjegjës për mirëmbajtjen e dritave dhe mjeteve të tjera navigacionale për ushtrimin e

këtij funksioni.

3. Nëse pronari provon se dëmi nga ndotja rezulton i gjithë ose pjesërisht nga një veprim ose pengesë e kryer me qëllimin e shkaktimit të dëmit nga një person i cili vuan dëmin ose nga neglizhenca e këtij personi, pronari mundet komplet ose pjesërisht të përjashtojë veten nga përgjegjësitë e tij ndaj një personi të tillë

4. Nuk bëhet asnjë reklamim për kompensim nga dëmi i ndotjes kundrejt pronarit përveçse në përputhje me këtë Konventë. Mbështetur në paragrafin 5 të këtij neni, asnjë reklamim për kompensim nga ndotja detare sipas kësaj konvente nuk bëhet ose kur është shprehur ndryshe:

- a) shërbyesit ose agjentët e pronarit ose anëtarë të ekuipazhit;
- b) piloti ose çdo person tjetër i cili, duke mos qenë anëtar i ekuipazhit, kryen shërbimet për anijen;
- c) çdo kontratë (çfarëdoqoftë e përshkruar, duke përfshirë një kontratë bareboat), menaxher ose operatorin e anijes;
- d) çdo person që kryen operime shpëtimi me konsensusin e pronarit ose sipas instruksioneve të autoriteteve kompetente;
- e) çdo person që merr masat preventive;
- f) të gjithë shërbyesit ose agjentët e personave të përmendur në nënparagrafët (c), (d) dhe (e), përveç dëmit të rezultuar nga veprimet e tyre personale ose pengesave, të kryera me qëllimin e shkaktimit të dëmeve të tilla ose nga shkëmbi dhe me njohjen që dëme të tilla mundet të ndodhin.

5. Asgjë e kësaj Konvente nuk do të paragjykojë çdo të drejtë të riapëlimit nga pronari kundrejt palëve të treta.

Neni 4

Kur një aksident që përfshin më shumë se dy ose më shumë anije ndodhin, dhe dëmet nga ndotja si rrjedhim rezultojnë pronarët e të gjitha anijeve të interesuara, përveç përjashtimeve në nenin 3, do të jenë së bashku dhe veças përgjegjës për të gjitha këto dëme të cilat nuk janë arsyeshëm të ndara.

Neni 5

1. Pronari i një anijeje do të ketë detyrën për të kufizuar përgjegjësitë e tij sipas kësaj Konvente për sa i përket çdo aksidenti lidhur me shumën e llogaritur si vijon:

- a) 3 milionë njësi llogarie për një anije që nuk kalon 5000 njësi tonazhi;
- b) për një anije me tonazh në tejkalim, për çdo njësi shtesë të tonazhit, 420 njësi llogaritëse në plotësim të shumës së përmendur në nënparagrafin (a), me kusht që megjithatë, që kjo shumë progresive në çdo ngjarje nuk duhet të tejkalojë 59.7 milionë njësi të llogaritura.

2. Pronari nuk do të ketë detyrë të kufizojë përgjegjësitë e tij sipas kësaj Konvente, nëse provohet që dëmi nga ndotja rezulton nga veprimet e tij personale ose pengesat, të shkaktuara me qëllimin e shkaktimit të dëmeve të tilla, ose shkëmbore dhe me dijeninë që dëme të tilla do të ndodhin.

3. Për qëllimet e bërjes së aftë për përfitimin e kufizimit të parashikuar në paragrafin 1 të këtij neni, pronari do të ndërtojë një fond për shumën totale që përfaqëson kufirin e përgjegjësive të tij ndaj gjykatës ose autoriteteve të tjera kompetente të secilit shtet kontraktues në të cilin veprimi ka ndodhur, sipas nenit 9 ose, nëse nuk ka ndodhur ndonjë veprim, me çdo gjykatë ose autoritet tjetër kompetent në çdo shtet kontraktues në të cilin një veprim mund të ndodhë sipas nenit 9.

Fondi mund të krijohet ose me anën e depozitimit të shumës, ose me anën e paraqitjes së një garancie bankare ose garancive të tjera, të pranueshme sipas legjislacionit të shtetit kontraktues kur fondi është krijuar, dhe konsiderohet se është i përshtatshëm nga gjykata ose autoritetet e tjera kompetente.

4. Fondi do të shpërndahet ndaj të gjithë reklamuesve në proporcion me shumën e reklamimeve të tyre të krijuara.

5. Në qoftë se përpara shpërndarjes së fondit pronari ose çdo shërbyes tjetër i tij ose agjent, ose çdo person që i jep atij siguracion, ose siguri tjetër financiare, si rezultat i aksidentit në fjalë, ka

paguar kompensim për dëmin e ndotjes, një person i tillë mbi bazën e shumës që ai ka paguar, do të fitojë një pagesë mbi bazën e të drejtave të cilat një person i kompensuar në këtë mënyrë do t'i gëzonte sipas kësaj Konvente.

6. E drejta e pagesës e parashikuar në paragrafin 5 të këtij neni gjithashtu mund të ushtrohet nga një person, përveçse atyre të përmendur lidhur me çdo shumë të kompensimit për dëmet e ndotjes të cilat ai mund t'i ketë paguar, por vetëm në hapësirën që një pagesë e tillë lejohet sipas legjislacionit kombëtar në fuqi.

7. Kur pronari ose çdo person tjetër ka vendosur që ai është i detyruar për pagesën në një datë të mëvonshme, totalisht ose pjesërisht, çdo shumë e tillë kompensimi, lidhur me të cilën një person kishte paguar kompensimin përpara se fondi të ishte shpërndarë gjykata ose autoritete të tjera kompetente të shtetit ku fondi është krijuar mundet të urdhërojë që një shumë e mjaftueshme të krijohet përkohësisht më vete për të bërë të aftë një person të tillë, në një datë të mëvonshme, për të realizuar reklamimin e tij kundrejt fondit.

8. Reklamimet, lidhur me shpenzimet e arsyeshme që ndodhin ose sakrificat e bëra nga pronari vullnetarisht, për të parandaluar ose minimizuar dëmet e ndotjes, do të radhiten në mënyrë të barabartë me reklamimet e tjera kundrejt fondit.

9. a) “Njësia e llogaritjes”, referuar në paragrafin 1 të këtij neni, është e drejta e veçantë e projektuar siç përcaktohet nga Fondi Monetar Ndërkombëtar. Shumat e përmendura në paragrafin 1 do të konvertohen në monedhën vendase mbi bazat e vlerës të kësaj monedhe, referuar të drejtave të veçanta të projektuara dhe datës së formimit të fondit në paragrafin 3. Vlera e monedhës kombëtare, për sa i përket kushteve të të drejtave të veçanta të projektuara, të një shteti kontraktues, i cili është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, do të llogariten në përputhje me metodën e vlerësimit të zbatuar nga Fondi Monetar Ndërkombëtar në fuqi në datën e përmendur për operimet dhe transaksionet. Vlera e monedhës kombëtare, sipas termave të të drejtave të veçanta të projektimit, të një shteti kontraktues i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, do të llogaritet në një mënyrë të përcaktuar nga ky shtet.

b) Megjithatë, një shtet kontraktues, i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar dhe ligjet e të cilit nuk lejojnë zbatimin e parashikimeve të paragrafit 9 (a) në kohën e ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit në këtë konventë ose në çdo kohë më vonë, mundet të deklarojë që njësia e llogaritjes referuar në paragrafin 9 (a) do të jetë e barabartë me 15 franga të arta. Frangat e arta referuar në këtë paragraf i korrespondojnë gjashtëdhjetë e pesë dhe gjysmë miligram të floririt, të të mijëtave prej nantëqind. Konvertimi i frangave të arta në monedhën ndërkombëtare do të bëhet në përputhje me ligjin e shtetit të interesuar.

c) Llogaritjet e përmendura në frazën e fundit të paragrafit 9 (a) dhe të konvertimit të përmendur në paragrafin 9 (b) do të bëhen në një mënyrë të tillë për të shprehur në monedhën kombëtare të shtetit kontraktues sa më parë të jetë e mundur në të njëjtën vlerë për shumën në paragrafin 1 siç rrjedh nga zbatimi i tri ligjëratave të paragrafit 9 (a).

Shtetet kontraktuese do të komunikojnë kur bëhet depozitimi, mënyrën e llogaritjes mbi bazën e paragrafit 9 (a) ose rezultatit të konvertimit në paragrafin 9 (b) sipas rastit që mund të jetë, kur depozitohet një instrument ratifikimi, pranohet, miratohet ose bëhet aderim ndaj kësaj Konvente dhe kurdoherë që bëhet një ndryshim.

10. Për qëllimet e këtij neni, tonazhi i anijeve do të jetë tonazhi bruto i llogaritur në përputhje me rregullat e përmasave të tonazhit të përmbajtura në aneksin I të Konventës ndërkombëtare “Për përmasat e tonazhit të anijeve”, 1969.

11. Siguruesi ose çdo person tjetër që jep ndihmë sigurie financiare do të jetë përgjegjës për krijimin e një fondi në përputhje me këtë nen në të njëjtat kushte dhe që kanë të njëjtin efekt sikur të ishte krijuar nga pronari. Një fond i tillë mundet të krijohet edhe nëse, sipas parashikimeve të paragrafit 2, pronari nuk ka përgjegjësi për të kufizuar përgjegjësitë e tij, por që krijimi i tij në këtë rast nuk paragjykon të drejtat e çdo reklamuesi kundrejt pronarit.

Neni 6

1. Kur pronari, pas një aksidenti, ka krijuar një fond në përputhje me nenin 5 dhe ka të

drejtën e kufizimit të përgjegjësive së tij:

a) asnjë person që ka një reklamim për dëme nga dëmet e ndotjes të ngritura jashtë kësaj aksidenti nuk do të jetë përgjegjës për të ushtruar çdo të drejtë kundrejt çdo aseti tjetër të pronarit lidhur me reklamime të tilla;

b) gjykata ose çdo autoritet tjetër kompetent i çdo shteti kontraktues do të urdhërojë lirim të lirimit e çdo anijeje ose çdo prone që i përket pronarit, i cili është arrestuar lidhur me një reklamim për dëme ndotje të ngritura jashtë kësaj aksidenti, dhe në mënyrë të njëjtë do të lirojë çdo garanci ose siguri tjetër të dhënë për të shmangur një arrestim të tillë

2. Përsa më sipër, megjithatë, do ta zbatojë vetëm nëse reklamuesi ka hyrë në gjykatë duke administruar fondin dhe është aktualisht lidhur me reklamimin e tij.

Neni 7

1. Pronarit të një anijeje të regjistruar në një shtet kontraktues dhe që transporton më shumë se 2000 ton karburant rifuxho si ngarkesë do t'i kërkohet të ketë një siguracion ose siguri të tjera financiare, të tilla si një garanci bankare ose një dëshmi të lëshuar nga Fondi Ndërkombëtar i Kompensimit, në shumën e fiksuar për të zbatuar kufijtë e përgjegjësive të parashikuara në nenin 5, paragrafi 1 për të mbuluar përgjegjësitë e tij për dëmet nga ndotja sipas kësaj Konvente.

2. Pasi autoritetet përkatëse të shtetit kontraktues të kenë vendosur që kërkesat e paragrafit 1 janë plotësuar, do të lëshohet një certifikatë që vërteton se është në fuqi siguracioni ose sigurime të tjera financiare, në përputhje me parashikimet e kësaj Konvente. Përsa i përket një anijeje të regjistruar në një shtet kontraktues një certifikatë e tillë do të lëshohet ose vërtetohet nga autoritetet përkatëse të shtetit të regjistrit të anijes; lidhur me një anije që nuk është regjistruar në një shtet kontraktues, ajo mund të lëshohet ose të vërtetohet nga autoritetet përkatëse të çdo shteti kontraktues. Kjo certifikatë do të jetë në formë standarde sipas modelit bashkëlidhur dhe do të përmbajë të dhënat që vijojnë

a) emrin e anijes dhe portin e regjistrimit;

b) emrin dhe selinë qendrore të veprimtarisë së pronarit;

c) tipin e sigurisë

d) emrin dhe selinë qendrore të veprimtarisë së siguruesit ose personave të tjerë që japin sigurinë dhe, kur duhet, vendin e veprimtarisë ku siguracioni ose siguri të tjera janë dhënë

e) periudhën e vlefshmërisë së certifikatës, e cila nuk duhet të jetë më e madhe se periudha e vlefshmërisë së siguracionit ose sigurive të tjera.

3. Certifikata do të jetë në gjuhën zyrtare ose gjuhë e shtetit lëshues. Në qoftë se gjuha e përdorur nuk është anglisht ose frëngjisht, teksti duhet të përfshijë një përkthim në njëra nga këto dy gjuhë

4. Certifikata duhet të mbahet në bordin e anijes dhe një kopje do të depozitohet tek autoritetet, të cilat mbajnë shënime në regjistrin e anijeve ose, nëse nuk është e regjistruar në një shtet kontraktues, tek autoritetet e shtetit që lëshon ose vërteton certifikatën.

5. Një siguracion ose siguri të tjera financiare nuk do të përmbushë kërkesat e kësaj neni nëse mund të pushojë për arsye përveç asaj të skadimit të periudhës së vlefshmërisë të siguracionit ose të sigurive të specifikuar në certifikatë sipas paragrafit 2 të kësaj neni, përpara kalimit të tre muajve nga data kur është bërë një njoftim për përfundimin e saj ndaj autoriteteve të referuara në paragrafin 4 të kësaj neni, derisa certifikata t'u jetë dorëzuar këtyre autoriteteve ose një certifikatë e re të lëshohet brenda periudhës në fjalë. Parashikimet e përmendura më sipër do të zbatohen në të njëjtën mënyrë për çdo modifikim i cili shkakton që siguracioni ose siguria nuk kënaq më kërkesat e kësaj neni.

6. Shteti i regjistrit, mbështetur në parashikimet e kësaj neni, do të përcaktojë kushtet e lëshimit dhe të vlefshmërisë së certifikatës.

7. Certifikata e lëshuar ose e vërtetuar nën autoritetin e shtetit kontraktues në përputhje me paragrafin 2 do të pranohet nga shtetet e tjera kontraktuese për qëllimet e kësaj Konvente dhe do të konsiderohet nga shtetet e tjera kontraktuese sikur kanë të njëjtën fuqi si certifikata e lëshuar ose vërtetuar nga ato edhe pse është lëshuar ose vërtetuar lidhur me një anije jo të regjistruar në një shtet kontraktues. Një shtet kontraktues në çdo kohë mund të kërkojë konsultime me shtetin lëshues ose

vërtetues duke pasur dyshime se siguruesi ose garantuesi i përmendur në certifikatë nuk është në gjendje financiare për të përmbushur detyrimet e imponuara nga kjo Konventë

8. Çdo reklamim për kompensim të dëneve nga ndotja mund të bëhet direkt kundrejt siguruesit ose personave të tjerë që japin sigurinë financiare për përgjegjësitë e pronarit për dëmet e ndotjes. Në raste të tilla, i mbrojturi, edhe pse pronari nuk është i ngarkuar për të kufizuar përgjegjësitë e tij sipas nenit 5 paragrafi 2, ka të drejtën e kufizimeve të përgjegjësisë të përshkruara në nenin 5 paragrafi 1. Ai më tej mund të ketë të drejtën e mbrojtjes (përveç atyre që rrjedhin nga falimentimi i pronarit) të cilat pronari i ka të drejtë për t'i imponuar. Për më tepër, i mbrojturi ka të drejtën e tij për mbrojtje, që dëmi i ndotjes i rezultuar nga menaxhimi jo i drejtë i pronarit, por i mbrojturi nuk ka të drejtë në mbrojtje të tjera të cilat i janë ngarkuar në procedurat e bëra me pronarin kundër tij. I mbrojturi në çdo ngjarje do të ketë të drejtën t'i kërkojë pronarit për t'u bashkuar për procedurat.

9. Çdo shumë e parashikuar në siguracion ose siguri të tjera financiare të mbajtura në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni do të jetë e vlefshme ekskluzivisht për përballimin e reklamimeve sipas kësaj Konvente.

10. Një shtet kontraktues nuk do të lejojë një anije me flamurin e tij ndaj së cilës zbatohet ky nen, që të lundrojë përveçse kur është lëshuar një certifikatë sipas paragrafëve 2 ose 12 të këtij neni.

11. Mbështetur në parashikimet e këtij neni, secili shtet kontraktues duhet të sigurohet sipas legjislacionit të tij kombëtar, se siguracioni ose siguritë e tjera për hapësirën e specifikuar në paragrafin 1 të këtij neni është në fuqi lidhur me çdo anije, kurdoherë që ajo regjistrohët, hyn ose largohet nga një port në territorin e saj ose kur mbërrin ose largohet nga një terminal në det në ujërat e saj territoriale nëse anija transporton më shumë se 2000 ton karburant rifuksio si ngarkesë

12. Nëse siguracioni ose siguritë e tjera financiare nuk janë mbajtur ndaj një anije pronë e një shteti kontraktues, parashikimet e këtij neni nuk do të zbatohen ndaj anijeve të tilla, por anija duhet të mbajë një certifikatë të lëshuar nga autoritetet përkatëse të shtetit të regjistrit të anijes që anija është pronë e shtetit dhe se përgjegjësitë e anijes mbulohen brenda kufijve të përshkruara në nenin V paragrafi 1. Një certifikatë e tillë duhet të jetë sa më tepër e mundur e ngjashme me modelin e përshkruar në paragrafin 2 të këtij neni.

Neni 8

Të drejtat e kompensimit sipas kësaj Konvente duhet të theksohen, përveçse kur një veprim përmendet brenda tre vjetëve nga data e ndodhjes së dëmit. Megjithatë në asnjë rast, ndonjë veprim do të përmendet pas gjashtë vjetëve nga data e aksidentit i cili shkaktoi dëmin. Kur një aksident konsiston në një seri ndodhish, periudha prej gjashtë vjetësh fillon nga data e ndodhjes së parë të tillë

Neni 9

1. Kur një aksident ka shkakuar një dëm ndotjeje në territor, duke përfshirë dhe ujërat territoriale ose një rajon të referuar në nenin 2, të një ose më shumë shteteve kontraktuese ose kanë qenë marrë masa parandaluese për parandalimin ose minimizimin e dëmit të ndotjes në territore të tilla duke përfshirë ujërat territoriale ose rajone, veprimet për kompensim duhet të paraqiten në gjykatat e çdo shteti të tillë kontraktues. Një njoftim i arsyeshëm për çdo veprim të tillë do t'i jepet edhe të mbrojturit.

2. Secili shtet kontraktues do të sigurohet që gjykatat e tij kanë juridiksionin e nevojshëm për të ndërmarrë veprime të tilla për kompensim.

3. Pas krijimit të fondit, në përputhje me nenin 5, gjykata e shtetit në të cilin fondi është krijuar do të jetë ekskluzivisht kompetente për të vendosur të gjitha çështjet lidhur me ndarjen dhe shpërndarjen e fondit.

Neni 10

1. Çdo vendim i dhënë nga një gjykatë me juridiksionin, në përputhje me nenin 9, i cili është i zbatueshëm në shtetin e origjinës, i cili nuk është më objekt i formave të zakonshme të rishikimit, do të

njihet në çdo shtet kontraktues me përjashtim:

a) kur vendimi është marrë për një thyerje;

b) kur të akuzuarit nuk i është dhënë ndonjë njoftim i arsyeshëm dhe mundësi për t'u shprehur.

2. Një vendim i njohur sipas paragrafit 1 të këtij neni, do të jetë i zbatueshëm në çdo shtet kontraktues menjëherë sapo formalitetet e kërkuara në këtë shtet të jenë kryer. Formalitetet nuk do të lejojnë që meritat e rastit të rihapen.

Neni 11

1. Parashikimet e kësaj Konvente nuk do të zbatohen ndaj anijeve ushtarake ose anijeve të tjera që janë pronë ose operohen nga një shtet dhe që përdoren, gjatë gjithë kohës, vetëm për shërbime qeveritare jotregtare.

2. Lidhur me anijet që janë pronë e një shteti kontraktues dhe që përdoren për qëllime komerciale, secili shtet do të jetë objekt që të përmbushë të gjithë juridiksionin të vendosur në nenin 9 dhe do të ankohet ndaj të gjitha ankesave, bazuar në satusin e tij si një shtet sovran.

Neni 12

Kjo Konventë do të mbishkruajë çdo konventë ndërkombëtare në fuqi ose të hapur për firmosje, ratifikim ose aderim në datën në të cilën Konventa është e hapur për firmosje, por vetëm në hapësirën që konventa të tilla nuk do të jenë në konflikt me to, megjithatë, asgjë në këtë nen nuk do të ndikojë në detyrimet e shteteve kontraktuese ndaj shteteve jokontraktuese të ndritura sipas konventave të tilla ndërkombëtare.

Neni 12 (dy)

Parashikime transitore

Parashikimet transitore që vijojnë do të zbatohen në rastet e një shteti i cili, në kohën e një aksidenti, është palë e të dyja, si të kësaj Konvente ashtu dhe Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969:

a) Kur një aksident ka shkaktuar dëme ndotje brenda qëllimit të kësaj Konvente, përgjegjësia sipas kësaj Konvente do të merret për t'u shkarkuar nëse, dhe brenda hapësirës kur ajo ngrihet sipas Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969;

b) Kur një aksident ka shkaktuar dëme ndotje brenda qëllimit të kësaj Konvente, dhe shteti palë është anëtar i të dyja Konventave dhe në Konventën Ndërkombëtare mbi krijimin e fondit ndërkombëtar për kompensim të dëmeve nga ndotja me karburant, 1971, përgjegjësia e mbetur për t'u shkarkuar pas zbatimit të nënparagrafit (a) të këtij neni do të ngrihet sipas kësaj Konvente vetëm në hapësirën që ky dëm nga ndotja mbetet i pakompensuar pas zbatimit të Konventës së vitit 1971, në fjalë

c) Kur zbatohet neni 3 paragrafi 4 i kësaj Konvente shprehja "Kjo Konventë" do të interpretohet si referohet në këtë Konventë ose në Konventën e Përgjegjësive të vitit 1969, sipas rastit;

d) Në zbatimin e nenit 5 paragrafi 3 të kësaj Konvente shuma totale e fondit që duhet të krijohet do të reduktohet me një shumë me anën e së cilës përgjegjësia del e shkarkuar në përputhje me nënparagrafin (a) të këtij neni.

Neni 12 (tre)

Dispozita përfundimtare

Dispozitat përfundimtare të kësaj Konvente do të jenë nenet 12 deri në 18 të protokollit të vitit 1992 të amenduara ndaj Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969. Referencat në këtë Konventë ndaj shteteve kontraktuese do të nënkuptojnë referencat ndaj shteteve kontraktuese të këtij protokollit.

Dispozitat përfundimtare të protokollit të vitit 1912 të amenduara Konventës së Përgjegjësive Civile të vitit 1969

Neni 12

Firmosja, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe aderimi

1. Ky protokoll është i hapur për firmosje në Londër nga 15 janari 1993 deri më 14 janar 1994 nga të gjitha shtetet.
2. Mbështetur në paragrafin 4, çdo shtet mund të bëhet palë ndaj këtij protokollit me anën:
 - a) e firmosjes si objekt ratifikimit, pranimit ose miratimit, ose
 - b) aderimit
3. Ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi do të kryhet me anën e depozitimit të një instrumenti formal për këtë qëllim te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.
4. Çdo shtet kontraktues i Konventës Ndërkombëtare mbi krijimin e një fondi ndërkombëtar për kompensimin e dëmeve të ndotjes nga karburantet, 1971, këtu më poshtë të referuar si Konventa e Fondit 1971, mundet të ratifikojë, pranojë, miratojë ose aderojë në këtë protokoll vetën nëse ai ratifikon, pranon, miraton ose aderon në protokollin e vitit 1992 amenduar kësaj Konvente në të njëjtën kohë përveçse kur ai e denoncon Konventën e Fondit 1971 për të hyrë në fuqi në datën kur ky protokoll hyn në fuqi për këtë shtet.
5. Një shtet i cili është një palë në këtë protokoll, por jo një palë e Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969, do të niset nga parashikimet e Konventës së Përgjegjësive 1969 si amendohet nga ky protokoll lidhur me shtetet e tjera palë, por nuk do të niset nga parashikimet e Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969 lidhur me shtetet palë të saj.
6. Çdo instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose bashkimi i depozituar pas hyrjes në fuqi të një amendamenti ndaj Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll, do të konsiderohet si zbatim i Konventës si amendohet, si modifikohet nga amendamente të tilla.

Neni 13

Hyrja në fuqi

1. Ky protokoll do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj mbas datës në të cilën dhjetë shtete duke përfshirë katër shtetet, secili me jo më pak se një milionë njësi të tonazhit bruto tanker kanë depozituar instrumentin e ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit tek Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.
2. Megjithatë, çdo shtet kontraktues ndaj Konventës së Fondit të vitit 1971 mund, në kohën e depozitimit të instrumentit të tij, ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit lidhur me këtë protokoll, deklaron se instrumenti i tillë do të konsiderohet sikur nuk është efektiv për qëllimet e këtij neni deri në fund të periudhës prej gjashtë muaj të përmendur në nenin 31 të protokollit të vitit 1992 që amendon Konventën e Fondit 1971. Një shtet i cili nuk është një shtet kontraktues në Konventën e Fondit të vitit 1971, por i cili depoziton një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi lidhur me protokollin e vitit 1992 që amendon Konventën e Fondit 1971 mund gjithashtu të bëjë një deklaratë në përputhje me këtë paragraf në të njëjtën kohë.
3. Çdo shtet i cili ka bërë një deklaratë në përputhje me paragrafin e mëparshëm mundet të mos e pranojë atë në çdo kohë me anën e një njoftimi adresuar Sekretarit të Përgjithshëm të Organizatës. Çdo mospranim i tillë do të hyjë në fuqi në datën kur njoftimi është marrë, me kusht që një shtet i tillë do të konsiderohet sikur ka depozituar instrumentin e tij të ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit lidhur me këtë protokoll në këtë datë.
4. Për çdo shtet i cili ratifikon, pranon, miraton ose aderon në të pas plotësimit të kushteve të paragrafit 1 për hyrje në fuqi, ky protokoll do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës së depozitimit nga një shtet i tillë për dokumentin përkatës.

Neni 14

Rishikimi dhe amendimi

1. Nga Organizata do të mbahet një konferencë për qëllimet e rishikimit ose amendimit të Konventës së Përgjegjësive të vitit 1992.
2. Organizata do të thërrasë një Konferencë të shteteve kontraktuese për qëllimet e rishikimit

ose amendimit të Konventës së Përgjegjëse të vitit 1992 me kërkesën e jo më pak se një të tretës të shteteve kontraktuese.

Neni 15

Amendamentet e kufizimit të shumave

1. Mbas kërkesës të së paku një të katërtës të shteteve kontraktuese çdo propozim për amendimin e kufijve të përgjegjësisë të shprehur në nenin 5 paragrafi 1 i Konventës së Përgjegjësisë si amendohet nga ky protokoll do t'u qarkullohet nga Sekretari i Përgjithshëm të gjitha shteteve të organizatës dhe të gjitha shteteve kontraktuese.

2. Çdo amendament i propozuar dhe i qarkulluar si më lart do t'i parashtrohet Komitetit Ligjor të Organizatës për t'u marrë në konsideratë në një datë të paktën gjashtë muaj pas datës së qarkullimit të saj.

3. Të gjitha shtetet kontraktuese ndaj Konventës së Përgjegjësisë të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll, pavarësisht nëse janë anëtarë ose jo të organizatës, do të jenë të ngarkuar për të marrë pjesë në procedurat e Komisionit Ligjor për të marrë në konsideratë dhe adoptimin e amendamenteve.

4. Amendamentet do të adoptohen nga dy të tretat e maxhorancës të shteteve kontraktuese që janë prezent dhe votojnë në Komisionin Ligjor, të zgjeruar si parashikohet në paragrafin 3, me kushtin që së paku gjysma e shteteve kontraktuese do të jenë prezent në kohën e votimit.

5. Kur vepron mbi një propozim për amendim të kufijve, Komisioni Ligjor do të marrë në konsideratë eksperiencën e aksidenteve dhe në veçanti shumën e dëmeve që rezultojnë ndryshimet në vlerat monetare dhe efektin e amendamenteve të propozuara mbi koston e siguracionit. Ajo gjithashtu do të marrë në konsideratë marrëdhëniet ndërmjet kufijve të nenit 5 paragrafi 1 të Konventës së Përgjegjësisë 1969 si amendohet nga ky protokoll dhe atyre në nenin 4 paragrafi 4 të Konventës Ndërkombëtare mbi krijimin e një fondi ndërkombëtar për kompensimin e dëmeve nga ndotja e karburanteve, 1992.

6.a) Asnjë amendament i kufijve të përgjegjësisë sipas këtij neni mundet të merret në konsideratë përpara 15 janarit 1998 dhe as më pak se pesë vjet nga data e hyrjes në fuqi të një amendamenti të mëparshëm sipas këtij neni. Asnjë amendament sipas këtij neni nuk do të merret në konsideratë përpara se ky protokoll të ketë hyrë në fuqi.

b) Asnjë kufi nuk do të zmadhohet në mënyrë të tillë që të tejkalojë një shumë që i korrespondojnë kufirit të parashtruar në Konventën e Përgjegjësisë të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll i rritur me 6 për qind në vit të llogaritur në bazë llogaritje 15 janari 1993.

c) asnjë kufi nuk mund të rritet në mënyrë të tillë që të tejkalojë një shumë e cila i korrespondon ndaj Konventës së Përgjegjësisë të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll i shumëzuar me tre.

7. Çdo amendament i adoptuar në përputhje me paragrafin 4 do t'u njoftohet nga Organizata të gjitha shteteve kontraktuese. Amendamentet do të konsiderohen të pranuar në fundin e periudhës së tetëmbëdhjetë muajve pas datës së njoftimit, përveçse brenda asaj periudhe jo më pak se një katërta e shteteve që ishin shtete kontraktuese në kohën e adoptimit të amendamentit kur Komisioni Ligjor i ka komunikuar Organizatës që ato nuk pranojnë amendamentin në rastin të cilin amendamenti është kthyer dhe nuk ka fuqi.

8. Një amendament do të konsiderohet si i pranuar në përputhje me paragrafin 7 dhe do të hyjë në fuqi tetëmbëdhjetë muaj pas pranimit të tij.

9. Të gjitha shtetet kontraktuese do të zbatojnë amendamentin, përveçse kur ato denoncojnë këtë protokoll në përputhje me nenin 16 paragrafi 1 dhe 2, të së paku gjashtë muaj përpara se amendamenti të hyjë në fuqi. Një denoncim i tillë do të hyjë në fuqi kur amendamenti hyn në fuqi.

10. Kur një amendament është adoptuar nga Komisioni Ligjor, por periudha tetëmbëdhjetë mujore për pranimin e tij nuk ka skaduar akoma, një shtet i cili bëhet një shtet kontraktues gjatë kësaj periudhe do të niset nga amendamenti në qoftë se ai hyn në fuqi. Një shtet i cili bëhet një shtet kontraktues pas kësaj periudhe do të niset nga një amendament i cili është pranuar në përputhje me paragrafin 7. Në rastin e referuar në këtë paragraf, një shtet lidhet me një amendament, kur ky amendament hyn në fuqi ose kur ky protokoll hyn në fuqi për këtë shtet, nëse bëhet më vonë.

Neni 16 Denoncimi

1. Ky protokoll mund të denoncohet nga çdo palë në çdo kohë pas datës në të cilën ai hyn në fuqi për këtë palë

2. Denoncimi do të kryhet me anën e depozitimit të një instrumenti te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

3. Një denoncim do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj ose një periudhe më të gjatë si mund të jetë përcaktuar në instrumentin e denocimit, pas depozitimit të tij te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

4. Si është vendosur midis palëve të këtij protokollit, denoncimi nga secila nga ato i Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969 në përputhje me nenin 16 nuk do të konsiderohet në asnjë mënyrë si një denoncim i Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll.

5. Denoncimi i protokollit të vitit 1992 që amendon Konventën e Fondit të vitit 1971 nga një shtet i cili mbetet palë e Konventës së Fondit të vitit 1971 do të konsiderohet si denoncim i këtij protokollit. Një denoncim i tillë do të hyjë në fuqi në datën në të cilën denoncimi i protokollit të vitit 1992 që amendon Konventën e Fondit të vitit 1971 hyn në fuqi sipas nenit 34 të këtij protokollit.

Neni 17 Depozitimi

1. Ky protokoll dhe çdo amendament i pranuar sipas nenit 15 do të depozitohet te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

2. Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës:

a) do të informojë të gjitha shtetet që kanë firmosur pse kanë aderuar në këtë protokoll për:

i) secilën firmosje të re ose depozitim të një instrumenti së bashku me datën;

ii) çdo deklaram ose njoftim sipas nenit 13 dhe secilën deklaratë dhe komunikim sipas nenit 5 paragrafi 9 i Konventës së Përgjegjësive të vitit 1992;

iii) datën e hyrjes në fuqi të këtij protokollit;

iv) çdo propozim që amendon kufijtë e përgjegjësive të cilat janë bërë në përputhje me nenin 15 paragrafi 1;

v) çdo amendament i cili është adoptuar në përputhje me nenin 15 paragrafi 4;

vi) çdo amendament që del se është pranuar sipas nenit 15 paragrafi 7, së bashku me datën në të cilën ky amendament do të hyjë në fuqi në përputhje me paragrafët 8 dhe 9 të këtij neni;

vii) depozitimin e çdo instrumenti denoncimi të këtij protokollit së bashku me datën e depozitimit dhe datën në të cilën ai hyn në fuqi;

viii) çdo denoncim që duket se është bërë sipas nenit 16 paragrafi 5;

ix) çdo komunikim që kërkohet nga çdo nen i këtij protokollit.

b) Do t'u transmetojë kopjet e vërtetuara të vërteta të këtij protokollit të gjitha shteteve firmosëse dhe të gjitha shteteve të cilat aderojnë në këtë protokoll.

3. Menjëherë kur ky protokoll hyn në fuqi, teksti do të transmetohet nga Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës te Sekretari i Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe publikim në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 18 Gjuhë

Ky protokoll bëhet në një kopje të vetme në gjuhë arabe, kineze, angleze, franceze, ruse dhe spanjolle duke pasur secili tekst autentitet të barabartë

Bërë në Londër, më 27 nëntor 1992.

Si dëshmi i nënshkruari, që është i autorizuar nga qeveria e tyre respektive për këtë qëllim, firmos këtë protokoll.

ANEKS

CERTIFIKATA E SIGURACIONIT OSE SIGURIVE TË TJERA FINANCIARE LIDHUR ME PËRGJEGJËSINË CIVILE PËR DËME NGA NDOTJA ME KARBURANT

Lëshuar në përputhje me parashikimet e nenit 7 të Konventës Ndërkombëtare mbi përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja me karburant e vitit 1992.

Emri i anijes	Numri ose gjerat e dallimit	Porti i regjistrimit	Emri dhe adresa e pronarit

Me anën e kësaj vërtetohet që është në fuqi lidhur me anijen e përmendur më sipër një policë sigurimi ose siguri të tjera financiare që përmbush kërkesat e nenit 7 të Konventës Ndërkombëtare mbi përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e karburantit të vitit, 1992.

Tipi
sigurisë.....
.....

Afati
sigurisë..... i
...

Emri dhe adresa e siguruesit (Siguruesve dhe ose garantuesve)
.....
.....

Kjo certifikatë është e vlefshme deri
më.....

Lëshuar ose vërtetuar nga
qeveria.....

(Përcaktimi i plotë i shtetit)

Më..... Në.....
.....

(Vendi) (Data)
.....

Firma dhe përgjegjësia e vërtetimit zyrtar

Shënim shpjegues:

1. Nëse dëshirohet, përcaktimi i shtetit mund të përfshijë një referim ndaj autoriteteve kompetente publike të vendit ku certifikata është lëshuar.

2. Nëse shuma totale e sigurisë është dhënë nga një ose më shumë burime, shuma e secilit nga ato duhet të tregohet.

3. Nëse siguria është dhënë në disa forma, kjo duhet të paraqitet.
4. Shënimi “Afati i sigurisë” duhet të nënkuptojë datën në të cilën kjo siguri hyn në fuqi.