

**NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O POTVRĐIVANJU
MEĐUNARODNE KONVENCIJE O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA
ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA POGONSKIM ULJEM IZ 2001. GODINE
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

I. Ustavna osnova za donošenje Zakona

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine sadržana je u odredbi članka 139. stavku 1. Ustava Republike Hrvatske («Narodne novine», br.41/2001- pročišćeni tekst, 55/01-ispravak).

II. Ocjena stanja i cilj koji se donošenjem Zakona želi postići

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem usvojena je pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije na diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu u ožujku 2001. godine te je bila otvorena za potpisivanje u sjedištu organizacije od 01. listopada 2001. godine do 30. rujna 2002. godine, nakon čega je ostala otvorena za pristup.

Usvajanjem gore navedene Konvencije ispunjena je posljednja praznina u međunarodnom režimu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora s brodova.

Na međunarodnom je planu problem odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem koje se koristi kao brodsko gorivo riješen samo u odnosu na tankere. Naime, poseban sustav odgovornosti reguliran Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine primjenjuje se na štetu zbog onečišćenja mora koju prouzroče tankeri (puni i prazni), što znači da su pokrivene štete koje nastanu istjecanjem ulja koje tankeri prevoze kao teret, kao i onog koje koriste kao pogonsko gorivo.

Međutim, u posljednje vrijeme zabilježen je stalan porast zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem koje se koristi kao gorivo na brodu. Procjenjuje se da je više od 50% zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem upravo posljedica onečišćenja brodskim gorivom.

Prosječna količina goriva koja se nalazi na brodovima koji nisu tankeri iznosi oko 14 milijuna tona. Veliki kontejnerski brodovi, kao i brodovi za prijevoz generalnog tereta ili putnički brodovi prevoze više goriva nego manji tankeri tereta.

Tako npr. veliki kontejnerski brodovi mogu ukrcati oko 7.500 tona goriva.

Pored toga, ulje koje se koristi za pogon broda, ubraja se u tzv. prljava ulja koja predstavljaju mnogo veću opasnost za morski okoliš od pojedinih vrsta ulja koja se prevoze kao teret. Ona na morskoj površini isparavaju sporije i ostavljaju štetan trag. Daleko se teže čiste i znatno poskupljuju troškove čišćenja.

S tim u svezi, svrha je Konvencije iz 2001. godine da uspostavi poseban režim odgovornosti i osigura naknadu štete u slučaju onečišćenja mora pogonskim uljem.

Konvencija se odnosi na štetu zbog onečišćenja mora pogonskim uljem koja prouzroče pomorski brodovi ili pomorska plovila bilo koje vrste (iz primjene su isključeni tankeri).

Pogonsko ulje označava sva ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje, koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za rad ili pogon broda, kao i ostatke tog ulja.

Pojam štete obuhvaća i troškove zaštitnih mjera koje su poduzete sa svrhom da se onečišćenje spriječi ili smanji.

Konvencija se primjenjuje na štetu zbog onečišćenja koja je prouzročena na području, uključujući i teritorijalno more države stranke, u gospodarskom pojasu države stranke ili sličnom pojasu koji je država odredila u skladu s međunarodnim pravom (u slučaju Republike Hrvatske to će se odnositi na ekološko - ribolovnu zonu).

Troškovi zaštitnih mjera nadoknađuju se bez obzira gdje su mjere poduzete.

Propisuje se objektivna odgovornost za onečišćenje mora pogonskim uljima, a tereti vlasnika broda, zakupoprimalca, brodarku i poslovođu pomorskog broda.

Razlog da uz brodovlasnika solidarno odgovaraju i druge spomenute osobe nalazi se u činjenici da sustav odgovornosti za onečišćenje pogonskim uljima nema dopunske naknade.

Konvencija iz 2001. godine ne predviđa osnivanje posebnog fonda ograničene odgovornosti brodovlasnika, pa se visina ograničenja vezuje za odgovarajući sustav općeg ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje u državi stranci na čijem području je došlo do onečišćenja pogonskim uljem.

Kolika će biti maksimalna visina odgovornosti utvrđivat će se u svakom pojedinačnom slučaju.

U Republici Hrvatskoj to će biti sustav ograničenja predviđen Konvencijom o ograničenju za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. godine. («Narodne novine» - Međunarodni ugovori, br.2/1992, «Narodne novine» – Međunarodni ugovori br.12/2005.) Maksimalan iznos odgovornosti ovisit će o tonaži broda.

Konvencija nameće dužnost obveznog osiguranja od odgovornosti upisanim vlasnicima brodova preko 1000 tona, uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.

Konvenciju su prihvatile sljedeće države: Republika Cipar, Jamajka, Grenada, Republika Latvija, Luksemburg, Sveti Vincent i Grenadini, Republika Slovenija, Kraljevina Tonga, Republika Singapur.

Navedenim ratifikacijama nisu ispunjeni uvjeti za njezino stupanje na snagu. Prema članku 14. Konvencije potrebno je da je prihvati 18 država (uključujući pet od kojih svaka ima najmanje 1 milijun jedinica mješovite tonaže).

Međutim, na temelju Odluke Vijeća Europe od 19. rujna 2002. (2002/762/EC) ovlašćuju se države članice Europske unije da prihvate Konvenciju iz 2001. godine, te da polože odgovarajuću ispravu kod glavnog tajnika Međunarodne pomorske organizacije do 30. lipnja 2006. godine.

Uzimajući u obzir porast pomorskog prometa u Jadranu, a u cilju njegove adekvatne zaštite Republika je Hrvatska već prihvatila poseban međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete za slučaj onečišćenja mora koja prouzročite tankeri.

(«Narodne novine» – Međunarodni ugovori br.2/1997, «Narodne novine» - Međunarodni ugovori br.12/2005.)

Usvajanjem Zakona o potvrđivanju Konvencije iz 2001. godine nadopunjujemo sustav građanskopravne odgovornosti za onečišćenje mora uljem i osiguravamo mogućnost naknade štete za onečišćenje na području Republike Hrvatske (uključujući teritorijalno more i ribolovnu-ekološku zonu) koju prouzročite i drugi brodovi, te usklađujemo hrvatsko pomorsko zakonodavstvo s pravnom stečevinom Europske unije.

Potvrđivanjem ovog međunarodnog instrumenta nastaje obveza izmjene i dopune Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br.181/2004) u dijelu VIII. koji se odnosi na izvanugovornu odgovornost vlasnika broda i broдача.

III. Osnovna pitanja koja se predlažu urediti Zakonom

Zakonom se predlaže potvrđivanje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001.godine.

Objavljuje se tekst Konvencije iz 2001. godine i ne stavlja se nikakve rezerve, te se određuje način objave i stupanje na snagu Konvencije iz 2001.godine.

Donošenjem ovoga Zakona potvrđuju se Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001.godine te ona, po svom stupanju na snagu u odnosu na Republiku Hrvatsku, postaje dio pravnog poretka Republike Hrvatske po snazi iznad zakona.

Potvrđivanjem navedenog međunarodnog instrumenta Republika Hrvatska poduzima značajan korak u cilju zaštite i sprečavanja onečišćenja morskog okoliša.

IV. Ocjena sredstava potrebnih za provođenje Zakona

Provođenjem ovoga Zakona ne nastaju posebne financijske obveze za koje bi trebalo osigurati dodatna sredstva u Državnom proračunu Republike Hrvatske.

V. Prijedlog za donošenje Zakona po hitnom postupku

Temelj za donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku nalazi se u članku 159. Poslovnika Hrvatskog sabora ("Narodne novine", br. 6/02-pročišćeni tekst, 41/02, 91/03, 58/04) i drugim osobito opravdanim razlozima.

Naime, potvrđivanjem Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje pogonskim uljem iz 2001. godine upotpunjuje se cjelina mnogostranih ugovora koje Republika Hrvatska, u postupku usklađivanja hrvatskog pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije, mora potvrditi.

S obzirom na prirodu postupka potvrđivanja međunarodnih ugovora, kojim država i formalno izražava spremnost da bude vezana već potpisanim međunarodnim ugovorom, kao i na činjenicu da se u ovoj fazi ne mogu vršiti izmjene i dopune teksta međunarodnog ugovora, predlaže se donošenje Zakona po hitnom postupku.

VI. Konačni prijedlog Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine

Na temelju člaka 18. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora ("Narodne novine", br. 28/96), a polazeći od članka 139. stavak 1. Ustava Republike Hrvatske predlaže se pokretanje postupka donošenja Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine po hitnom postupku.

Nacrt Konačnog prijedloga Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine glasi:

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU
Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja
pogonskim uljem iz 2001. godine

Članak 1.

Potvrđuje se Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem sastavljena u Londonu 23. ožujka 2001. godine u izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku.

Članak 2.

Tekst Konvencije iz članka 1. ovoga Zakona u izvorniku na engleskom jeziku i u prijevodu na hrvatski jezik glasi:

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER
OIL POLLUTION DAMAGE, 2001

Text approved by the Conference

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,
RECALLING article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

RECALLING ALSO article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall co-operate in the further development of relevant rules of international law.

NOTING the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

NOTING ALSO the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

RECOGNIZING the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

CONSIDERING that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

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

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Convention

- 1 "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
- 2 "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
- 3 "Shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
- 4 "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company.
- 5 "Bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
- 6 "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.
- 7 "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize damage.
- 8 "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
- 9 "Pollution damage" means:
 - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
 - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
- 10 "State of the ship's registry" means in relation to a registered ship the State of registration of the ship, and in relation to an unregistered ship the State whose flag the ship is entitled to fly.
- 11 "Gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
- 12 "Organization" means the International Maritime Organization.
- 13 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
 - (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
 - (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in

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

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

Article 3

Liability of the shipowner

1 Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2 Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3 No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

- (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
- (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or
- (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

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

5 No claim for compensation for pollution damage may be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

6 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

Article 4

Exclusions

1 This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2 Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3 A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4 With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5 **Incidents involving two or more ships**

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6 **Limitation of liability**

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

Article 7 **Compulsory insurance or financial security**

1 The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

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

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number,
- (d) type and duration of security;

- (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
 - (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
- 3 (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
 - (ii) the withdrawal of such authority; and
 - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State decides, the official language of the State may be omitted.

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

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

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party

relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

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

10 Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

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

15 A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

Article 8
The limits

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

Article 9
Jurisdiction

1 Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, may be brought only in the courts of any such State Parties.

2 Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3 Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10
Recognition and enforcement

1 Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any State Party, except:

- (a) where the judgement was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

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

Article 11
Supercession Clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

Article 12
Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

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

4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

Article 13
States with more than one system of law

1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3 In relation to a State Party which has made such a declaration:

- (a) in the definition of "registered owner" in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;
- (b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
- (c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and
- (d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognized in, the relevant territorial unit.

Article 14
Entry into Force

1 This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall

enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 15
Denunciation

1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

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

Article 16
Revision of amendment

1 A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 17
Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General

2 The Secretary-General shall:

- (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;

- (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
 - (iv) other declarations and notifications made under this Convention.
- (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

Article 18
Transmission to United Nations

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

Article 19
Languages

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

DONE AT LONDON, this twenty-third day of March, two thousand and one.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

ANNEX

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

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on
Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Name of Ship	Distinctive Number of letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until.....

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)

The present certificate is issued under the authority of the Government of(full designation of the State) by(name of institution or organization)

At On.....

(Place)

(Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
- 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

**MEĐUNARODNA KONVENCIJA O
GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA
POGONSKIM ULJEM
IZ 2001. GODINE**

DRŽAVE STRANKE OVE KONVENCIJE,

POZIVAJUĆI SE na članak 194. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982.godine koji određuje da države poduzmu sve potrebne mjere za sprečavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja morskog okoliša,

POZIVAJUĆI SE TAKOĐER na članak 235. te Konvencije koji određuje da u svrhu osiguranja brze i odgovarajuće naknade svake štete prouzročene onečišćenjem morskog okoliša države surađuju u daljnjem razvoju odgovarajućih pravila međunarodnog prava,

OPAŽAJUĆI uspjeh Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. i Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete iz 1992. u osiguranju raspoložive naknade osobama koje su pretrpjele štetu zbog onečišćenja uslijed istjecanja ili ispuštanja ulja koje se u rasutom stanju prevozi morem,

OPAŽAJUĆI TAKOĐER usvajanje Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. sa svrhom da se omogući adekvatna, brza i djelotvorna naknada za štetu prouzročenu nezgodama u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem,

PRIZNAVAJUĆI važnost uvođenja objektivne odgovornosti za sve oblike onečišćenja uljem koja je vezana za odgovarajući iznos ograničenja te odgovornosti,

UVAŽAVAJUĆI da su u cilju osiguranja plaćanja adekvatne, brze i djelotvorne naknade za štetu zbog onečišćenja prouzročenu istjecanjem ili ispuštanjem pogonskog ulja s brodova potrebne dopunske mjere,

ŽELEĆI usvojiti jedinstvena međunarodna pravila i postupke za utvrđivanje odgovornosti i omogućiti adekvatnu naknadu u takvim slučajevima,

SPORAZUMJELE SU SE o sljedećem:

**Članak 1.
Definicije**

U svrhe ove Konvencije:

1. "Brod" znači svaki pomorski brod ili pomorsko plovilo bilo koje vrste.
2. "Osoba" znači svakoga pojedinca ili udruženje, ili bilo koju javnu ili privatnu osobu, bila ona pravna ili ne, uključujući državu ili bilo koji njezin sastavni dio.
3. "Vlasnik broda" znači vlasnika, uključujući i upisanog vlasnika, zakupoprimalca, poslovođu broda i brodar.
4. "Upisani vlasnik" znači osobu ili osobe koje su upisane kao vlasnici broda, ili, u nedostatku upisa, osobu ili osobe koje posjeduju brod. Međutim, ako je brod vlasništvo države, a koristi ga društvo koje je u toj državi upisano kao brodar, izraz "upisani vlasnik" znači to društvo.
5. "Pogonsko ulje" znači sva ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje, koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za rad ili pogon broda, kao i ostatke tog ulja.
6. "Konvencija o građanskoj odgovornosti" znači Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine, kako je izmjenjena.

7. "Zaštitne mjere" znače svaku razumnu mjeru koju poduzme bilo koja osoba nakon nastanka nezgode kako bi se šteta zbog onečišćenja spriječila ili umanjila.
8. "Nezgodna" znači svaki događaj ili niz događaja istoga porijekla koji prouzroči štetu zbog onečišćenja ili predstavlja tešku i neposrednu prijetnju nastanku takve štete.
9. "Šteta zbog onečišćenja" znači:
 - (a) gubitak ili štetu nastalu izvan broda zbog onečišćenja uslijed istjecanja ili ispuštanja pogonskog ulja s broda, bilo gdje se to istjecanje ili ispuštanje dogodilo, pod uvjetom da je naknada za oštećenje okoliša, osim za gubitak dobiti uslijed takvoga oštećenja, ograničena na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjega stanja; i
 - (b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama.
10. "Država upisa broda" znači u odnosu na upisane brodove državu u kojoj je brod upisan, a u odnosu na brodove koji nisu upisani državu čiju je zastavu brod ovlašten viti.
11. "Bruto-tonaža" označuje bruto-tonažu određenu u skladu s pravilima o baždarenju sadržanim u Prilogu 1. Međunarodne konvencije o baždarenju brodova iz 1969.
12. "Organizacija" označuje Međunarodnu pomorsku organizaciju.
13. "Glavni tajnik" označuje glavnog tajnika Organizacije.

Članak 2.

Područje primjene

Ova se Konvencija primjenjuje isključivo:

- (a) na štetu zbog onečišćenja prouzročenu:
 - (i) na području države stranke, uključujući njezino teritorijalno more, i
 - (ii) u gospodarskom pojasu države stranke uspostavljenom u skladu s međunarodnim pravom, ili, ako država stranka nije uspostavila takav pojas, u prostoru koji se nalazi izvan njezinog teritorijalnoga mora i uz njega, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ali ne širem od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnoga mora;
- (b) na zaštitne mjere, bilo gdje poduzete, radi sprječavanja ili umanjivanja takve štete.

Članak 3.

Odgovornost vlasnika broda

1. Vlasnik broda, u trenutku nastanka nezgode, ili, ako se nezgodna sastoji od niza događaja, u trenutku nastanka prvoga događaja odgovara za svaku štetu zbog onečišćenja prouzročenu pogonskim uljem ukrcanim na brod ili koje proizlazi s broda, osim u slučajevima predviđenima u stavcima 3. i 4. ovoga članka.
2. Kada je u skladu sa stavkom 1. više osoba odgovorno, njihova odgovornost je solidarna.
3. Vlasnik broda ne odgovara za štetu zbog onečišćenja ako dokaže da je:
 - (a) šteta posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave, ili

- (b) šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se prouzroči šteta, ili
- (c) u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugoga tijela odgovornoga za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala u obavljanju te funkcije.
4. Vlasnik broda može u cijelosti ili djelomično biti oslobođen odgovornosti prema oštećenoj osobi ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja u cijelosti ili djelomično nastala bilo zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta, bilo zbog njezina nemara.
5. Nikakav zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja ne može se podnijeti protiv vlasnika broda osim u skladu s ovom Konvencijom.
6. Ništa u ovoj Konvenciji ne utječe na pravo regresu koje vlasnik broda ima prema bilo kojoj trećoj osobi.

Članak 4. **Izuzeca**

1. Ova Konvencija ne primjenjuje se na štetu zbog onečišćenja kako je definirana u Konvenciji o građanskoj odgovornosti, bez obzira da li se na temelju te Konvencije plaća naknada za štetu ili ne.
2. Osim u slučaju stavka 3, odredbe ove Konvencije ne primjenjuju se na ratne brodove, pomoćno ratno brodovlje ili na druge brodove čiji je vlasnik ili brodar država i kojima se ona u razmatranom razdoblju koristila isključivo za netrgovačke djelatnosti Vlade.
3. Država stranka može odlučiti da se ova Konvencija primjenjuje na njezine ratne brodove ili druge brodove navedene u stavku 2. i o tome će obavijestiti glavnog tajnika navodeći trajanje i uvjete te primjene.
4. U pogledu brodova čiji je vlasnik država stranka, a koriste se u trgovačke svrhe, svaka je država podvrgnuta sudskom postupku pred sudovima navedenim u članku 9. i odriče se svake obrane koja se zasniva na njezinu svojstvu suverene države.

Članak 5. **Nezgodu u kojoj su sudjelovala dva ili više brodova**

Kada šteta zbog onečišćenja nastane iz nezgode u kojoj su sudjelovala dva broda ili više njih, vlasnici svih brodova, ukoliko se ne mogu osloboditi odgovornosti prema članku 3. solidarno odgovaraju za cjelokupnu štetu koja se razumno ne može podijeliti.

Članak 6. **Ograničenje odgovornosti**

1. Ništa u ovoj Konvenciji ne utječe na pravo vlasnika broda i osobe ili osoba koje pribavljaju osiguranje ili drugo financijsko jamstvo da ograniče svoju odgovornost na temelju bilo kojeg primjenjivog nacionalnog ili međunarodnog režima, kao što je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976, kako je izmjenjena.

Članak 7.

Obvezno osiguranje ili financijsko jamstvo

1. Vlasnik broda preko 1000 tona upisan u državi stranci dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog onečišćenja, u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti utvrđenim prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom režimu ograničenja, ali ni u kojem slučaju neće prijeći svotu obračunatu u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmjenjena.

2. Nakon što odgovarajuće tijelo države stranke utvrdi da je udovoljeno zahtjevima iz stavka 1., svakom će brodu izdati svjedodžbu kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi u skladu s odredbama ove Konvencije. U pogledu broda upisanog u državi stranci, takvu svjedodžbu izdaje ili ovjereva odgovarajuće tijelo države u čijem je upisniku brod upisan; u pogledu broda koji nije upisan u državi stranci, takvu svjedodžbu može izdati ili ovjeriti nadležno tijelo bilo koje države stranke. Ova svjedodžba mora biti sačinjena u obliku modela koji se nalazi u prilogu ove Konvencije i mora sadržavati sljedeće podatke:

- (a) ime broda, brojeve ili slova za raspoznavanje i luku upisa;
- (b) ime i glavno poslovno sjedište upisanog vlasnika;
- (c) IMO broj za identifikaciju broda;
- (d) vrsta i trajanje jamstva;
- (e) naziv i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja pruža financijsko jamstvo a, kada je to prikladno, poslovno sjedište gdje je zaključeno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo;
- (f) rok važenja svjedodžbe, koji ne može biti duži nego što je rok važenja osiguranja ili drugoga jamstva.

3. (a) Država stranka može ovlastiti neku od nje priznatu instituciju ili organizaciju da izda svjedodžbu navedenu u stavku 2. Takva institucija ili organizacija mora izvijestiti tu državu o izdavanju svake svjedodžbe. U svakom slučaju, država stranka u cijelosti jamči za potpunost i točnost podataka u tako izdanoj svjedodžbi i poduzima potrebne dogovore kako bi osigurala izvršenje te obveze.

- (b) Država stranka mora obavijestiti glavnog tajnika o:
- (i) točnim dužnostima i uvjetima iz ovlaštenja danog nekoj priznatoj instituciji ili organizaciji;
 - (i) povlačenju tog ovlaštenja; i
 - (ii) datumu kada takvo ovlaštenje ili povlačenje takvog ovlaštenja stupa na snagu.

Dano ovlaštenje neće stupiti na snagu prije nego što proteknu tri mjeseca od datuma kada je obavijest s takvim učinkom predana glavnom tajniku.

- (c) Institucija ili organizacija ovlaštena za izdavanje svjedodžbi u skladu s ovim stavkom mora, kao minimum, biti ovlaštena da povuče te svjedodžbe ako nije udovoljeno uvjetima pod kojima su izdane. U svakom slučaju će institucija ili organizacija o takvom povlačenju izvijestiti državu u čije ime je svjedodžba izdana.

4. Svjedodžba se mora izdati na službenom jeziku ili jezicima države koja je izdaje. Ako korišteni jezik nije engleski, francuski ni španjolski, tekst mora uključivati prijevod na jedan od ovih jezika a, ako država tako odluči, službeni jezik te države može biti izostavljen.

5. Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a preslik se polaže kod tijela koji vodi upisnik u kojem je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi stranci, kod tijela države koja je izdala ili ovjerila svjedodžbu.

6. Osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne udovoljava zahtjevima ovoga članka ako ono prestaje vrijediti, zbog razloga koji nije protek vremena važenja osiguranja ili jamstva navedenog u svjedodžbi iz stavka 2. ovoga članka, prije proteka roka tri mjeseca od dana kada je tijelima spomenutima u stavku 5. ovoga članka predana obavijest o njegovu prestanku, osim ako svjedodžba nije vraćena tim tijelima ili ako nije izdana nova svjedodžba u spomenutom roku. Prethodne odredbe se na isti način primjenjuju u pogledu svake izmjene čija je posljedica da osiguranje ili drugo financijsko jamstvo više ne udovoljavaju zahtjevima ovoga članka.

7. Imajući u vidu odredbe ovoga članka, država u čijem je upisniku brod upisan mora odrediti uvjete izdavanja i važenja svjedodžbe.

8. Ništa u ovoj Konvenciji neće se tumačiti kao spriječavanje države stranke da se pouzda u obavijesti dobivene od drugih država stranaka, Organizacije ili drugih međunarodnih organizacija glede financijskog položaja davatelja osiguranja ili drugog financijskog jamstva danog za potrebe ove Konvencije. U takvim slučajevima, država stranka koja se pouzda u takve obavijesti nije oslobođena svoje odgovornosti kao država izdavanja svjedodžbe u skladu sa stavkom 2.

9. Svjedodžbe koje je izdala ili ovjerila jedna država stranka prihvatit će druge države stranke u svrhe ove Konvencije i druge države stranke će smatrati da te svjedodžbe imaju jednaku vrijednost kao i svjedodžbe koje su one same izdale ili ovjerile, čak i ako su svjedodžbe izdane ili ovjerene za brod koji nije upisan u državi stranci. Država stranka može u svako doba zatražiti konzultacije s državom izdavanja ili ovjere ako vjeruje da osiguratelj ili jamac imenovan u svjedodžbi o osiguranju nije financijski sposoban ispuniti obveze koje nalaže Konvencija.

10. Svaka tužba za naknadu štete zbog onečišćenja može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo koje pokriva odgovornost upisanog vlasnika broda za štetu zbog onečišćenja. Tuženik se može koristiti pravnim sredstvima obrane (osim onih koja se odnose na stečaj ili likvidaciju vlasnika broda), koja ima pravo koristiti vlasnik broda, uključujući i ograničenje u skladu sa člankom 6. Nadalje, i kada vlasnik broda nema pravo ograničiti svoju odgovornost prema članku 6, tuženik može ograničiti svoju odgovornost u visini svote koja je istovjetna svoti osiguranja ili drugog financijskog jamstva pribavljenog u skladu sa stavkom 1. Pored toga, tuženik se u svrhu obrane može pozvati na činjenicu da je šteta zbog onečišćenja posljedica namjernoga protupravnog ponašanja samoga vlasnika broda, ali se ne može pozvati ni na jedno drugo sredstvo obrane koje bi bio ovlašten koristiti u postupku koji bi protiv njega pokrenuo vlasnik broda. U svakom slučaju, tuženik ima pravo zahtijevati da vlasnik broda sudjeluje u postupku.

11. Država stranka neće dopustiti iskorištavanje broda koji plovi pod njezinom zastavom a na kojega se primjenjuje ovaj članak, osim ako je izdana svjedodžba na osnovi stavka 2. ili 14. ovoga članka.

12. Imajući u vidu odredbe ovoga članka, svaka država stranka osigurat će, na osnovi odredaba svojeg nacionalnog zakonodavstva, da osiguranje ili drugo financijsko jamstvo bude na snazi u mjeri navedenoj u stavku 1, u pogledu svakog broda preko 1000 tona, bez obzira gdje je on upisan, koji ulazi ili izlazi iz luka na njezinu području odnosno koji stiže ili napušta izvanobalni objekt u njezinu teritorijalnom moru.

13. Bez obzira na odredbu stavka 5. država stranka može obavijestiti glavnog tajnika da se za potrebe stavka 12. ne zahtijeva da se svjedodžba iz stavka 2. nalazi na brodu niti da se ona mora predložiti kada brod ulazi ili izlazi iz luke na njezinu području, odnosno

kada stiže ili napušta izvanobalni objekt u njezinu teritorijalnom moru, pod uvjetom da je država stranka koja izdaje svjedodžbu iz stavka 2. obavijestila glavnog tajnika da drži zapise u elektronskom obliku, dostupne svim državama strankama, koji potvrđuju postojanje svjedodžbi i omogućuju državama strankama da ispune svoje obveze na osnovi stavka 12.

14. Ako osiguranjem ili drugim finacijskim jamstvom nije pokriven brod čiji je vlasnik država stranka, odgovarajuće odredbe ovoga članka se neće primjenjivati u pogledu tog broda, ali na tome se brodu mora nalaziti svjedodžba koju je izdalo nadležno tijelo države upisa broda a kojom se potvrđuje da je država vlasnik toga broda i da je odgovornost pokrivena u svoti propisanoj u stavku 1. Takva svjedodžba treba u najvećoj mogućoj mjeri odgovarati modelu propisanome u stavku 2.

15. Država može, u vrijeme potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupa ovoj Konvenciji, ili u bilo koje vrijeme nakon toga, izjaviti da se ovaj članak ne primjenjuje na brodove koji plove isključivo na području te države navedenom u članku 2.(a)(i).

Članak 8. Zastara

Prava na naknadu prema ovoj Konvenciji gase se ako se tužba na osnovi ove Konvencije ne podnese u roku od tri godine računajući od dana kada je šteta nastala. Međutim, ni u kojem slučaju tužba se ne može podnijeti nakon proteka roka od šest godina, računajući od dana kada je nastala nezgoda koja je prouzročila štetu. Ako se ta nezgoda sastoji od niza događaja, rok od šest godina počinje teći od dana nastanka prvog događaja.

Članak 9. Nadležnost

1. Ako je nezgoda prouzročila štetu zbog onečišćenja na području, uključujući teritorijalno more ili pojas naveden u članku 2(a)(ii) jedne ili više država stranki, ili ako su poduzete zaštitne mjere radi sprječavanja ili umanjavanja štete zbog onečišćenja na tom području, uključujući teritorijalno more ili navedeni pojas, tužba za naknadu štete protiv brodovlasnika može se podnijeti samo pred sudovima bilo koje od tih država stranki.

2. Svakom tuženiku treba uputiti odgovarajuću obavijest o podnošenju tužbe na temelju stavka 1.

3. Svaka država stranka osigurat će nadležnost vlastitih sudova u postupcima za naknadu štete prema ovoj Konvenciji.

Članak 10. Priznanje i ovrha

1. Svaka presuda suda nadležnoga u skladu s člankom 9, koja je ovršna u državi u kojoj je donesena gdje se protiv nje ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi priznat će se u svakoj drugoj državi stranci, osim:

(a) kada je presuda ishodena prevarom; ili

(b) kada tuženik nije dobio odgovarajuću obavijest niti mu je pružena pravična mogućnost da iznese slučaj.

2. Presuda koja je priznata na temelju stavka 1. ovoga članka ovršna je u svakoj državi stranci čim se ispune formalni uvjeti koje zahtijeva ta država. Formalni uvjeti ne smiju dopuštati ponovno raspravljanje o predmetu spora.

Članak 11.

Klauzula o ukidanju

Ova Konvencija ima prednost nad međunarodnim konvencijama koje su na snazi ili otvorene za potpisivanje, potvrđivanje ili prihvata na dan na koji je ova Konvencija otvorena za potpisivanje, ali samo u mjeri u kojoj bi te konvencije bile u sukobu s njom. Međutim, ništa u ovome članku ne utječe na obveze država stranki prema državama koje nisu stranke ove Konvencije na osnovi tih konvencija.

Članak 12.

Potpisivanje, potvrđivanje, prihvata, odobrenje i pristup

1. Ova je Konvencija otvorena za potpisivanje u sjedištu organizacije od 1.X.2001. do 30.IX.2002., a zatim ostaje otvorena za pristup.
2. Države mogu izraziti svoj pristanak da budu vezane ovom Konvencijom:
 - (a) potpisivanjem bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja;
 - (b) potpisivanjem uz rezervu potvrđivanja, prihvata ili odobrenja nakon kojeg slijedi potvrđivanje, prihvata ili odobrenje; ili
 - (c) pristupom.
3. Potvrđivanje, prihvata, odobrenje ili pristupanje izvršava se polaganjem isprave s takvim učinkom kod glavnog tajnika.
4. Bilo koja isprava o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu položena nakon što u pogledu svih trenutnih država stranaka stupi na snagu izmjena ove Konvencije, ili nakon što se poduzmu sve potrebne mjere za stupanje izmjene na snagu glede tih država stranki, smatrat će se da se odnosi na ovu Konvenciju kako je izmijenjena takvom izmjenom.

Članak 13.

Države s više sustava prava

1. Ako država ima dvije ili više teritorijalnih jedinica u kojima se u odnosu na predmet uređenja ove Konvencije primjenjuju različiti pravni sustavi, ona može u trenutku potpisivanja, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupanja, izjaviti da će se ova Konvencija primjenjivati na sve njezine teritorijalne jedinice ili samo na jednu ili više njih, te može bilo kada izmijeniti tu izjavu podnoseći drugu izjavu.
2. Svaka takva izjava dostavlja se glavnom tajniku i mora sadržavati izričiti navod o tome na koje se teritorijalne jedinice primjenjuje Konvencija.
3. U pogledu države stranke koja je podnijela takvu izjavu:
 - (a) u definiciji *upisanog vlasnika* u članku 1.(4) pozivanje na državu tumačit će se kao pozivanje na tu teritorijalnu jedinicu;
 - (b) pozivanje na *državu upisa broda*, a u pogledu svjedodžbe o obveznom osiguranju na državu koja izdaje ili ovjerava svjedodžbu, tumačit će se kao pozivanje na onu teritorijalnu jedinicu u kojoj je brod upisan i koja izdaje ili ovjerava svjedodžbe;
 - (c) pozivanje u ovoj Konvenciji na zahtjeve nacionalnog prava tumačit će se kao pozivanje na zahtjeve prava relevantne teritorijalne jedinice;
 - (d) pozivanje u člancima 9. i 10. na sudove i presude koje se moraju priznati u državama strankama tumačit će se kao pozivanje na sudove i presude koje se moraju priznati u odnosnoj teritorijalnoj jedinici.

Članak 14.
Stupanje na snagu

1. Ova Konvencija stupa na snagu godinu dana nakon datuma kada je osamnaest država, uključujući pet od kojih svaka ima najmanje 1 milijun jedinica mješovite tonaže, potpišu bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvata ili odobrenja, bilo polože ispravu o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupanju kod glavnoga tajnika.
2. U pogledu svake državu koja ovu Konvenciju potvrdi, prihvati, odobri ili joj pristupi nakon što se ispune uvjeti za njezino stupanje na snagu navedeni u stavku 1., ova Konvencija stupa na snagu tri mjeseca nakon datuma kada je ta država položila odgovarajuću ispravu.

Članak 15.
Otkazivanje

1. Svaka država stranka može otkazati ovu Konvenciju u bilo kojem trenutku nakon što ova Konvencija za nju stupi na snagu.
2. Otkazivanje se izvršava polaganjem isprave kod glavnoga tajnika.
3. Otkazivanje proizvodi učinak dvanaest mjeseci nakon polaganja isprave o otkazivanju kod glavnoga tajnika ili protekom duljeg razdoblja koje bi u toj ispravi moglo biti naznačeno.

Članak 16.
Revizija i izmjena

1. Organizacija može sazvati konferenciju u svrhu izmjene ili dopune ove Konvencije.
2. Organizacija će sazvati konferenciju država stranki u svrhu izmjene ili dopune ove Konvencije na zahtjev najmanje jedne trećine država stranki.

Članak 17.
Depozitar

1. Ova Konvencija bit će pohranjena kod glavnoga tajnika.
2. Glavni će tajnik:
 - (a) izvještavati sve države koje su potpisale ovu Konvenciju ili joj pristupile:
 - (i) o svakom novom potpisu ili polaganju nove isprave i njihovom datumu;
 - (ii) o datumu stupanja na snagu ove Konvencije;
 - (iii) o polaganju bilo koje isprave o otkazivanju ove Konvencije, kao i o datumu polaganja i datumu kada otkazivanje proizvodi učinak;
 - (iv) o svim izjavama ili priopćenjima danim na temelju ove Konvencije;
 - (b) dostavljati ovjerene prijepise ove Konvencije svim državama potpisnicama i svim državama koje joj pristupe.

Članak 18.
Dostavljanje Ujedinjenim narodima

Odmah po stupanju na snagu ove Konvencije, glavni tajnik dostavit će njezin tekst Tajništvu Ujedinjenih naroda radi njezina registriranja i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

Članak 19.
Jezici

Ova je Konvencija sastavljena u jednom izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, a svaki je tekst jednako vjerodostojan.

SAČINJENO U LONDONU dvadestetrećeg ožujka dvijetisuće i prve.

U OVJERU GORNJEGA su niže potpisani, koji su za tu svrhu bili valjano ovlaštteni od svojih vlada, potpisali ovu Konvenciju.

D o d a t a k
SVJEDODŽBA O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINANCIJSKOM JAMSTVU
O
GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA
POGONSKIM ULJEM

Sastavljeno u skladu s odredbama članka 7. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine

Ime broda	Slova ili brojevi za raspoznavanje	IMO identifikacijski broj	Luka upisa	Ime i puna adresa glavnog poslovnog sjedišta upisanog vlasnika

Ovim se potvrđuje da je u pogledu gore imenovanoga broda na snazi polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo prema odredbama članka 7. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine

Vrsta jamstva

Trajanje jamstva

Ime i adresa osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca)

Ime

Adresa

Ova svjedodžba vrijedi do

Izdana ili ovjerena od Vlade

.....
(cijelo ime države)

ILI

Tekst koji slijedi upotrebljava se kada država stranka koristi pravo iz članka 7.(3).

Ovu je svjedodžbu izdao na temelju ovlaštenja Države (cijelo ime države)

.....(naziv zavoda ili organizacije)

Sastavljeno u Datum

.....

(Potpis i funkcija službenika koji izdaje i ovjerava potvrdu)

Objašnjenja:

1. Uz oznaku države može se po volji uputiti na nadležno javno tijelo države u kojoj je svjedodžba izdana.
2. Ako ukupni iznos jamstva potječe iz više izvora, potrebno je naznačiti iznos svakoga od njih.
3. Ako je jamstvo dano u više oblika, potrebno ih je nabrojiti.
4. U rubrici "Trajanje jamstva" potrebno je naznačiti točan datum kada ono stupa na snagu.
5. U rubrici "Adresa" osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca) treba navesti poslovno sjedište osiguratelja ili više njih i/ili jamca (jamaca).
Ako je prikladno, poslovno mjesto gdje je osiguranje ili drugo jamstvo zaključeno.

Članak 3.

Provedba ovoga Zakona u djelokrugu je Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka.

Članak 4.

Na dan stupanja na snagu ovog Zakona, Konvencija iz članka 1. ovoga Zakona nije na snazi u odnosu na Republiku Hrvatsku, te će se podaci o njezinom stupanju na snagu objaviti naknadno, u skladu s odredbom članka 30. stavka 3. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora ("Narodne novine", br.28/96).

Članak 5.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u "Narodnim novinama".

Klasa:
Urbroj:
Zagreb,

**PREDSJEDNIK
HRVATSKOGA SABORA**

OBRAZLOŽENJE

Člankom 1. Konačnog prijedloga Zakona o potvrđivanju potvrđuje se Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine temeljem odredbi članka 139. Ustava Republike Hrvatske, te sukladno člancima 18. i 19. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora ("Narodne novine", br. 28/96), iskazuje se formalni pristanak Republike Hrvatske da bude vezana Konvencijom, na temelju čega će ovaj pristanak biti iskazan i na međunarodnoj razini.

U članku 2. Konačnog prijedloga Zakona o potvrđivanju Konvencije sadržan je tekst Konvencije u izvorniku na engleskom i u prijevodu na hrvatski jezik.

U članku 3. Konačnog prijedloga Zakona o potvrđivanju Konvencije propisuje se nadležnost za provođenje odredaba ovoga Zakona.

U članku 4. Konačnog prijedloga Zakona o potvrđivanju Konvencije utvrđuje se stupanje na snagu predmetne Konvencije.

U članku 5. Konačnog prijedloga Zakona o potvrđivanju Konvencije utvrđuje se stupanje na snagu ovoga Zakona.