

ZBIERKA ZÁKONOV SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2013

Uverejnené: 30.10.2013

Časová verzia predpisu účinná od: 30.10.2013

336

OZNÁMENIE

Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky oznamuje, že 23. marca 2001 bol v Londýne prijatý Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov z roku 2001 (BUNKERS 2001).

Národná rada Slovenskej republiky vyslovila súhlas s dohovorom uznesením č. 496 z 13. marca 2013 a rozhodla o tom, že ide o medzinárodnú zmluvu, ktorá má podľa čl. 7 ods. 5 Ústavy Slovenskej republiky prednosť pred zákonmi.

Prezident Slovenskej republiky podpísal listinu o prístupe 8. apríla 2013. Listina o prístupe bola 1. mája 2013 uložená u depozitára, ktorým je generálny tajomník Medzinárodnej námornej organizácie.

Dohovor nadobudol platnosť 21. novembra 2008 v súlade s článkom 14 ods. 1. Pre Slovenskú republiku nadobudol platnosť 1. augusta 2013 v súlade s článkom 14 ods. 2.

Slovenská republika urobila vyhlásenie v súlade s článkom 2 Rozhodnutia Rady z 19. septembra 2002, ktoré splnomocňuje členské štáty, aby v záujme spoločenstva podpísali, ratifikovali alebo pristúpili k Medzinárodnému dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov z roku 2001 (zásobníkový dohovor) (2002/762/ES) a v súlade s článkom 12 (podpis, ratifikácia, prijatie, schválenie a prístup) zásobníkového dohovoru:

„Ak rozsudky vo veciach, na ktoré sa vzťahuje tento dohovor, vynesie súd v Belgickom kráľovstve, Bulharskej republike, Cyperskej republike, Českej republike, Estónskej republike, Fínskej republike, Francúzskej republike, Helénskej republike, Holandskom kráľovstve, Írsku, Litovskej republike, Lotyšskej republike, Luxemburskom kráľovstve, Maďarsku, Maltskej republike, Spolkovej republike Nemecko, Poľskej republike, Portugalskej republike, Rakúskej republike, Rumunskej republike, Slovinskej republike, Spojenom kráľovstve Veľkej Británie a Severného Írska, Španielskom kráľovstve, Švédskom kráľovstve a Talianskej republike, uznávajú sa a vykonávajú sa v Slovenskej republike podľa príslušných vnútorných predpisov spoločenstva v danej veci (Nariadenie (ES) č.)44/2001“.

**K oznámeniu č. 336
2013 Z. z.****MEDZINÁRODNÝ DOHOVOR O OBČIANSKOPRÁVNEJ ZODPOVEDNOSTI ZA ŠKODY
VZNIKNUTÉ V DÔSLEDKU ZNEČISTENIA OLEJOM ZO ZÁSObNÍKOV Z ROKU 2001**

Text, ktorý schválila konferencia

ŠTÁT Y, KTORÉ SÚ STRANAMI TOHTO DOHOVORU ODVOLÁVAJÚC sa na článok 194 Dohovoru Organizácie Spojených národov z roku 1982 o morskom práve, ktorý ustanovuje, že štáty prijímajú opatrenia potrebné na predchádzanie, znižovanie a kontrolu znečisťovania morského prostredia, ODVOLÁVAJÚC SA TIEŽ na článok 235 tohto dohovoru, ktorý ustanovuje, že štáty spolupracujú pri ďalšom rozvoji príslušných pravidiel medzinárodného práva s cieľom zabezpečiť rýchlu a primeranú kompenzáciu, pokiaľ ide o všetky škody vzniknuté v dôsledku znečisťovania morského prostredia, BERÚC NA VEDOMIE úspech Medzinárodného dohovoru z roku 1992 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom a Medzinárodného dohovoru z roku 1992 o založení medzinárodného fondu pre kompenzáciu za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom, pri zabezpečovaní dostupnosti kompenzácie osobám, ktoré utrpeli škodu spôsobenú znečistením vyplývajúcim z úniku alebo vypustenia oleja prepravovaného vo veľkom v lodiach po mori, BERÚC TIEŽ NA VEDOMIE prijatie Medzinárodného dohovoru z roku 1996 o zodpovednosti za škody spôsobené v súvislosti s prepravou nebezpečných a škodlivých látok po moriach a o kompenzácii za tieto škody, kvôli zabezpečeniu primeranej, rýchlej a efektívnej kompenzácie za škody spôsobené nehodami v súvislosti s prepravou nebezpečných a škodlivých látok po mori, UZNÁVAJÚC dôležitosť ustanovenia prísnej zodpovednosti za všetky formy znečisťovania olejom, čo je spojené s vhodným obmedzením rozsahu tejto zodpovednosti, BERÚC DO ÚVAHY, že sú potrebné doplnkové opatrenia na zabezpečenie vyplatenia primeranej, rýchlej a efektívnej kompenzácie za škody spôsobené znečistením vyplývajúcim z úniku alebo vypustenia oleja zo zásobníkov lodí, SO ŽELANÍM, ABY sa prijali jednotné medzinárodné pravidlá a postupy určovania záležitostí zodpovednosti a poskytovania primeranej kompenzácie v týchto prípadoch, SA DOHODLI takto:

Článok 1

Definície

Na účely tohto dohovoru:

1. „loď“ je každé námorné plavidlo a vôbec plavidlo akéhokoľvek typu plávajúce po mori,
2. „osoba“ je každý jednotlivец alebo partnerstvo alebo každý verejný alebo súkromný orgán, či už je to právnická osoba alebo nie, vrátane štátu alebo ktorejkoľvek z jeho súčastí,
3. „vlastník lode“ je vlastník vrátane registrovaného vlastníka, nájomcu prázdnej lode, manažéra a prevádzkovateľa lode,
4. „registrovaný vlastník“ je osoba alebo osoby registrované ako vlastníci lode alebo, v prípade, že neprišlo k registrácii, osoba alebo osoby, ktoré loď vlastní. V prípade lode, ktorú vlastní štát a prevádzkuje ju niektorá spoločnosť, ktorá je v tomto štáte registrovaná ako prevádzkovateľ tejto lode, je však „registrovaným vlastníkom“ táto spoločnosť,
5. „olej zo zásobníka“ je akýkoľvek uhľovodíkový minerálny olej vrátane mazacieho oleja, ktorý sa používa alebo je určený na použitie na prevádzku alebo pohon lode, a všetky rezíduá tohto oleja,
6. „dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti“ je Medzinárodný dohovor z roku 1992 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom, v platnom znení,
7. „preventívne opatrenia“ sú akékoľvek vhodné opatrenia na predchádzanie alebo minimalizáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia, ktoré prijme ktorákoľvek osoba po vzniku havárie,
8. „havária“ je každá udalosť alebo rad udalostí, ktoré majú rovnaký pôvod, a ktoré spôsobia škody vzniknuté v dôsledku znečistenia, alebo vytvárajú vážnu alebo bezprostrednú hrozbu spôsobenia takýchto škôd,
9. „škoda vzniknutá v dôsledku znečistenia“ je:

- a) strata alebo poškodenie spôsobené mimo lode znečistením vyplývajúcim z úniku alebo vypustenia oleja zo zásobníka lode, kdekoľvek môže k takémuto úniku alebo vypusteniu prísť, za predpokladu, že kompenzácia za poškodenie životného prostredia, iná než za stratu na zisku spôsobenú týmto poškodením, je obmedzená na náklady na vhodné opatrenia na obnovu, ktoré boli skutočne vykonané alebo ktoré sa majú vykonať, a
 - b) náklady na preventívne opatrenia a ďalšie straty alebo škody spôsobené preventívnymi opatreniami,
10. „štát, v ktorom je plavidlo zaregistrované“, vo vzťahu k registrovanému plavidlu, je ten štát, v ktorom je plavidlo zaregistrované a vo vzťahu k neregistrovanej lodi je to ten štát, pod ktorého vlajkou má plavidlo právo plávať,
 11. „hrubá priestornosť“ je hrubá priestornosť lode vypočítaná v súlade s predpismi na meranie priestornosti uvedenými v prílohe 1 k Medzinárodnému dohovoru z roku 1969 o vymeriavaní lodí,
 12. „organizácia“ je Medzinárodná námorná organizácia,
 13. „generálny tajomník“ je generálny tajomník organizácie.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Tento dohovor sa vzťahuje výhradne:

- a) na škody vzniknuté v dôsledku znečistenia spôsobené:
 - i) na území štátu, ktorý je stranou tohto dohovoru, vrátane jeho teritoriálnych vôd a
 - ii) vo výhradnej hospodárskej zóne štátu, ktorý je stranou tohto dohovoru, zriadenej v súlade s medzinárodným právom alebo, ak štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, takúto zónu nezriadil, v oblasti nachádzajúcej sa za hranicou teritoriálnych vôd tohto štátu, susediacej s týmito vodami, určenej týmto štátom v súlade s medzinárodným právom a siahajúcej do vzdialenosti najviac 200 námorných míľ od základných súradníc, od ktorých sa meria šírka teritoriálnych vôd tohto štátu;
- b) na preventívne opatrenia na predchádzanie alebo minimalizáciu takýchto škôd, kdekoľvek sa prijímajú.

Článok 3

Zodpovednosť vlastníka lode

1. Okrem ustanovení uvedených v odsekoch 3 a 4 je vlastník lode v čase havárie zodpovedný za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia spôsobené akýmkoľvek olejom zo zásobníkov na palube tejto lode alebo pochádzajúcim z tejto lode za predpokladu, že v prípade, že havária pozostáva z radu udalostí, ktoré majú rovnaký pôvod, zodpovednosť nesie vlastník lode v čase prvej z týchto udalostí.
2. Ak je v súlade s odsekom 1 zodpovedná viac než jedna osoba, ich zodpovednosť je spoločná a nerozdielna.
3. Vlastník lode nenesie žiadnu zodpovednosť za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia, ak preukáže, že:
 - a) škoda vyplynula z vojnového aktu, nepriateľských akcií, občianskej vojny, povstania alebo prírodného javu výnimočnej povahy, povahy vyššej moci alebo neodvratiteľnej povahy; alebo
 - b) škoda bola úplne spôsobená činom alebo opomenutím tretej strany, ku ktorému prišlo s úmyslom spôsobiť škodu; alebo
 - c) škoda bola v plnom rozsahu spôsobená nedbanlivosťou alebo protiprávnym činom ktoréhokoľvek vládneho alebo iného orgánu zodpovedného za údržbu svetelných zariadení alebo iných navigačných pomôcok pri výkone tejto funkcie.
4. Ak vlastník lode dokáže, že škoda vzniknutá v dôsledku znečistenia vyplynula v plnom rozsahu alebo čiastočne buď z činu alebo opomenutia, ku ktorému prišlo s úmyslom spôsobiť škodu zo strany osoby, ktorá utrpela škodu, alebo z nedbanlivosti zo strany tejto osoby, vlastník lode môže byť úplne alebo čiastočne zbavený zodpovednosti voči tejto osobe.

5. Žiadnu požiadavku o kompenzáciu za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia nie je možné vzniesť voči vlastníkovi lode inak než v súlade v týmto dohovorom.
6. Ničím v tomto dohovore nie je dotknuté žiadne právo vlastníka lode na regresnú náhradu, ktoré existuje nezávisle od tohto dohovoru.

Článok 4

Výnimky

1. Tento dohovor sa nevzťahuje na škody vzniknuté v dôsledku znečistenia definované v Dohovore o občianskoprávnej zodpovednosti, či už je na základe toho dohovoru kompenzácia za tieto škody splatná alebo nie.
2. Okrem ustanovení uvedených v odseku 3 sa ustanovenia tohto dohovoru nevzťahujú na vojnové lode, pomocné alebo iné lode vojenského námorníctva, ktoré vlastní alebo prevádzkuje štát, a ktoré sa nateraz používajú len v rámci vládnej nekomerčnej služby.
3. Štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, sa môže rozhodnúť, že tento dohovor uplatní na svoje vojnové lode a iné lode opísané v odseku 2. V takom prípade to tento štát oznámi generálnemu tajomníkovi a presne uvedie podmienky tohto uplatnenia.
4. Pokiaľ ide o lode, ktoré vlastní štát, ktorý je stranou tohto dohovoru a používa ich na komerčné účely, každý štát podlieha súdnemu konaniu v rozsahu právomocí ustanovených v článku 9 a vzdáva sa všetkých druhov ochrany založených na jeho štatúte zvrchovaného štátu.

Článok 5

Havárie medzi dvomi alebo viacerými loďami

Ak príde k havárii medzi dvomi alebo viacerými loďami a z tejto havárie vyplynú škody vzniknuté v dôsledku znečistenia, vlastníci všetkých týchto lodí nesú spoločnú a nerozdielnu zodpovednosť za všetky také škody, ktoré sa nedajú vhodným spôsobom oddeliť, pokiaľ neboli zbavení zodpovednosti podľa článku 3.

Článok 6

Obmedzenie rozsahu zodpovednosti

Niž v tomto dohovore nemá vplyv na právo vlastníka lode a osoby alebo osôb poskytujúcich poistenie alebo inú formu finančnej zábezpeky na obmedzenie rozsahu zodpovednosti na základe ktoréhokoľvek vnútroštátneho alebo medzinárodného režimu, akým je Dohovor z roku 1976 o obmedzení rozsahu zodpovednosti za námorné poistné škody, v platnom znení.

Článok 7

Povinné poistenie alebo finančná zábezpeka

1. Registrovaný vlastník lode s hrubou priestornosťou vyššou než 1 000 RT registrovanej v niektorom štáte, ktorý je stranou tohto dohovoru, je povinný udržiavať poistenie alebo inú formu finančnej zábezpeky, ako je záruka od banky alebo podobnej finančnej inštitúcie, ktorou kryje zodpovednosť registrovaného vlastníka za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia vo výške, ktorá sa rovná limitom zodpovednosti na základe uplatniteľného vnútroštátneho alebo medzinárodného režimu obmedzenia, ale v žiadnom prípade nepresahuje výšku vypočítanú v súlade s Dohovorom z roku 1976 o obmedzení rozsahu zodpovednosti za námorné poistné škody, v platnom znení.
2. Potom, ako príslušný orgán zistí, že sú splnené požiadavky odseku 1, vydá pre každú loď osvedčenie potvrdzujúce platnosť poistenia alebo inej formy finančnej zábezpeky v súlade s ustanoveniami tohto dohovoru. Pokiaľ ide o loď registrovanú v niektorom štáte, ktorý je stranou tohto dohovoru, toto osvedčenie vydáva alebo potvrdzuje príslušný orgán štátu, v ktorom je táto loď registrovaná; pokiaľ ide o loď, ktorá nie je registrovaná v niektorom štáte, ktorý je stranou tohto dohovoru, toto osvedčenie môže vydať alebo potvrdiť príslušný orgán ktoréhokoľvek štátu, ktorý je stranou tohto dohovoru. Toto osvedčenie má formát podľa vzoru uvedeného v prílohe k tomuto dohovoru a obsahuje tieto konkrétne údaje:
 - a) názov lode, rozlišovacie číslo alebo znaky a prístav, v ktorom je loď zaregistrovaná,
 - b) názov a hlavné miesto podnikania registrovaného vlastníka,

- c) identifikačné číslo lode IMO,
- d) typ a doba platnosti zábezpeky,
- e) názov a hlavné miesto podnikania poisťovacej spoločnosti alebo inej osoby, ktorá poskytuje zábezpeku a podľa potreby miesto podnikania, v ktorom bolo poskytnuté poistenie alebo zábezpeka,
- f) doba platnosti osvedčenia, ktorá nesmie byť dlhšia než doba platnosti poistky alebo inej formy zábezpeky.

3.

a) Štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, môže splnomocniť inštitúciu alebo organizáciu ním uznanú na vydávanie osvedčení uvedených v odseku 2. Táto inštitúcia alebo organizácia informuje tento štát o vydaní každého osvedčenia. Štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, vo všetkých prípadoch plne garantuje úplnosť a správnosť osvedčenia vydaného takýmto spôsobom a zaväzuje sa, že zabezpečí opatrenia potrebné na plnenie tohto záväzku.

b) Štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, oznamuje generálnemu tajomníkovi:

i) osobitné zodpovednosti a podmienky právomoci delegovanej na inštitúciu alebo organizáciu, ktorú uznáva;

ii) odobratie tejto právomoci; a

iii) dátum, ku ktorému toto splnomocnenie alebo jeho odobratie nadobúda účinnosť.

c) Inštitúcia alebo organizácia splnomocnená na vydávanie osvedčení v súlade s týmto odsekom je minimálne splnomocnená na odoberanie týchto osvedčení, ak sa nedodržiavajú podmienky, za ktorých boli vydané. Táto inštitúcia alebo organizácia vo všetkých prípadoch oznámi takéto odobratie tomu štátu, v mene ktorého bolo toto osvedčenie vydané.

Delegované splnomocnenie nesmie nadobudnúť účinnosť skôr než tri mesiace odo dňa, keď bolo generálnemu tajomníkovi odovzdané oznámenie v tomto zmysle.

c) Inštitúcia alebo organizácia splnomocnená na vydávanie osvedčení v súlade s týmto odsekom je minimálne splnomocnená na odoberanie týchto osvedčení, ak sa nedodržiavajú podmienky, za ktorých boli vydané. Táto inštitúcia alebo organizácia vo všetkých prípadoch oznámi takéto odobratie tomu štátu, v mene ktorého bolo toto osvedčenie vydané.

- 4. Osvedčenie sa vypisuje v úradnom jazyku alebo jazykoch vydávajúceho štátu. Ak použitým jazykom nie je angličtina, francúzština alebo španielčina, súčasťou textu je preklad do jedného z týchto jazykov, a ak sa tak štát rozhodne, môže sa úradný jazyk tohto štátu vynechať.
- 5. Osvedčenie je k dispozícii na palube lode a jedna kópia je uložená u tých orgánov, ktoré vedú záznamy o registrácii lode, alebo, ak loď nie je zaregistrovaná v štáte, ktorý je stranou tohto dohovoru, u orgánov, ktoré osvedčenie vydali alebo potvrdili.
- 6. Poistenie alebo iná forma finančnej zábezpeky nespĺňa požiadavky tohto článku, ak ich platnosť môže skončiť z iných dôvodov než je uplynutie doby platnosti poistenia alebo zábezpeky uvedenej v osvedčení podľa odseku 2 tohto článku, pred uplynutím troch mesiacov odo dňa, kedy bolo orgánom uvedeným v odseku 5 odovzdané oznámenie o ich ukončení, pokiaľ v priebehu uvedeného obdobia nebolo osvedčenie vrátené týmto orgánom, alebo pokiaľ nebolo vydané nové osvedčenie. Predchádzajúce ustanovenia sa podobným spôsobom vzťahujú na akúkoľvek zmenu, v dôsledku ktorej poistenie alebo zábezpeka už nespĺňa požiadavky tohto článku.
- 7. Podmienky vydania a platnosti osvedčenia určí podľa ustanovení tohto článku štát, v ktorom je loď zaregistrovaná.
- 8. Nič v tomto dohovore sa nesmie vykladať tak, že to štátu, ktorý je stranou tohto dohovoru, bráni, aby sa opierať o informácie, ktoré získal na účely tohto dohovoru od iných štátov alebo organizácie alebo medzinárodných organizácií, týkajúce sa finančnej situácie poskytovateľov poistenia alebo finančnej zábezpeky. V týchto prípadoch štát, ktorý je stranou tohto dohovoru a opiera sa o tieto informácie, nie je zbavený svojej zodpovednosti štátu vydávajúceho osvedčenie požadované na základe odseku 2.
- 9. Osvedčenia vydané alebo potvrdené v rámci právomoci niektorého štátu, ktorý je stranou tohto dohovoru, uznávajú na účely tohto dohovoru ostatné štáty, ktoré sú stranami tohto dohovoru,

a ostatné štáty, ktoré sú stranami tohto dohovoru, ich považujú za dokumenty s rovnakou platnosťou ako osvedčenia, ktoré vydávajú alebo potvrdzujú tieto štáty, a to aj v prípade, keď tieto osvedčenia boli vydané alebo potvrdené pre loď, ktorá nie je registrovaná v štáte, ktorý je stranou tohto dohovoru. Štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, môže kedykoľvek požiadať o konzultáciu s vydávajúcim alebo potvrdzujúcim štátom, ak by sa domnieval, že poisťovacia spoločnosť alebo spoločnosť poskytujúca záruku uvedená v osvedčení o poistení nie je finančne schopná plniť záväzky, ktoré ukladá tento dohovor.

10. Každá žiadosť o kompenzáciu za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia môže byť predložená priamo poisťovacej spoločnosti alebo inej osobe poskytujúcej finančnú zábezpeku za zodpovednosť registrovaného vlastníka za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia. V tomto prípade môže žalovaný uplatniť tie spôsoby ochrany (iné než bankrot alebo likvidácia vlastníka lode), ktoré by mal nárok uplatniť vlastník lode, vrátane obmedzenia podľa článku 6. Okrem toho, i keby vlastník lode nemal právo na obmedzenie rozsahu zodpovednosti podľa článku 6, žalovaný môže obmedziť rozsah zodpovednosti na výšku rovnú výške poistenia alebo inej formy finančnej zábezpeky, ktorú je vlastník lode povinný udržiavať v súlade s odsekom 1. Žalovaný môže navyše uplatniť ochranu v tom zmysle, že škoda vzniknutá v dôsledku znečistenia bola spôsobená úmyselným nesprávnym počínaním vlastníka lode, ale žalovaný nesmie uplatniť žiadny iný druh ochrany, ktorý by žalovaný mohol mať právo uplatniť pri súdnom konaní, ktoré vedie vlastník lode voči žalovanému. Žalovaný nemá v žiadnom prípade právo žiadať, aby bol vlastník lode zapojený do súdneho konania.
11. Štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, nesmie nikdy povoliť, aby loď plávajúca pod jeho vlajkou, na ktorú sa vzťahuje tento článok, vykonávala činnosť, pokiaľ nebolo vydané osvedčenie podľa odsekov 2 alebo 14.
12. Podľa ustanovení tohto článku každý štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, zabezpečí na základe svojho vnútroštátneho práva, aby bolo poistenie alebo iná forma zábezpeky platná v rozsahu stanovenom v odseku 1 pre každú loď s hrubou priestornosťou vyššou než 1 000 RT, kdekoľvek je registrovaná, ktorá vchádza alebo vychádza z niektorého prístavu na jeho území alebo prichádza alebo odchádza od pobrežného zariadenia v jeho teritoriálnych vodách.
13. Štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, môže bez ohľadu na ustanovenie odseku 5 oznámiť generálnemu tajomníkovi, že na účely odseku 12 sa nevyžaduje, aby lode, ktoré vchádzajú alebo vychádzajú z prístavov alebo prichádzajú alebo odchádzajú od pobrežného zariadenia na jeho území, viezli na palube osvedčenie požadované na základe odseku 2, alebo aby bol pre ne toto osvedčenie vystavené, za predpokladu, že štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, a ktorý vydáva osvedčenie požadované na základe odseku 2, oznámil generálnemu tajomníkovi, že vedie záznamy v elektronickom formáte prístupné všetkým štátom, ktoré sú stranami tohto dohovoru, potvrdzujúce existenciu tohto osvedčenia a umožňujúce štátom, ktoré sú stranami tohto dohovoru, plniť si svoje záväzky vyplývajúce z odseku 12.
14. Ak sa pre niektorú loď, ktorú vlastní štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, neudržiava poistenie alebo iná forma finančnej zábezpeky, ustanovenia tohto článku, ktoré sa na to vzťahujú, nie sú pre túto loď uplatniteľné, ale táto loď musí držať osvedčenie vydané príslušným orgánom štátu, v ktorom je loď registrovaná, v ktorom je uvedené, že túto loď vlastní príslušný štát, a že zodpovednosť za túto loď je pokrytá v rámci limitu predpísaného v súlade s odsekom 1. Toto osvedčenie má formu čo najviac podobnú vzoru predpísanému odsekom 2.
15. Štát môže v čase ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia k tomuto dohovoru alebo kedykoľvek potom vyhlásiť, že tento článok sa neuplatňuje na lode vykonávajúce činnosti výhradne v rámci oblasti tohto štátu uvedenej v článku 2 písm. a) bod i).

Článok 8

Časové lehoty

Práva na kompenzáciu na základe tohto dohovoru zaniknú, pokiaľ do troch rokov odo dňa vzniku tejto škody nie je na jeho základe podaná žaloba. Táto žaloba však v žiadnom prípade nesmie byť podaná po viac než šiestich rokoch odo dňa havárie, ktorá túto škodu spôsobila. Ak havária pozostáva z radu udalostí, táto šesťročná lehota začína plynúť dňom vzniku prvej takejto udalosti.

Článok 9

Súdna právomoc

1. Ak havária spôsobila škodu v dôsledku znečistenia na území jedného alebo viacerých štátov, ktoré sú stranami tohto dohovoru, vrátane ich teritoriálnych vôd, alebo v oblasti jedného alebo viacerých štátov, ktoré sú stranami tohto dohovoru, uvedenej v článku 2 písm. a) bod ii) alebo, ak boli prijaté preventívne opatrenia na predchádzanie alebo minimalizáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia na tomto území vrátane teritoriálnych vôd alebo v takejto oblasti, žaloby kvôli kompenzácii proti vlastníkovi lode, poisťovacej spoločnosti alebo inej osobe poskytujúcej zábezpeku za zodpovednosť vlastníka lode sa môžu podávať iba na súdoch ktorýchkoľvek z týchto štátov, ktoré sú stranami tohto dohovoru.
2. Každému žalovanému sa posiela oznámenie o každej žalobe podanej podľa odseku 1.
3. Každý štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, zabezpečí, aby jeho súdy mali právomoc prijímať žaloby kvôli kompenzácii podané na základe tohto dohovoru.

Článok 10

Uznanie a výkon

1. Každý rozsudok vynesený súdom s právomocou v súlade s článkom 9, ktorý je vykonateľný v štáte pôvodu, kde už nepodlieha bežným formám odvolania, sa uznáva v každom štáte, ktorý je stranou tohto dohovoru, okrem prípadov:
 - a) keď sa k rozsudku dospelo na základe podvodu; alebo
 - b) keď žalovaný neobdržal vhodné oznámenie a nedostal spravodlivú možnosť predniesť svoju obhajobu.
2. Rozsudok uznaný podľa odseku 1 je vykonateľný v každom štáte, ktorý je stranou tohto dohovoru, ihneď po splnení formalít vyžadovaných v tomto štáte. Tieto formality nesmú umožňovať znovu otvoriť skutkovú podstatu prípadu.

Článok 11

Doložka o nahradení

Tento dohovor nahrádza každý dohovor, ktorý je platný alebo otvorený na podpis, ratifikáciu alebo prístup v deň, keď je otvorený na podpis tento dohovor, ale len v takom rozsahu, v ktorom by bol taký dohovor v rozpore s týmto dohovorom; ničím v tomto článku však nie sú dotknuté záväzky štátov, ktoré sú stranami tohto dohovoru, voči štátom, ktoré nie sú stranami tohto dohovoru, vyplývajúce z takého dohovoru.

Článok 12

Podpis, ratifikácia, prijatie, schválenie a prístup

1. Tento dohovor je otvorený na podpis v sídle organizácie od 1. októbra 2001 do 30. septembra 2002 a potom zostáva otvorený na prístup.
2. Štáty môžu vyjadriť svoj súhlas s tým, že budú viazané týmto dohovorom:
 - a) podpisom bez výhrady, pokiaľ ide o ratifikáciu, prijatie alebo schválenie;
 - b) podpisom podliehajúcim ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu, po ktorom nasleduje ratifikácia, prijatie alebo schválenie; alebo
 - c) pristúpením.
3. Ratifikácia, prijatie, schválenie alebo prístup sa uskutoční uložením listiny na tento účel u generálneho tajomníka.
4. Každá listina o ratifikácii, prijatí, schválení alebo prístupe uložená po nadobudnutí platnosti zmien a doplnení tohto dohovoru vzhľadom na všetky existujúce štáty, ktoré sú stranami tohto dohovoru alebo po splnení všetkých opatrení potrebných na nadobudnutie platnosti týchto zmien a doplnení vzhľadom na tieto štáty, ktoré sú stranami tohto dohovoru, sa považuje za písomný dokument vzťahujúci sa na tento dohovor zmenený v zmysle týchto zmien a doplnení.

Článok 13

Štáty s viac než jedným právnym systémom

1. Ak má niektorý štát dva alebo viac územných celkov, v ktorých sú vo vzťahu k záležitostiam, ktorými sa zaoberá tento dohovor, uplatniteľné rôzne právne systémy, môže v čase podpisu, ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia vyhlásiť, že tento dohovor sa vzťahuje na všetky jeho územné celky, alebo len na jeden alebo viaceré z nich, a môže toto vyhlásenie kedykoľvek zmeniť predložením iného vyhlásenia.
2. Každé takéto vyhlásenie sa oznámi generálnemu tajomníkovi a obsahuje výslovne uvedené tie územné celky, na ktoré sa tento dohovor vzťahuje.
3. Vo vzťahu k štátu, ktorý je stranou tohto dohovoru, a ktorý poskytol takéto vyhlásenie:
 - a) sa v definícii pojmu "registrovaný vlastník" v článku 1 ods. 4 odkazy na štát vykladajú ako odkazy na takýto územný celok;
 - b) odkazy na štát, v ktorom je loď registrovaná, a vo vzťahu k osvedčeniu o povinnom poistení, na štát, ktorý toto osvedčenie vydáva alebo potvrdzuje, sa vykladajú ako odkazy na ten príslušný územný celok, v ktorom je táto loď registrovaná, a ktorý vydáva alebo potvrdzuje toto osvedčenie;
 - c) odkazy v tomto dohovore na požiadavky vnútroštátneho práva sa vykladajú ako odkazy na požiadavky na právo v príslušnom územnom celku; a
 - d) odkazy v článkoch 9 a 10 na súdy a na rozsudky, ktoré sa musia uznávať v štátoch, ktoré sú stranami tohto dohovoru, sa vykladajú ako príslušné odkazy na súdy a na rozsudky, ktoré sa musia uznávať v príslušnom územnom celku.

Článok 14

Nadobudnutie platnosti

1. Tento dohovor nadobúda platnosť jeden rok odo dňa, keď ho osemnásť štátov, vrátane piatich štátov, z ktorých každý má loď s celkovou hrubou priestornosťou najmenej 1 milión RT, buď podpísalo bez výhrady týkajúcej sa ratifikácie, prijatia alebo schválenia, alebo uložilo listinu o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení u generálneho tajomníka.
2. Tento dohovor nadobúda platnosť pre každý štát, ktorý ho ratifikuje, prijme, schváli alebo k nemu pristúpi po splnení podmienok pre nadobudnutie platnosti uvedených v odseku 1, tri mesiace odo dňa, keď tento štát uložil príslušnú listinu.

Článok 15

Vypovedanie

1. Každý štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, môže tento dohovor vypovedať kedykoľvek po dátume, ku ktorému tento dohovor nadobudol platnosť pre tento štát.
2. Vypovedanie sa uskutoční uložením listiny u generálneho tajomníka.
3. Vypovedanie nadobúda platnosť jeden rok, alebo také dlhšie obdobie, ktoré môže byť presne stanovené v listine o vypovedaní, od uloženia tohto nástroja u generálneho tajomníka.

Článok 16

Revízia alebo zmeny a doplnenia

1. Organizácia môže zvolať konferenciu kvôli revízii alebo zmenám a doplneniu tohto dohovoru.
2. Organizácia zvolá konferenciu štátov, ktoré sú stranami tohto dohovoru, kvôli revízii alebo zmenám a doplneniu tohto dohovoru na žiadosť najmenej jednej tretiny štátov, ktoré sú stranami tohto dohovoru.

Článok 17

Depozitár

1. Tento dohovor je uložený u generálneho tajomníka.
2. Generálny tajomník:
 - a) informuje všetky štáty, ktoré tento dohovor podpísali alebo k nemu pristúpili, o:

- i) každom novom podpise alebo uložení nástroja spolu s dátumom, keď k tomu prišlo;
 - ii) dátume nadobudnutia platnosti tohto dohovoru;
 - iii) uložení každej listiny o vypovedaní tohto dohovoru spolu s dátumom uloženia a dátumom, ku ktorému toto vypovedanie nadobúda platnosť; a
 - iv) iných vyhláseniach a oznámeniach poskytnutých na základe tohto dohovoru.
- b) posielala overené pravé kópie tohto dohovoru všetkým signatárskym štátom a všetkým štátom, ktoré k tomuto dohovoru pristúpia.

Článok 18

Poskytnutie Organizácii Spojených národov

Hneď po nadobudnutí platnosti tohto dohovoru poskytne generálny tajomník jeho text sekretariátu Organizácie Spojených národov na zaregistrovanie a uverejnenie v súlade s článkom 102 Charty Organizácie Spojených národov.

Článok 19

Jazyky

Tento dohovor je vyhotovený v jednom origináli v arabskom, čínskom, anglickom, francúzskom, ruskom a španielskom jazyku, pričom každé znenie je rovnako platné.

V LONDÝNE dvadsiateho tretieho marca roku dvetisíc jeden.

NA DŮKAZ TOHO nižšie podpísaní zástupcovia, riadne splnomocnení svojimi vládami na tento účel, podpísali tento dohovor.

**OSVEDČENIE O POISTENÍ ALEBO INEJ FORME FINANČNEJ ZÁBEZPEKY, POKIAL
IDE O OBČIANSKOPRÁVNU ZODPOVEDNOSŤ ZA ŠKODY VZNIKNUTÉ
V DÔSLEDKU ZNEČISTENIA OLEJOM ZO ZÁSObNÍKOV**

**Vydaný v súlade s ustanoveniami článku 7 Medzinárodného dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti
za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov z roku 2001**

Meno lode	Rozlišovacie číslo alebo volací znak	Identifikačné číslo lode IMO	Prístav, v ktorom je loď zaregistrovaná	Názov a úplná adresa hlavného miesta podnikania registrovaného vlastníka

Týmto potvrdzujeme, že pre vyššie uvedenú loď existuje účinná zmluva o poistení alebo inej forme finančnej zábezpeky, ktorá spĺňa požiadavky článku 7 Medzinárodného dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov z roku 2001.

Typ zábezpeky

Doba trvania zábezpeky

Názov a adresa poisťovacej(-cích) spoločnosti (-i) a/alebo spoločnosti (-i) poskytujúcej(-cich) záruku

Názov

Adresa

.....

Toto osvedčenie je platné do

Vydala alebo potvrdila vláda štátu

(úplný názov štátu)

ALEBO

Nasledujúci text by sa mal použiť v prípade, ak štát, ktorý je stranou tohto dohovoru, využije článok 7 ods. 3

Toto osvedčenie je vydané na základe právomoci vlády štátu

(úplný názov štátu)

vydal

(názov inštitúcie alebo organizácie)

v (Miesto)

Dňa (Dátum)

(Podpis a názov funkcie vydávajúceho alebo potvrdzujúceho úradníka)

Vysvetlivky:

1. Názov štátu môže v prípade potreby obsahovať aj odkaz na príslušný verejný orgán krajiny, v ktorej je osvedčenie vydané.
2. Ak celkovú výšku zábezpeky poskytol viac než jeden zdroj, mala by byť uvedená výška každej z týchto súm.
3. Ak je zábezpeka poskytnutá v niekoľkých formách, tieto formy by mali byť vyčíslené.
4. V položke „Čas trvania zábezpeky“ musí byť uvedený dátum nadobudnutia účinnosti tejto zábezpeky.
5. V položke „Názov a adresa poisťovacej(-cích) spoločnosti a/alebo spoločnosti poskytujúcej(-cich) záruku“ musí byť uvedené hlavné miesto podnikania poisťovacej(-cích) spoločnosti a/alebo spoločnosti poskytujúcej(-cich) záruku. Podľa potreby sa uvádza to miesto podnikania, v ktorom bolo poskytnuté poistenie alebo iná forma zábezpeky.

VYHLÁSENIE SLOVENSKEJ REPUBLIKY K MEDZINÁRODNÉMU DOHOVORU O OBČIANSKOPRÁVNEJ ZODPOVEDNOSTI ZA ŠKODY VZNIKNUTÉ V DÔSLEDKU ZNEČISTENIA OLEJOM ZO ZÁSObNÍKOV Z ROKU 2001 (BUNKERS 2001)

Vyhlásenie Slovenskej republiky podľa článku 2 Rozhodnutia Rady z 19. septembra 2002, ktoré splnomocňuje členské štáty, aby v záujme spoločenstva podpísali, ratifikovali alebo pristúpili k Medzinárodnému dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov z roku 2001 (zásobníkový dohovor) (2002/762/ES) a v súlade s článkom 12 (Podpis, ratifikácia, prijatie, schválenie a prístup) zásobníkového dohovoru:

„Členské štáty poskytnú pri podpisovaní, ratifikácii alebo pristúpení k zásobníkovému dohovoru toto vyhlásenie: „Ak rozsudky vo veciach, na ktoré sa vzťahuje tento dohovor, vynesie súd v Belgickom kráľovstve, Bulharskej republike, Cyperskej republike, Českej republike, Estónskej republike, Fínskej republike, Francúzskej republike, Helénskej republike, Holandskom kráľovstve, Írsku, Litovskej republike, Lotyšskej republike, Luxemburskom kráľovstve, Maďarsku, Maltskej republike, Spolkovej republike Nemecko, Poľskej republike, Portugalskej republike, Rakúskej republike, Rumunskej republike, Slovinskej republike, Spojenom kráľovstve Veľkej Británie a Severného Írska, Španielskom kráľovstve, Švédskom kráľovstve a Talianskej republike, uznávajú sa a vykonávajú sa v Slovenskej republike podľa príslušných vnútorných predpisov spoločenstva v danej veci (Nariadenie (ES) č. 44/2001)“.

Za Slovenskú republiku

.....

(podpis)

K oznámeniu č. 336/2013 Z. z.

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 cooperate 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,

RECOGNISING 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 purposes 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 minimise pollution damage,
8. 'incident' means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage,
9. '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. 'Organisation' means the International Maritime Organisation,
 13. 'Secretary-General' means the Secretary-General of the Organisation.

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 miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
 (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimise such damage.

Article 3

Liability of the shipowner

- 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 owner at the time of the first of such occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.
- Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.
- No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:
 - the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
 - the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
 - 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.
- 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 liability to such person.
- No claim for compensation for pollution damage shall 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

- 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.
- 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.
- 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.
- 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

- The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1 000 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.
- 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 authorise either an institution or an organisation recognised by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organisation 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 organisation 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 organisation authorised to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorised to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organisation 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 so 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 Organisation 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. Certification 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 1 000, 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 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

Time 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 the incident consists of a series of occurrences, the six-year 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, insurer or other person providing

security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States 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 recognised 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 recognised 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 reopened.

Article 11

Supersession 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 Convention 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 Organisation 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 recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognised 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 effect 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 or amendment**

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organisation.
2. The Organisation 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 authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

**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 or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the 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 for 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 organisation)

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 for guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and for guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

**DECLARATION OF THE SLOVAK REPUBLIC TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001 (BUNKERS 2001)**

The Declaration of the Slovak Republic under Article 2 of the Council Decision of 19 September 2002 authorising the Member States, in the interest of the Community, to sign, ratify or accede to the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (the Bunkers Convention) (2002/762/EC) and in accordance with the Article 12 (Signature, ratification, acceptance, approval and accession) of the Bunkers Convention:

“When signing, ratifying or acceding to the Bunkers Convention, Member States shall make the following declaration: “Judgments on matters covered by the Convention shall, when given by a court of the Kingdom of Belgium, the Republic of Bulgaria, the Czech Republic, the federal Republic of Germany, the Republic of Estonia, Ireland, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, the Italian Republic, the Republic of Cyprus, the Republic of Latvia, the Republic of Lithuania, the Grand Duchy of Luxembourg, Hungary, Malta, the Kingdom of the Netherlands, the republic of Austria, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, Romania, the Republic of Slovenia, the republic of Finland, the Kingdom of Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, be recognised and enforced in the Slovak Republic according to the relevant internal Community rules on the subject (Regulation (EC) No. 44/2001)”.”.

For the Slovak Republic

.....
(signature)

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Župné námestie 13, 813 11 Bratislava, tel.: 02 571 01 000, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.

Upozornenie: Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.