ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2013

Vyhlásené: 30.10.2013 Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

335

OZNÁMENIE

Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky oznamuje, že v súlade s uznesením vlády Slovenskej republiky č. 95 z 20. februára 2013 sa uverejňuje konsolidované znenie Medzinárodného dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami z roku 1969 v znení Protokolu z roku 1992, ktorým sa mení a dopĺňa Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami z roku 1969 (CLC PROT 1992) (oznámenie č. 334/2013 Z. z.).

K oznámeniu č. 335
2013 Z. z.

MEDZINÁRODNÝ DOHOVOR Z ROKU 1992 O OBČIANSKOPRÁVNEJ ZODPOVEDNOSTI ZA ŠKODY VZNIKNUTÉ V DÔSLEDKU ZNEČISTENIA ROPNÝMI LÁTKAMI

(konsolidované znenie dohovoru CLC z roku 1969 v znení CLC Protokolu 1992)

Článok I

Na účely tohto dohovoru:

1. „loď“ je akékoľvek námorné plavidlo a loď plávajúca po mori akéhokoľvek typu skonštruovaná alebo prispôsobená na prepravu ropných látok ako nákladu vo veľkom za predpokladu, že loď schopná prepravovať ropné látky a iné druhy nákladu sa považuje za loď iba vtedy, keď skutočne prepravuje ropné látky ako náklad vo veľkom a v priebehu akejkoľvek plavby, ktorá nasleduje po tejto preprave, pokiaľ sa nepreukáže, že na palube nemá žiadne zvyšky po tejto preprave ropných látok vo veľkom“;
2. „osoba“ je každý jednotlivec alebo spoločnosť, alebo každý verejný alebo súkromný subjekt, či už je to právnická osoba, alebo nie, vrátane štátu alebo ktorejkoľvek z jeho súčastí;
3. „vlastník“ je osoba alebo osoby, ktoré sú zaregistrované ako vlastník lode, alebo v prípade absencie registrácie osoba alebo osoby, ktoré vlastnia loď. V prípade lode vlastnenej štátom a prevádzkovanej spoločnosťou, ktorá je v danom štáte zaregistrovaná ako prevádzkovateľ lode, bude vlastníkom táto spoločnosť;
4. „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 plavidlo pláva;
5. „ropná látka“ je akýkoľvek stály uhľovodíkový minerálny olej, ako je ropa, vykurovacia nafta, ťažká motorová nafta a mazací olej, či už je prepravovaný na palube lode ako náklad alebo v zásobníkoch takejto lode;
6. „škoda vzniknutá v dôsledku znečistenia“ je:

   (a) strata alebo poškodenie spôsobené mimo lode znečistením vyplývajúcim z úniku alebo vypustenia ropných látok z tejto lode, kdekoľvek môže k takémuto úniku alebo vypusteniu dôjsť, za predpokladu, že kompenzácia za poškodenie životného prostredia iná ako kompenzácia za stratu zisku spôsobenú týmto poškodením je obmedzená na náklady na primerané opatrenia na obnovu, ktoré boli skutočne vykonané alebo ktoré sa majú vykonať;

   (b) náklady na preventívne opatrenia a ďalšie straty alebo škody spôsobené preventívnymi opatreniami;
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 sled udalostí, ktoré majú rovnaký pôvod a ktoré spôsobia škody vzniknuté v dôsledku znečistenia, alebo vytvárajú vážnu alebo bezprostrednú hrozbu spôsobenia takýchto škôd;
9. „organizácia“ je Medzinárodná námorná organizácia.
10. „Dohovor o zodpovednosti z roku 1969“ je Medzinárodný dohovor z roku 1969 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropnými látkami. V prípade štátov, ktoré sú stranami protokolu z roku 1976 k tomuto dohovoru, sa tento pojem považuje za pojem zahŕňajúci Dohovor o zodpovednosti z roku 1969 v znení uvedeného protokolu.

Článok II

Tento dohovor sa vzťahuje výhradne:

(a) na škody vzniknuté v dôsledku znečistenia spôsobené

   (i) na území zmluvného štátu vrátane jeho teritoriálnych vôd a

(ii) vo výhradnej hospodárskej zóne zmluvného štátu zriadenej v súlade s medzinárodným právom, alebo ak zmluvný štát takúto zónu nezriadil, v oblasti, nachádzajúcej sa za hranicou teritoriálnych vôd tohto štátu a 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 boli prijaté.

Článok III

1. Okrem ustanovení uvedených v odsekoch 2 a 3 tohto článku je vlastník lode v čase havárie alebo ak haváriu tvorí sled udalostí v čase vzniku prvej z týchto udalostí zodpovedný za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia spôsobené loďou v dôsledku tejto havárie.
2. Vlastník lode nenesie žiadnu zodpovednosť za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia, ak dokáže, že

   (a) škoda vyplynula z vojnového aktu, nepriateľských akcií, občianskej vojny, povstania alebo prírodného javu výnimočnej povahy, povahy vyššej moci alebo neprekonateľnej povahy; alebo

   (b) škoda bola úplne spôsobená činom alebo nedbalosťou tretej strany, ku ktorej prišlo s úmyslom spôsobiť škodu; alebo

   (c) škoda bola v plnom rozsahu spôsobená zanedbaním alebo protiprávnym činom ktoréhokoľvek vládneho alebo iného orgánu zodpovedného za údržbu svetelných zariadení alebo iných navigačných pomôcok pri výkone tejto funkcie.
3. Ak vlastník lode dokáže, že škoda vzniknutá v dôsledku znečistenia vyplynula v plnom rozsahu alebo čiastočne buď z činu alebo nedbalosti, ku ktorej prišlo s úmyslom spôsobiť škodu zo strany osoby, ktorá utrpela škodu, alebo zo zanedbania zo strany tejto osoby, vlastník lode môže byť úplne alebo čiastočne zbavený zodpovednosti voči tejto osobe.
4. Žiadnu požiadavku o kompenzáciu za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia nie je možné vzniesť voči vlastníkovi lode inak než v súlade v týmto dohovorom. S výhradou odseku 5 tohto článku nie je možné vzniesť na základe tohto dohovoru alebo iným spôsobom žiadnu žiadosť o kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia voči

   (a) zamestnancom alebo zástupcom vlastníka alebo členom posádky;

   (b) lodivodovi alebo akejkoľvek inej osobe, ktorá poskytuje lodi služby bez toho, aby bola členom posádky;

   (c) akémukoľvek nájomcovi (nech je akokoľvek opísaný, vrátane nájomcu prázdnej lode), manažérovi a prevádzkovateľovi lode;

   (d) akejkoľvek osobe, ktorá vykonáva záchranné operácie so súhlasom vlastníka alebo podľa pokynov príslušného verejného orgánu;

   (e) akejkoľvek osobe, ktorá prijíma preventívne opatrenia;

   (f) všetkým zamestnancom alebo zástupcom osôb uvedených v odsekoch c), d) a e);
   pokiaľ škoda nevyplynula z ich osobného činu alebo nedbalosti, ku ktorej prišlo s úmyslom spôsobiť takúto škodu, alebo z ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto škoda pravdepodobne vznikne.
5. Ničím v tomto dohovore nie je dotknuté žiadne právo vlastníka lode na regresnú náhradu voči tretím osobám.

Článok IV

Ak dôjde 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 III.

Článok V

1. Vlastník lode má právo na obmedzenie svojej zodpovednosti vyplývajúcej z tohto dohovoru a vzťahujúcej sa na akúkoľvek jednu haváriu, na celkovú sumu, ktorá sa vypočíta takto:

   (a) 4 510 000 zúčtovacích jednotiek v prípade lode, ktorej priestornosť nepresahuje 5 000 registrovaných ton;

   (b) v prípade lode, ktorej priestornosť prevyšuje túto hodnotu, 631 zúčtovacích jednotiek za každú ďalšiu registrovanú tonu naviac k sume uvedenej v pododseku (a);
   avšak za predpokladu, že táto celková suma v žiadnom prípade neprevýši 89 770 000 zúčtovacích jednotiek.

2. Vlastník nemá právo na obmedzenie svojej zodpovednosti vyplývajúcej z tohto dohovoru, ak sa preukáže, že škoda vzniknutá v dôsledku znečistenia vyplynula z jeho osobného činu alebo nedbalosti, ku ktorej prišlo s úmyslom spôsobiť takúto škodu alebo z ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto škoda pravdepodobne vznikne.

3. Na účel využívania výhody obmedzenia ustanoveného v odseku 1 tohto článku zriadi vlastník fond v celkovej výške predstavujúcej limit jeho zodpovednosti na súde alebo u iného príslušného orgánu ktoréhokoľvek zo zmluvných štátov, v ktorom sa podávajú žaloby podľa článku IX, alebo ak sa žiadne žaloby nepodávajú, na ktoromkoľvek súde alebo u iného príslušného orgánu ktoréhokoľvek zo zmluvných štátov, na ktorom sa môžu podávať žaloby podľa článku IX. Tento fond môže byť zriadený formou uloženia sumy alebo poskytnutia bankovej záruky alebo inej záruky, ktorá je prijateľná podľa právnych predpisov zmluvného štátu, v ktorom je fond zriadený, a ktorú daný súd alebo iný príslušný orgán považuje za primeranú.

4. Tento fond sa rozdelí medzi žiadateľov pomerne podľa hodnoty ich uznaných nárokov.

5. Ak pred rozdelením fondu vlastník alebo iný zamestnanec, alebo splnomocnenec vlastníka alebo iná osoba poskytujúca vlastníkovi poistenie, alebo iné finančné zabezpečenie zaplatila v dôsledku predmetnej havárie náhradu za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia, taká osoba až do výšky, ktorú táto osoba zaplatila, preberá práva veriteľa, ktoré by požívala takto odškodnená osoba na základe tohto dohovoru.

6. Právo veriteľa uvedené v odseku 5 týkajúce sa výšky náhrady za škodu vznikajúcu v dôsledku znečistenia, ktorú táto osoba mohla zaplatiť, môže tiež vykonávať ktorákoľvek iná osoba než sú osoby v ňom uvedené, ale len v rozsahu, v akom je prevzatie práv veriteľa povolené na základe aplikovateľného národného práva.

7. Ak vlastník alebo iná osoba preukáže, že neskôr by mohla byť prinútená zaplatiť buď celú alebo čiastkovú takú výšku náhrady, na ktorú sa vzťahuje prevzatie práva veriteľa podľa odseku 5 alebo 6, ak bola náhrada zaplatená pred rozdelením fondu, súd alebo iný príslušný orgán štátu, v ktorom bol fond zriadený, môže prikázať, aby sa dočasne vyčlenila dostatočná čiastka, čím by sa umožnilo, aby táto osoba neskôr uplatnila nároky voči fondu.

8. Nároky týkajúce sa oprávnene vzniknutých výdavkov alebo odôvodnených strát, ktoré vlastník dobrovoľne prevzal, aby zabránil alebo minimalizoval škodu vznikajúcu v dôsledku znečistenia, sa tiež zaradia medzi nároky voči fondu.

9. (a) Zúčtovacou jednotkou, ktorá je uvedená v odseku 1 tohto článku, je zvláštne právo čerpania definované Medzinárodným menovým fondom. Sumy uvedené v odseku 1 sa prevedú na národnú menu na základe hodnoty tejto meny odkazom na zvláštne právo čerpania platné v deň zriadenia fondu uvedeného v odseku 3. Pokiaľ ide o zvláštne právo čerpania, hodnota národnej meny zmluvného štátu, ktorý je členom Medzinárodného menového fondu, sa vypočíta v súlade s metódou oceňovania uplatňovanou Medzinárodným menovým fondom a platnou pre jeho operácie a transakcie v príslušný deň. Pokiaľ ide o zvláštne právo čerpania, hodnota národnej meny zmluvného štátu, ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu, sa vypočíta spôsobom, ktorý určí tento štát.

   (b) Napriek tomu zmluvný štát, ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu, a ktorého právo nedovoľuje uplatňovať ustanovenia odseku 9 písm. a), môže v čase ratifikácie, prijatia, schválenia tohto dohovoru alebo pristúpenia k nemu alebo kedykoľvek potom vyhlásiť, že zúčtovacia jednotka uvedená v odseku 9 písm. a) je rovná 15 zlatým frankom. Zlatý frank

uvedený v tomto odseku zodpovedá šesťdesiatpäť a pol miligramom zlata s tisícinovou hodnotou rýdzosti rovnou deväťsto. Prevod zlatého franku na národnú menu sa vykoná podľa práva príslušného štátu.

(c) Výpočet uvedený v poslednej vete odseku 9 písm. a) a prevod uvedený v odseku 9 písm. b) sa vykonávajú takým spôsobom, aby sumy uvedené v odseku 1 v čo možno najväčšej miere vyjadrovali v národnej mene tohto zmluvného štátu rovnakú skutočnú hodnotu, aká by vyplynula z uplatnenia prvých troch viet odseku 9 písm. a). Zmluvné štáty informujú depozitára o spôsobe výpočtu podľa odseku 9 písm. a) alebo podľa toho, o aký prípad ide, o výsledku prevodu uvedeného v odseku 9 písm. b), pri ukladaní písomného dokumentu o ratifikácii, prijatí, schválení tohto dohovoru alebo o pristúpení k nemu, a tiež vždy, keď príde k zmene vo výpočte alebo vo výsledku.

10. Na účely tohto článku je priestornosťou lode registrovaná hrubá priestornosť vypočítaná v súlade s predpismi na meranie priestornosti uvedenými v prílohe 1 k Medzinárodnému dohovoru z roku 1969 o vymeriavaní lodí.

11. Poisťovateľ alebo iná osoba poskytujúca finančné zabezpečenie, je oprávnený zriadiť fond v súlade s týmto článkom za rovnakých podmienok a s rovnakým účinkom, ako keby ho zriadil vlastník. Taký fond môže byť podľa ustanovení odseku 2 zriadený dokonca aj v prípade, že vlastník nie je oprávnený obmedziť ručenie, ale jeho zriadenie sa nedotýka práv ktorejkoľvek poškodenej strany, ktorá ich uplatňuje voči vlastníkovi.

Článok VI

1. Ak vlastník po udalosti zriadil fond v súlade s článkom V a je oprávnený obmedziť ručenie,

(a) žiadna osoba uplatňujúca si nárok na náhradu škody, ktorá vznikla následkom tejto havárie, nie je oprávnená uplatňovať akékoľvek práva voči inému majetku vlastníka vo vzťahu k takému nároku;

(b) súd alebo iný príslušný orgán zmluvného štátu prikáže uvoľniť loď alebo iný majetok patriaci vlastníkovi, ktorý bol zaistený na základe nároku na náhradu škody vznikajúcu v dôsledku znečistenia následkom tejto havárie a podobne uvoľniť akúkoľvek zloženú záruku alebo inú kauciu, aby sa vyhol takému zaisteniu.

2. Vyššie uvedené sa však bude uplatňovať len vtedy, keď poškodená strana má prístup na súd, ktorý spravuje fond a fond je z hľadiska nároku skutočne k dispozícii.

Článok VII

1. Vlastník lode zaregistrovanej v zmluvnom štáte a prevážajúcej ako náklad viac ako 2 000 ton ropných látok je povinný udržiavať poistenie alebo inú formu finančného zabezpečenia, napríklad bankovú záruku alebo certifikát vydaný medzinárodným kompenzačným fondom na sumy, ktoré budú určené pomocou limitov zodpovednosti predpísaných v článku V odsek 1, aby pokryl svoju zodpovednosť za škodu vznikajúcu v dôsledku znečistenia podľa tohto dohovoru.

2. Potom, ako príslušný orgán zistil, že sú splnené požiadavky odseku 1, vydá pre každú loď osvedčenie potvrdzujúce platnosť poistenia alebo inej formy finančného zabezpečenia v súlade s ustanoveniami tohto dohovoru. V prípade lode zaregistrovanej v zmluvnom štáte toto osvedčenie vydáva alebo potvrdzuje príslušný orgán štátu, v ktorom je táto loď registrovaná; v prípade lode, ktorá nie je zaregistrovaná v zmluvnom štáte, 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 a prístav, v ktorom je loď zaregistrovaná;

(b) názov a hlavné miesto podnikania registrovaného vlastníka;

(c) typ zabezpečenia;

(d) názov a hlavné miesto podnikania poisťovacej spoločnosti alebo inej osoby, ktorá poskytuje zabezpečenie, a podľa potreby miesto podnikania, v ktorom bolo poskytnuté poistenie alebo zabezpečenie;

(e) dobu platnosti osvedčenia, ktorá nesmie byť dlhšia než doba platnosti poistenia alebo inej formy zabezpečenia.

3. Osvedčenie sa vypisuje v úradnom jazyku alebo jazykoch vydávajúceho štátu. Ak použitým jazykom nie je angličtina alebo francúzština, súčasťou textu je preklad do jedného z týchto jazykov.

4. Osvedčenie sa bude nachádzať na palube lode a jedna kópia bude uložená u orgánov vedúcich záznamy o registrácii lode, alebo ak loď nie je zaregistrovaná v zmluvnom štáte u orgánov, ktoré osvedčenie vydali alebo potvrdili.

5. Poistenie alebo iná forma finančného zabezpečenia nespĺňajú 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, keď bolo orgánom uvedeným v odseku 4 tohto článku 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 zabezpečenie už nespĺňa požiadavky tohto článku.

6. Podmienky vydania a platnosti osvedčenia určí podľa ustanovení tohto článku štát, v ktorom je loď zaregistrovaná.

7. Osvedčenia vydané alebo potvrdené v rámci právomoci niektorého zmluvného štátu v súlade s odsekom 2 budú uznané na účely tohto dohovoru ostatnými zmluvnými štátmi na účely tohto dohovoru, ktoré ich budú považovať za dokumenty s rovnakou platnosťou ako osvedčenia, ktoré samy vydávajú alebo potvrdzujú, a to aj v prípade, keď tieto osvedčenia boli vydané alebo potvrdené pre loď, ktorá nie je registrovaná v zmluvnom štáte. Zmluvný štát môže kedykoľvek požiadať o konzultáciu s vydávajúcim alebo potvrdzujúcim štátom, ak sa domnieva, že poisťovateľ alebo ručiteľ uvedený v osvedčení nie je finančne schopný plniť záväzky, ktoré ukladá tento dohovor.

8. Každá žiadosť o kompenzáciu za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia môže byť predložená priamo poisťovateľovi alebo inej osobe poskytujúcej finančnú záruku za zodpovednosť registrovaného vlastníka za škodu vzniknutú v dôsledku znečistenia. V tomto prípade môže žalovaný uplatniť limity zodpovednosti predpísané v článku V odsek 1 v prípade, že vlastník lode nemá právo na obmedzenie rozsahu zodpovednosti podľa článku V odsek 2, 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 ďalej uplatniť tie spôsoby ochrany (iné než bankrot alebo likvidácia vlastníka lode), ktoré by mal nárok uplatniť vlastník lode. Žalovaný môže naviac uplatniť obranu v tom zmysle, že škoda vzniknutá v dôsledku znečistenia bola spôsobená úmyselným nesprávnym počínaním vlastníka lode, ale žalovaný nesmie uplatniť žiadny iný druh obrany, ktorý by žalovaný mohol mať právo uplatniť pri súdnom konaní, ktoré proti nemu vedie vlastník lode. Žalovaný nemá v žiadnom prípade právo žiadať, aby bol vlastník lode zapojený do súdneho konania.

9. Akékoľvek čiastky zabezpečené poistením alebo iným finančným zabezpečením podľa odseku 1 tohto článku sú k dispozícii výlučne na uspokojenie nárokov podľa tohto dohovoru.

10. Zmluvný štát nesmie povoliť lodi pod jeho vlajkou, na ktorú sa vzťahuje tento článok, obchodovanie, pokiaľ jej nebolo vydané osvedčenie podľa odseku 2 alebo 12 tohto článku.

11. S výhradou ustanovení tohto článku každý zmluvný štát podľa svojho národného práva zabezpečí, aby poistenie alebo iné zabezpečenie realizované v čiastkach špecifikovaných v odseku 1, bolo platné pre každú loď bez ohľadu na to, kde je registrovaná, či vstupuje do prístavu na jeho území alebo ho opúšťa, alebo či prichádza do pobrežných zariadení v jeho výsostnom mori alebo ich opúšťa, ak loď vezie ako náklad viac než 2 000 ton ropných látok prepravovaných vo veľkom.

12. Ak loď, ktorú vlastní zmluvný štát, nie je poistená alebo inak finančne zabezpečená, ustanovenia tohto článku, ktoré sa na to vzťahujú pre takú loď neplatia, no na palube lode sa musí nachádzať osvedčenie o povinnom poistení vydané príslušnými orgánmi štátu registrácie lode, v ktorom sa uvádza, že loď vlastní tento štát a že jej ručenie je kryté v rámci limitu predpísaného v odseku 1 článku V. Také osvedčenie o povinnom poistení musí čo možno najpresnejšie zodpovedať vzoru predpísanému v odseku 2 tohto článku.

Článok VIII

Práva na kompenzáciu podľa tohto dohovoru zaniknú, ak žaloba nebude podaná do troch rokov odo dňa vzniku škody. Žaloba však v žiadnom prípade nebude podaná po uplynutí šiestich rokov odo dňa havárie, ktorá spôsobila škodu. Ak túto haváriu tvorí sled udalostí, táto šesťročná lehota začne plynúť dňom vzniku prvej udalosti.

Článok IX

1. Ak havária spôsobila škodu v dôsledku znečistenia na území jedného alebo viacerých zmluvných štátov vrátane ich teritoriálnych vôd alebo oblasti jedného alebo viacerých zmluvných štátov uvedenej v článku II, alebo ak boli prijaté preventívne opatrenia na predchádzanie alebo minimalizáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia na tomto území vrátane týchto teritoriálnych vôd alebo tejto oblasti, žaloby o náhradu škody sa môžu podávať iba na súdoch ktoréhokoľvek takéhoto zmluvného štátu alebo zmluvných štátov. Žalovanému sa posiela vhodné oznámenie o každej takejto žalobe.
2. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby jeho súdy mali potrebnú právomoc na prejednanie žalôb o náhradu škody.
3. Po zriadení fondu v súlade s článkom V súdy štátu, v ktorom bol fond zriadený, budú výhradne príslušné pre rozhodovanie o všetkých sporoch týkajúcich sa rozdelenia tohto fondu.

Článok X

1. Akýkoľvek rozsudok vynesený súdom so súdnou právomocou podľa článku IX, ktorý je vykonateľný v štáte vzniku, ak už ďalej nepodlieha riadnym odvolacím postupom, sa v každom zmluvnom štáte uznáva s výnimkou prípadu,

   (a) keď bol rozsudok dosiahnutý podvodom; alebo

   (b) keď žalovanému nebola v primeranej lehote oznámená záležitosť a nebola mu poskytnutá možnosť obhajovať sa na súde.
2. Rozsudok uznaný podľa odseku 1 je vykonateľný v každom zmluvnom štáte, hneď ako boli splnené formality vyžadované v tomto štáte. Formality nesmú pripúšťať obnovenie podstaty prípadu.

Článok XI

1. Ustanovenia tohto dohovoru sa nebudú uplatňovať na vojnové lode alebo iné lode, ktoré vlastní alebo prevádzkuje štát a ktoré sa zatiaľ používajú len na vládne neobchodné účely.
2. Pokiaľ ide o lode, ktoré vlastní zmluvný štát a používa ich na obchodné účely, každý štát podlieha jurisdikcii uvedenej v článku IX a zrieka sa všetkých námietok, ktoré sú založené na jeho postavení ako suverénneho štátu.

Článok XII

Tento dohovor nahrádza všetky medzinárodné dohovory platné alebo otvorené na podpísanie, ratifikáciu alebo pristúpenie ku dňu otvorenia tohto dohovoru na podpísanie, ratifikáciu alebo pristúpenie, ale len v rozsahu, v akom by také medzinárodné dohovory mohli byť v rozpore s týmto dohovorom; avšak nič v tomto článku nemá vplyv na záväzky zmluvných štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami tohto dohovoru, vyplývajúce z takýchto medzinárodných dohovorov.

Článok XII bis
Prechodné ustanovenia

V prípade štátu, ktorý je v čase havárie zmluvnou stranou tohto dohovoru aj dohovoru o zodpovednosti z roku 1969, platia tieto ustanovenia:

(a) ak havária spôsobila škodu v dôsledku znečistenia v rozsahu pôsobnosti tohto dohovoru, zodpovednosť podľa tohto dohovoru sa považuje za uplatnenú, ak a do takej miery, ako sa uplatňuje podľa dohovoru o zodpovednosti z roku 1969;

(b) ak havária spôsobila škodu v dôsledku znečistenia v rozsahu pôsobnosti tohto dohovoru a daný štát je zmluvnou stranou tohto dohovoru aj Medzinárodného dohovoru z roku 1971 o zriadení Medzinárodného fondu na kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia ropnými látkami, zodpovednosť, ktorú zostáva uplatniť po vykonaní pododseku a) tohto článku, vzniká podľa tohto dohovoru iba v takom rozsahu, v akom škody vzniknuté v dôsledku znečistenia zostanú nevykompenzované po uplatnení uvedeného dohovoru z roku 1971;

(c) pri uplatňovaní odseku 4 článku III tohto dohovoru sa výraz „tento dohovor“ vykladá tak, že odkazuje podľa potreby na tento dohovor alebo na dohovor o zodpovednosti z roku 1969;

(d) pri uplatňovaní odseku 3 článku V tohto dohovoru sa celková výška zriadeného fondu zníži o sumu, vzhľadom na ktorú sa zodpovednosť považuje za uplatnenú v súlade s pododsekom a) tohto článku.

Článok XII ter

Záverečné ustanovenia

Záverečnými ustanoveniami tohto dohovoru sú články 12 až 18 Protokolu z roku 1992, ktorým sa mení a dopĺňa Dohovor o zodpovednosti z roku 1969. Odkazy v tomto dohovore na zmluvné štáty sa považujú za odkazy znamenajúce odkazy na zmluvné štáty uvedeného protokolu.

Záverečné ustanovenia Protokolu z roku 1992, ktorým sa mení a dopĺňa Dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti z roku 1969

Článok 12

Podpis, ratifikácia, prijatie, schválenie a pristúpenie

1. Tento protokol je k dispozícii na podpis všetkým štátom v Londýne od 15. januára 1993 do 14. januára 1994.
2. S výhradou odseku 4 sa stranou tohto protokolu môže stať ktorýkoľvek štát:

   (a) podpisom podliehajúcim ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu, po ktorom nasleduje ratifikácia, prijatie alebo schválenie; alebo

   (b) pristúpením.
3. Ratifikácia, prijatie, schválenie alebo pristúpenie sa uskutoční uložením formálneho písomného dokumentu na tento účel u generálneho tajomníka organizácie.
4. Ktorýkoľvek zmluvný štát Medzinárodného dohovoru z roku 1971 o zriadení Medzinárodného fondu na kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia ropnými látkami, ďalej len Dohovor o fonde z roku 1971, môže ratifikovať, prijať, schváliť tento protokol, alebo k nemu pristúpiť iba vtedy, keď súčasne ratifikuje, prijme, schváli protokol z roku 1992, ktorým sa mení a dopĺňa uvedený dohovor, alebo keď k uvedenému protokolu pristúpi, pokiaľ nevypovie dohovor o fonde z roku 1971 takým spôsobom, aby vypovedanie nadobudlo platnosť v deň, kedy tento protokol nadobudne platnosť pre tento štát.
5. Štát, ktorý je stranou tohto protokolu, ale nie je stranou Dohovoru o zodpovednosti z roku 1969, je viazaný ustanoveniami Dohovoru o zodpovednosti z roku 1969 v znení tohto protokolu vo vzťahu k ostatným štátom, ktoré sú stranami tohto protokolu, ale nie je viazaný ustanoveniami dohovoru o zodpovednosti z roku 1969 vo vzťahu k štátom, ktoré sú stranami tohto dohovoru.
6. Akýkoľvek písomný dokument o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení uložený po nadobudnutí platnosti zmien a doplnkov k Dohovoru o zodpovednosti z roku 1969 v znení tohto protokolu sa považuje za písomný dokument vzťahujúci sa na uvedený dohovor v tomto znení upravený na základe týchto zmien a doplnkov.

Článok 13

Nadobudnutie platnosti

1. Tento protokol nadobúda platnosť dvanásť mesiacov odo dňa, keď desať štátov vrátane štyroch štátov, z ktorých každý má ropné tankery s hrubou priestornosťou najmenej milión

registrovaných ton, uložili písomné dokumenty o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení u generálneho tajomníka organizácie.

2. Ktorýkoľvek zmluvný štát Dohovoru o fonde z roku 1971 však môže v čase uloženia svojho písomného dokumentu o ratifikácii, prijatí, schválení tohto protokolu alebo o pristúpení k nemu vyhlásiť, že tento písomný dokument považuje za neplatný na účely tohto článku do konca šesťmesačnej lehoty uvedenej v článku 31 Protokolu z roku 1992, ktorým sa mení a dopĺňa Dohovor o fonde z roku 1971. Štát, ktorý nie je zmluvným štátom Dohovoru o fonde z roku 1971, ale ktorý uloží písomný dokument o ratifikácii, prijatí, schválení Protokolu z roku 1992, ktorým s mení a dopĺňa Dohovor o fonde z roku 1971, alebo o pristúpení k uvedenému protokolu, môže súčasne urobiť aj vyhlásenie v súlade s týmto odsekom.

3. Ktorýkoľvek štát, ktorý urobil vyhlásenie v súlade s predchádzajúcim odsekom, môže toto vyhlásenie kedykoľvek stiahnuť formou oznámenia adresovaného generálnemu tajomníkovi organizácie. Každé takéto stiahnutie nadobúda platnosť v deň prijatia tohto oznámenia za predpokladu, že tento štát sa považuje za štát, ktorý v ten deň uložil svoj písomný dokument o ratifikácii, prijatí, schválení tohto protokolu alebo o pristúpení k nemu.

4. Tento protokol nadobúda platnosť pre každý štát, ktorý ho ratifikuje, prijme, schváli alebo k nemu pristúpi po splnení podmienok pre nadobudnutie platnosti uvedených v odseku 1, dvanásť mesiacov odo dňa, keď tento štát uložil príslušný písomný dokument.

Článok 14

Revízia, zmeny a doplnky

1. Organizácia môže zvolať konferenciu kvôli revízii alebo zmenám a doplnkom Dohovoru o zodpovednosti z roku 1992.

2. Organizácia zvolá konferenciu zmluvných štátov na účel revízie alebo zmien a doplnkov Dohovoru o zodpovednosti z roku 1992 na žiadosť najmenej jednej tretiny zmluvných štátov.

Článok 15

Zmeny a doplnky limitných súm

1. Na žiadosť najmenej jednej štvrtiny zmluvných štátov rozošle generálny tajomník každý návrh na zmeny a doplnky limitov zodpovednosti ustanovených v článku V ods. 1 Dohovoru o zodpovednosti z roku 1969 všetkým členom organizácie a všetkým zmluvným štátom.

2. Akékoľvek zmeny a doplnky navrhnuté a rozoslané uvedeným spôsobom sa v termíne najmenej šiestich mesiacov po dni ich rozoslania predložia právnemu výboru organizácie na posúdenie.

3. Všetky zmluvné štáty Dohovoru o zodpovednosti z roku 1969 v znení tohto protokolu, či už sú členmi organizácie alebo nie, sú oprávnené zúčastňovať sa na konaniach právneho výboru týkajúcich sa posúdenia a prijatia zmien a doplnkov.

4. Zmeny a doplnky sa prijímajú dvojtretinovou väčšinou zmluvných štátov, ktoré sú prítomné a hlasujú v právnom výbore rozšírenom tak, ako je ustanovené v odseku 3, pod podmienkou, že v čase hlasovania je prítomná najmenej polovica zmluvných štátov.

5. Keď právny výbor koná na základe návrhu na zmeny alebo doplnky limitov, zohľadňuje skúsenosti z havárií, najmä výšku škody, ktorá z nich vyplýva, zmeny hodnoty meny a účinok navrhnutých zmien alebo doplnkov na náklady na poistenie. Zohľadňuje aj vzťah medzi limitmi uvedenými v článku V ods. 1 Dohovoru o zodpovednosti z roku 1969 v znení tohto protokolu a limitmi uvedenými v článku 4 ods. 4 Medzinárodného dohovoru z roku 1992 o zriadení Medzinárodného fondu na kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia ropnými látkami.

6.

(a) O žiadnej zmene alebo doplnku limitov zodpovednosti podľa tohto článku nie je možné uvažovať pred 15. januárom 1998, ani najmenej päť rokov od termínu nadobudnutia platnosti predchádzajúcej zmeny a doplnku podľa tohto článku. O žiadnej zmene alebo doplnku podľa tohto článku sa nesmie uvažovať pred nadobudnutím platnosti tohto protokolu.

(b) Žiadny limit nie je možné zvýšiť natoľko, aby prekročil sumu, ktorá zodpovedá limitu ustanovenému v Dohovore o zodpovednosti z roku 1969 v znení tohto protokolu, zvýšenú o 6 % za rok a počítanú kumulatívne od 15. januára 1993.

(c) Žiadny limit nie je možné zvýšiť natoľko, aby prekročil sumu, ktorá zodpovedá limitu stanovenému v Dohovore o zodpovednosti z roku 1969 v znení tohto protokolu, vynásobenú tromi.

7. Organizácia oznámi každú zmenu a doplnok prijaté v súlade s odsekom 4 všetkým zmluvným štátom. Zmena a doplnok sa považujú za prijaté na konci lehoty osemnástich mesiacov odo dňa oznámenia, pokiaľ v priebehu tejto lehoty najmenej jedna štvrtina štátov, ktoré boli zmluvnými štátmi tohto protokolu v čase, keď právny výbor túto zmenu a doplnok prijal, neoznámi organizácii, že túto zmenu a doplnok neprijíma. V takom prípade je táto zmena a tento doplnok zamietnutý a nie je platný.

8. Zmena a doplnok, ktorý sa považuje za prijatý v súlade s odsekom 7, nadobúda platnosť 18 mesiacov po jeho prijatí.

9. Všetky zmluvné štáty sú touto zmenou a doplnkom viazané, pokiaľ najmenej šesť mesiacov pred nadobudnutím platnosti tejto zmeny a doplnku nevypovedia tento protokol v súlade s článkom 16 ods. 1 a 2. Toto vypovedanie nadobúda platnosť v deň, keď nadobudne platnosť táto zmena a doplnok.

10. Ak právny výbor prijal zmenu a doplnok, ale ešte neuplynula 18-mesačná lehota na jeho prijatie, štát, ktorý sa v priebehu tejto lehoty stane zmluvným štátom, je viazaný touto zmenou a doplnkom od nadobudnutia ich platnosti. Štát, ktorý sa stane zmluvným štátom po uplynutí tejto lehoty, je viazaný zmenou a doplnkom, ktorý bol prijatý v súlade s odsekom 7. V prípade uvedenom v tomto odseku sa štát stane viazaný zmenou a doplnkom vtedy, keď táto zmena a doplnok nadobudnú platnosť alebo keď tento protokol nadobudne platnosť pre tento štát, ak k tomu príde neskôr.

Článok 16
Vypovedanie

1. Ktorákoľvek strana môže tento protokol vypovedať kedykoľvek po termíne nadobudnutia jeho platnosti pre túto stranu.

2. Vypovedanie sa uskutoční formou uloženia písomného dokumentu u generálneho tajomníka organizácie.

3. Vypovedanie nadobúda platnosť dvanásť mesiacov po uložení písomného dokumentu o vypovedaní u generálneho tajomníka organizácie, alebo v takej dlhšej lehote, ktorá môže byť stanovená v tomto dokumente.

4. Pokiaľ ide o strany tohto protokolu, keď ktorákoľvek z nich vypovie Dohovor o zodpovednosti z roku 1969 v súlade s jeho článkom XVI, nesmie sa to žiadnym spôsobom vykladať ako vypovedanie Dohovoru o zodpovednosti z roku 1969 v znení tohto protokolu.

5. Keď štát, ktorý zostáva stranou Dohovoru o fonde z roku 1971, vypovie Protokol z roku 1992, ktorým sa mení a dopĺňa Dohovor o fonde z roku 1971, považuje sa to za vypovedanie uvedeného protokolu. Toto vypovedanie nadobúda platnosť v deň, keď nadobúda platnosť vypovedanie Protokolu z roku 1992, ktorým sa mení a dopĺňa Dohovor o fonde z roku 1971, podľa článku 34 uvedeného protokolu.

Článok 17
Depozitár

1. Tento protokol a všetky zmeny a doplnky prijaté podľa článku 15 sú uložené u generálneho tajomníka organizácie.

2. Generálny tajomník organizácie

(a) informuje všetky štáty, ktoré podpísali tento protokol alebo k nemu pristúpili, o

(i) každom novom podpise alebo uložení písomného dokumentu spolu s dátumom tohto podpisu alebo uloženia;

(ii) každom vyhlásení a oznámení podľa článku 13, o každom vyhlásení a informácii podľa článku 13 a o každom vyhlásení a informácii podľa článku V ods. 9 Dohovoru o zodpovednosti z roku 1992;

(iii) dni nadobudnutia platnosti tohto protokolu;

(iv) každom návrhu na zmeny a doplnky limitov zodpovednosti, ktorý bol predložený v súlade s článkom 15 ods. 1;

(v) každej zmene a doplnku, ktorý bol prijatý v súlade s článkom 15 ods. 4;

(vi) každej zmene a doplnku, ktorý sa považuje za prijatý podľa článku 15 ods. 7, spolu s termínom nadobudnutia platnosti tejto zmeny a doplnku v súlade s odsekmi 8 a 9 uvedeného článku;

(vii) uložení ktoréhokoľvek písomného dokumentu o vypovedaní tohto protokolu spolu s termínom uloženia a termínom nadobudnutia jeho platnosti;

(viii) každom prípade vypovedania, ktoré sa považuje za vypovedanie uskutočnené podľa článku 16 ods. 5;

(ix) každom oznámení, ktoré vyžaduje ktorýkoľvek článok tohto protokolu;

(b) posiela overené skutočné kópie tohto protokolu všetkým signatárskym štátom a všetkým štátom, ktoré pristúpia k tomuto protokolu.

3. Ihneď po nadobudnutí platnosti tohto protokolu pošle generálny tajomník organizácie jeho znenie sekretariátu Organizácie Spojených národov na registráciu a uverejnenie v súlade s článkom 102 Charty Organizácie Spojených národov.

Článok 18

Jazyky

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

V LONDÝNE dvadsiateho siedmeho novembra roku tisícdeväťstodeväťdesiatdva.

NA DÔKAZ TOHO zástupcovia, riadne splnomocnení svojimi vládami na tento účel, podpísali tento protokol.

PRÍLOHA

OSVEDČENIE O POISTENÍ ALEBO INOM FINANČNOM ZABEZPEČENÍ OBČIANSKOPRÁVNEJ ZODPOVEDNOSTI ZA ŠKODU VZNIKAJÚCU V DôSLEDKU ZNEČISTENIA ROPNÝMI LÁTKAMI

VYDANÉ v súlade s ustanoveniami článku VII Medzinárodného dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škodu vznikajúcu v dôsledku znečistenia ropnými látkami z roku 1992.

Názov lode	Rozlišovacie číslo alebo znaky	Prístav registrácie	Meno a adresa vlastníka

Týmto sa potvrdzuje, že pre uvedenú loď existuje platné poistenie alebo iné finančné zabezpečenie, ktoré spĺňa požiadavky článku VII Medzinárodného dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škodu vznikajúcu v dôsledku znečistenia ropnými látkami z roku 1992.

Typ zabezpečenia .....

Platnosť zabezpečenia .....

Meno a adresa poisťovateľa (-ov) a/alebo ručiteľa (-ov)

Meno .....

Adresa .....

Toto osvedčenie platí do .....

Vydané alebo potvrdené vládou .....

(Úplný názov štátu)

V ....
(miesto) (dátum)

Podpis a titul úradníka vydávajúceho
alebo potvrdzujúceho osvedčenie

Vysvetlivky:

1. V prípade potreby názov štátu môže obsahovať odkaz na príslušný štátny orgán krajiny, v ktorej bolo osvedčenie vydané.
2. Ak celková výška zabezpečenia bola poskytnutá z viacerých zdrojov, je potrebné uviesť čiastku poskytnutú z každého zdroja.
3. Ak zabezpečenie bolo poskytnuté v rôznych formách, vymenujte ich.
4. Údaj o „Platnosti zabezpečenia“ musí uvádzať dátum nadobudnutia platnosti tohto zabezpečenia.

K oznámeniu č. 335/2013 Z. z.

INTERNATIONAL CONVENTION
ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992

The States Parties to the present Convention,

CONSCIOUS of the dangers of pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

CONVINCED of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of 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 I

For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulkas cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded asa ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

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. "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, "owner" shall mean such company.

4. "State of the ship's registry" means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.

5. "Oil" means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

6. "Pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of 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;

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize 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. "Organization" means the International Maritime Organization.

10. "1969 Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

Article II

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:
  (i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and
  (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State 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 minimize such damage.

Article III

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:
(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or
(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or
(c) 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.

3. If the owner 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 owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:
(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
(c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
(d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
(e) any person taking preventive measures;
(f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);
unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

Article IV

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

Article V

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:
(a) 4,510,000 units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;
(b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 631 units of account in addition to the amount mentioned in sub-paragraph (a);
provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 89,770,000 units of account.

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. For the purpose of availing himself of thebenefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this Article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this Article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

9.
(a) The “unit of account” referred to in paragraph 1 of this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into

national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.

(b) Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

(c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article VI

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability,

(a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

Article VII

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.

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 Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State 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 Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

(a) name of ship and port of registration;

(b) name and principal place of business of owner;

(c) type of security;

(d) 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;

(e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4. 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 Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

5. 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 4 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.

6. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States 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 Contracting State. A Contracting State may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this Article.

11. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this Article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, 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 authorities 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 limits prescribed by Article V, paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

Article VIII

Rights of 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 after 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 IX

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

3. After the fund has been constituted in accordance with Article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article X

1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

(a) where the judgment was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contracting State 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 XI

1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.

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

Article XII

This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which the 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 Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

Article XII bis

Transitional provisions

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this Convention and to the 1969 Liability Convention:

(a) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;

(b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of subparagraph (a) of this Article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;

(c) in the application of Article III, paragraph 4, of this Convention the expression “this Convention” shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;

(d) in the application of Article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with sub-paragraph (a) of this Article.

Article XII ter

Final clauses

The final clauses of this Convention shall be Articles 12 to 18 of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Liability Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

Final Clauses of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Civil Liability Convention

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by all States.

2. Subject to paragraph 4, any State may become a Party to this Protocol by:

(a) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(b) accession.

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

4. Any Contracting State to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, hereinafter referred to as the 1971 Fund Convention, may ratify, accept, approve or accede to this Protocol only if it ratifies, accepts, approves or accedes to the Protocol of 1992 to amend that Convention at the same time, unless it denounces the 1971 Fund Convention to take effect on the date when this Protocol enters into force for that State.

5. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the 1969 Liability Convention shall be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention in relation to States Parties thereto.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

Article 13

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which ten States including four States each with not less than one million units of gross tanker tonnage have deposited instruments of

ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2. However, any Contracting State to the 1971 Fund Convention may, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol, declare that such instrument shall be deemed not to be effective for the purposes of this Article until the end of the six-month period in Article 31 of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention. A State which is not a Contracting State to the 1971 Fund Convention but which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention may also make a declaration in accordance with this paragraph at the same time.

3. Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, provided that such State shall be deemed to have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.

4. 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 Protocol shall enter into force twelve months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 14

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention at the request of not less than one third of the Contracting States.

Article 15

Amendments of limitation amounts

1. Upon the request of at least one quarter of the Contracting States any proposal to amend the limits of liability laid down in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol and those in Article 4, paragraph 4, of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

6.

(a) No amendment of the limits of liability under this Article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article. No amendment under this Article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol increased by 6 per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol multiplied by 3.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 16, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in

accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 16

Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which it enters into force for that Party.

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

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

4. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1969 Liability Convention in accordance with Article XVI thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol.

5. Denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention by a State which remains a Party to the 1971 Fund Convention shall be deemed to be a denunciation of this Protocol. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention takes effect according to Article 34 of that Protocol.

Article 17

Depositary

1. This Protocol and any amendments accepted under Article 15 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

(i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;

(ii) each declaration and notification under Article 13 and each declaration and communication under Article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend limits of liability which has been made in accordance with Article 15, paragraph 1;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 15, paragraph 4;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 15, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) any denunciation deemed to have been made under Article 16, paragraph 5;

(ix) any communication called for by any Article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.

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

Article 18

Languages

This Protocol 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-seventh day of November one thousand nine hundred and ninety-two.

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

ANNEX

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

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and address of 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 VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

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)

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 ofeach 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.

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.