

# **ЗАКОН**

## **О ПОТВРЂИВАЊУ МЕЂУНАРОДНЕ КОНВЕНЦИЈЕ О ГРАЂАНСКОЈ ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТЕ ПРОУЗРОКОВАНЕ ЗАГАЂЕЊЕМ ПОГОНСКОМ НАФТОМ**

### **Члан 1.**

Потврђује се Међународна конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем погонском нафтом, сачињена 23. марта 2001. године у Лондону, у оригиналу на арапском, кинеском, енглеском, француском, руском и шпанском језику.

### **Члан 2.**

Текст Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем погонском нафтом у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српски језик гласи:

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

### **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 the 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 of hazardous and noxious substances,

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

## **Article 1**

### **Definitions**

For the 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 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. «Pollution damage» means:
  - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
  - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
10. «State of the ship's registry» means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.
11. «Gross tonnage» means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
12. «Organization» means the International Maritime Organization.
13. «Secretary-General» means the Secretary-General of the Organization.

## **Article 2**

### **Scope of application**

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:

- (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
- (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical 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 3**

#### **Liability of the shipowner**

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.
2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.
3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:
  - (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
  - (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
  - (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.
4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.
5. 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**

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

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

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

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

## **Article 5**

### **Incidents involving two or more ships**

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

## **Article 6**

### **Limitation of liability**

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

## **Article 7**

### **Compulsory insurance or financial security**

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

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

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

(e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;

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

3. (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of :

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

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

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

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State 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 Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 8**

### **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 years' period shall run from the date of the first such occurrence.

## **Article 9**

### **Jurisdiction**

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

## **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 Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may express their consent to be bound by this Convention by:

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

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

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

### **Article 13**

#### **States with more than one system of law**

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

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

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

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

### **Article 14**

#### **Entry into force**

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

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.



## **Article 15**

### **Denunciation**

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take 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 Organization.
2. The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

## **Article 17**

### **Depositary**

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
  - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
    - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
    - (ii) the date of entry into force of this Convention;
    - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
    - (iv) other declarations and notifications made under this Convention.
  - (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

## **Article 18**

### **Transmission to United Nations**

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

## **Article 19**

### **Languages**

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

Done at London this twenty-third day of March, two thousand and one.

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

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

Name of ship	Distinctive number 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/or guarantor(s)

Name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

This certificate is valid until \_\_\_\_\_

Issued or certified by the Government of \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(full designation of the State)

**OR**

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

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

at \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_  
(place) (date)

\_\_\_\_\_  
(Signature and title of issuing or certifying official)

Explanatory notes:

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

## **МЕЂУНАРОДНА КОНВЕНЦИЈА О ГРАЂАНСКОЈ ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТЕ ПРОУЗРОКОВАНЕ ЗАГАЂЕЊЕМ ПОГОНСКОМ НАФТОМ**

ДРЖАВЕ ЧЛАНИЦЕ ове конвенције,

ПОДСЕЋАЈУЋИ на члан 194. Конвенције Уједињених нација о праву мора из 1982. године, који прописује да ће државе предузети све неопходне мере за спречавање, смањење и контролу загађења морске средине,

ПОДСЕЋАЈУЋИ и на члан 235. исте Конвенције који прописује да ће државе, у циљу обезбеђења брзе и одговарајуће накнаде у погледу свих штета проузрокованих загађењем морске средине, сарађивати у погледу даљег развоја одговарајућих правила међународног права,

ПРИМАЈУЋИ К ЗНАЊУ успехе које су Међународна конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом из 1992. године и Међународна конвенција о оснивању међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом из 1992. године постигле у обезбеђењу да је накнада доступна лицима која су претрпела штету проузроковану загађењем насталим услед изливања или испуштања нафте која се као расути терет превози бродом,

ПРИМАЈУЋИ К ЗНАЊУ и да је 1996. године усвојена Међународна конвенција о одговорности и накнади штете настале у вези са превозом опасних и загађујућих материја поморским путем, с циљем да пружи одговарајућу, брзу и делотворну накнаду за штете проузроковане догађајима у вези са превозом опасних и загађујућих материја поморским путем,

ПРЕПОЗНАЈУЋИ значај установљења објективне одговорности за све облике загађења нафтом која је повезана са одговарајућим ограничењем износа те одговорности,

УЗИМАЈУЋИ У ОБЗИР да су неопходне додатне мере како би се обезбедило плаћање одговарајуће, брзе и делотворне накнаде за штете проузроковане загађењем услед изливања или испуштања погонске нафте са бродова,

У ЖЕЉИ да донесу јединствена правила и поступке ради одређивања питања одговорности и обезбеђења правичне накнаде штете у таквим случајевима,

ДОГОВОРИЛЕ СУ СЕ на следећи начин:

### **Члан 1.**

#### **Дефиниције**

У сврхе ове конвенције:

1. „Брод“ означава сваки поморски брод или поморско пловило било које врсте;
2. „Лице“ означава свако физичко лице или ортаклук или јавноправно или грађанскоправно лице, без обзира да ли је колективно или не, укључујући државу и конститутивне елементе њеног политичког уређења;
3. „Власник брода“ означава власника, укључујући уписаног власника, закупца, менаџера или оператера брода;

4. „Уписани власник“ означава лице или лица која су уписана као власници брода или, у одсуству уписа, лице или лица у чијем стварном власништву се брод налази;
5. „Погонска нафта“ означава сва угљоводоникова минерална уља, укључујући уља за подмазивање, која се користе или је предвиђено да се користе за рад или погон брода, као и остаци таквих уља;
6. „Конвенција о грађанској одговорности“ означава Међународну конвенцију о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом из 1992. године, са изменама и допунама;
7. „Заштитне мере“ означавају сваку разумну меру коју предузима било које лице након настанка незгоде како би се загађење спречило или ограничило;
8. „Незгода“ означава сваку чињеницу или скуп чињеница истог порекла које проузрокују штету од загађења или стварају озбиљну и непосредну претњу од проузроковања такве штете;
9. „Штета због загађења“ значи:
  - а) сваки губитак или штету због загађења насталог изван брода услед истицања или испуштања нафте са брода, где год да се то истицање или испуштање догодило, под условом да је износ накнаде за оштећење животне средине ограничен на трошкове стварно предузетих, разумних мера или мера које ће се предузети за поновно успостављање стања пре настале штете, изузев губитка добити због таквог оштећења.
  - б) трошкове заштитних мера као и губитке или штете проузроковане тим мерама;
10. „Држава уписа брода“ означава, у односу на брод који је уписан, државу у којој је брод уписан док, у односу на брод који није уписан, државу чију је заставу брод овлашћен да вије;
11. „Бруто тонажа“ означава бруто тонажу израчунату у складу са правилима садржаним у Прилогу 1. Међународне конвенције о баждарењу бродова из 1969. године, или било које следеће Конвенције;
12. „Организација“ означава Међународну поморску организацију;
13. „Генерални секретар“ означава Генералног секретара Организације.

## Члан 2.

Ова конвенција се примењује искључиво на:

- а) штету због загађења која је проузрокована:
  - (i) на подручју државе уговорнице, укључујући њено територијално море;
  - (ii) у искључивој економској зони државе уговорнице успостављеној у складу са међународним правом или, ако држава уговорница није успоставила такву зону, у простору који се граничи са њеним територијалним морем, а који је та држава одредила у складу са међународним правом, али не шире од 200 наутичких миља од полазних црта од којих се мери ширина територијалног мора.
- б) заштитне мере које су било где предузете у циљу спречавања или умањења такве штете.

### **Члан 3.**

1. Осим у случајевима предвиђеним у ст. 3. и 4. овог члана, власник брода, у тренутку настанка незгоде или, ако се незгода састоји од скупа догађаја у тренутку настанка прве чињенице, одговара за сваку штету због загађења која је проузрокована погонском нафтом која се налази на броду или која потиче са брода.
2. Ако је у складу са ставом 1. овог члана више лица одговорно, њихова одговорност је солидарна.
3. Власник не одговара за штету услед загађења ако докаже:
  - а) да је штета настала као последица рата, непријатељстава, грађанског рата, побуне, или природне појаве ванредног, неизбежног и неотклоњивог карактера; или
  - б) да штета у потпуности произилази из чињенице да је треће лице свесно деловало или пропустило да делује, у намери да нанесе штету; или
  - ц) да штета у потпуности произилази из немара или друге штетне радње било које владе или другог одговорног органа који је надлежан за одржавање светионика или других средстава за помоћ у пловидби, у обављању те функције.
4. Ако власник брода докаже да је штета настала у потпуности или делимично зато што је лице које је претрпело ту штету деловало или пропустило да делује у намери да проузрокује штету, или из немара тог лица, он може бити у потпуности или делимично ослобођен своје одговорности у односу на то лице.
5. Никакав захтев за накнаду штете због загађења не може бити поднет против власника брода осим на основу ове конвенције.
6. Ниједна одредба ове конвенције не дира у права власника брода на регрес која постоје независно од ове конвенције.

### **Члан 4.**

#### **Искључења**

1. Ова конвенција се не примењује на штете услед загађења како су дефинисане у Конвенцији о грађанској одговорности, без обзира да ли је накнада у односу на њих платива по тој Конвенцији.
2. Осим у случајевима предвиђеним у ставу 3. овог члана, одредбе ове конвенције не примењују се на ратне бродове, помоћне бродове ратне морнарице или друге бродове у власништву или под управом државе и која се користе, дужи временски период, искључиво за нетрговачке делатности државе.
3. Држава уговорница може одлучити да примењује ову конвенцију на њене ратне бродове или друге бродове наведене у ст. 2. овог члана и у том случају ће о томе обавестити Генералног секретара наводећи рокове и услове за такву примену.
4. У погледу бродова који су у власништву државе уговорнице и који се користе у трговачке сврхе, свака држава подвргнута је судском поступку пред судовима наведеним у члану 9. ове конвенције и она се одриче сваке одбране на коју би се могла позвати у свом својству суверене државе.

## **Члан 5.**

### **Незгоде које укључују два или више бродова**

Ако штета због загађења настане из незгоде у којој су учествовала два или више бродова, власници тих бродова солидарно одговарају за целокупну штету која се разумно не може поделити, ако се не могу ослободити одговорности према члану 3. ове конвенције.

## **Члан 6.**

### **Ограничење одговорности**

Ниједна одредба ове конвенције не дира у право власника брода и лица која пружају осигурање или друго финансијско јемство да ограниче одговорност у складу са домаћим или међународним правилима, као што је Међународна конвенција о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године са изменама и допунама.

## **Члан 7.**

### **Обавезно осигурање или друго финансијско јемство**

1. Уписани власник брода чија је бруторегистарска тонажа већа од 1000 БРТ и који је уписан у држави чланици, дужан је да закључи уговор о осигурању или неком другом финансијском јемству, као што је гаранција банке или неке друге сличне финансијске институције, за покриће одговорности уписаног власника за штету због загађења и то у износу који је једнак границама одговорности утврђеним у складу са домаћим или међународним правилима о ограничењу одговорности, али која у сваком случају не премашује износ израчунат у складу са Конвенцијом о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године са изменама и допунама.

2. Након што одговарајући орган државе уговорнице утврди да су испуњени захтеви из става 1. овог члана, сваком броду се издаје сертификат којим се потврђује да је осигурање или друго финансијско јемство на снази у складу са одредбама ове конвенције. У погледу брода уписаног у држави уговорници тај сертификат издаје или оверава одговарајући надлежни орган државе уписника брода; када се ради о броду који није уписан у држави уговорници, сертификат издаје или оверава одговарајући надлежни орган било које државе уговорнице. Овај сертификат мора бити у облику предвиђеном у Прилогу уз Конвенцију и садржаће следеће податке:

- а) име брода, слова или бројеве за распознавање и лука уписа;
  - б) име и место главног пословног седишта власника;
  - ц) ИМО бродски идентификациони број;
  - д) врста и трајање јемства;
  - е) име и адреса главног пословног седишта осигуратеља или другог лица које даје јемство и, у одговарајућем случају, седиште друштва код којег је осигурање или јемство закључено;
  - ф) период важења сертификата које не може прећи трајање важења закљученог осигурања или јемства.
3. а) Држава уговорница може овластити институцију или организацију признату од њене стране да издаје сертификате наведене у ставу 2. овог члана. Наведена институција или организација обавештава државу о издавању сваког сертификата. У свим случајевима који се односе на

издавање сертификата, држава уговорница у потпуности гарантује за комплетност и исправност издатих сертификата и предузима све потребне мере како би у потпуности испунила ову обавезу.

б) Држава уговорница обавештава Генералног секретара о:

- (i) специфичним одговорностима и нивоу надлежности која је пренета на институције или организације које су признате од њене стране;
- (ii) повлачењу датог овлашћења;
- (iii) датуму када та надлежност или повлачење надлежности почиње да делује.

ц) Институција или организација овлашћена да издаје сертификате у складу са овим ставом, овлашћена је да повуче наведене сертификате уколико се не испуњавају услови под којима су издати. У сваком таквом случају, институција или организација обавештава о повлачењу сертификата државу у чије име је сертификат издат.

4. Сертификат се издаје на службеном језику или службеним језицима државе која га издаје. Ако употребљени језик није енглески, француски или шпански, уз текст се прилаже превод на једном од ова три језика, а уколико држава тако одлучи, службени језик те државе може бити изостављен.

5. Сертификат се мора налазити на броду, а копија се депонује код службе која држи уписник у који је брод уписан или, уколико брод није уписан у држави уговорници, код службе која издаје или оверава сертификате.

6. Осигурање или друго финансијско јемство није у складу са одредбама овог члана ако његово деловање може престати, из разлога који није протек рока који је назначен у сертификату у складу са ставом 2. овог члана, пре протеча рока од три месеца рачунајући од дана када је служби из става 5. овог члана упућен отказ, осим ако сертификат није враћен тој служби или ако није издат нови важећи сертификат пре протеча тог рока. Претходне одредбе примењују се такође на сваку измену осигурања или финансијског јемства чија је последица да оне више нису у складу са одредбама овог члана.

7. Држава уписа, у складу са одредбама овог члана, одређује услове издавања и важења сертификата.

8. Ниједна одредба ове конвенције неће се тумачити као препрека било којој држави уговорници да се ослања на тачност података добијених од других држава или Организације или других међународних организација у погледу финансијског положаја пружаоца осигурања или другог финансијског јемства за потребе ове конвенције. У том случају, држава уговорница која се ослања на тачност тих података не ослобађа се одговорности коју има као држава која издаје сертификат предвиђен ставом 2. овог члана.

9. Сертификат који је издат или оверен у оквиру надлежности једне државе уговорнице признају све друге државе уговорнице у сврху ове конвенције и сматра се да имају исту вредност као сертификати које саме издају и оверавају. Једна држава уговорница може у сваком тренутку тражити од државе уписа да изврши размену мишљења ако сматра да осигуратељ или јемац који је наведен у сертификату није финансијски у стању да одговори обавезама које налаже Конвенција.

10. Сваки захтев за накнаду штете због загађења може се непосредно поднети против осигуратеља или лица од којег потиче финансијско јемство које покрива одговорност власника за штету због загађења. У том случају тужени се



може користити правним средствима на које би сам власник брода имао права да се позива, осим оних који су последица стављања власника брода под стечај или под ликвидацију, укључујући и позивање на границе одговорности у складу са чланом 6. ове конвенције. Поред тога, чак и када власник брода не може ограничити своју одговорност у складу са чланом 6. ове конвенције, тужени може ограничити своју одговорност до износа који је једнак износу осигурања или другог финансијског јемства које се захтева у складу са ставом 1. овог члана. Надаље, тужени се може позвати на чињеницу да је штета настала загађењем последица зле намере самог власника брода, али се он не може позвати на друга средства одбране на које би се могао позвати у тужби коју би против њега поднео власник брода. Тужени може у сваком случају приморати власника брода да учествује у поступку.

11. Држава уговорница неће допустити броду на који се примењују одредбе овог члана и који плови под њеном заставом да врши привредну делатност ако том броду није издат сертификат према ст. 2. или 14. овог члана.

12. У складу са одредбама овог члана, свака држава уговорница обезбеђује да, на основу домаћег права, осигурање или друго финансијско јемство које одговара захтевима из става 1. овог члана, покрива, без обзира на место уписа, сваки брод чија је бруторегистарска тонажа већа од 1000 БРТ, а који улази или излази из њених лука или који долази или одлази са црпне станице која се налази изван обале у њеном територијалном мору.

13. Без обзира на одредбе става 5. овог члана, држава уговорница може обавестити Генералног секретара да, за потребе из става 12. овог члана, бродови нису обавезни да носе или покажу сертификат предвиђен у ставу 2. овог члана, када улазе или излазе из лука или када долазе или одлазе са црпне станице која се налази изван обале у њеном територијалном мору, под условом да је држава уговорница, која издаје сертификат предвиђен ставом 2. овог члана, обавестила Генералног секретара да води електронски попис издатих сертификата, који је доступан свим државама чланицама, а којим се доказује постојање тражених сертификата и који омогућава државама уговорницама да испуњавају своје обавезе у складу са ставом 12. овог члана.

14. Ако је брод у државном власништву и није покривен осигурањем или другим финансијским јемством, одговарајуће одредбе овог члана не примењују се на тај брод. Тај брод мора, међутим, имати сертификат који издају надлежни органи државе уписа којим се потврђује да је брод у државном власништву и да је његова одговорност покривена у границама предвиђеним у ставу 1. овог члана. Тај сертификат треба да одговара у највећој могућој мери моделу прописаном у ставу 2. овог члана.

15. Држава може, у тренутку ратификације, прихватања, одобрења или приступања овој Конвенцији, као и у било ком тренутку након тога, саопштити да се овај члан не примењује на бродове који искључиво раде у подручју те државе, како је то предвиђено у члану 2. (а) (i) ове конвенције.

## **Члан 8.**

### **Рокови застарелости**

Право на накнаду штете коју предвиђа ова конвенција губи се ако судски поступак није покренут у складу са одредбама ове конвенције у року од три године рачунајући од дана када је штета настала. Међутим, никакав судски поступак не може бити покренут након рока од шест година, рачунајући од дана када је настала незгода која је проузроковала штету. Ако се незгода састоји од више догађаја, рок од шест година почиње да тече од првог таквог догађаја.

## **Члан 9.**

### **Надлежност**

1. Ако је нека незгода проузроковала штету због загађења на територији, укључујући територијално море, или унутар подручја предвиђеног у члану 2 (а) (ii) ове конвенције једне или више држава уговорница, или ако су предузете заштитне мере да би се спречила или смањила свака штета због загађења на овим територијама, укључујући територијално море, захтев за накнаду штете против власника брода, осигураватеља или лица које пружа неко друго финансијско јемство за одговорност власника брода, може се поднети само пред судовима те или тих држава уговорница.
2. Тужени мора бити правовремено обавештен о тужби поднетој у складу са ставом 1. овог члана.
3. Свака држава уговорница води рачуна да њени судови буду надлежни за решавање таквих тужби за накнаду штете.

## **Члан 10.**

### **Признање и извршење**

1. Свака пресуда суда надлежног на основу члана 9. ове конвенције, која је извршна у држави у којој је донета и где она више не може бити предмет редовне жалбе против пресуде, признаје се у свакој другој држави уговорници осим:
  - а) ако је пресуда постигнута преваром;
  - б) ако тужени није обавештен у разумном року и није могао поднети своју одбрану.
2. Свака пресуда која је призната на основу става 1. овог члана извршна је у свакој држави уговорници чим се оконча прописани поступак у тој држави. Овај поступак не може значити поновни поступак у циљу утврђивања основаности тужбе.

## **Члан 11.**

### **Клаузула о супремацији**

Ова конвенција има предност над међународним конвенцијама које су на снази или су отворене за потпис, ратификацију или приступање, на дан када је ова конвенција отворена за потпис али само ако су, и у мери у којој су те конвенције у сукобу са њом. Међутим, ова одредба не дира у обавезе које су државе уговорнице преузеле према државама које нису чланице ове конвенције, а које произилазе из тих Конвенција.

## **Члан 12.**

### **Потписивање, ратификација, прихватање, одобрење и приступ**

1. Ова конвенција ће бити отворена за потписивање у седишту Организације од 01. октобра 2001. године до 30. септембра 2002. године и након тога ће остати отворена за приступ.
2. Државе могу да изразе свој пристапак на то да их ова конвенција обавезује:
  - а) потписивањем без резерви што се тиче ратификације, прихватања или одобрења; или

б) потписивањем условљеним ратификацијом, прихватањем или одобрењем, након ког ће уследити ратификација, прихватање или одобрење; или

ц) приступањем.

3. Ратификација, прихватање, одобрење или приступање извршиће се депоновањем инструмента у ту сврху код Генералног секретара.

4. Ако је инструмент ратификације, прихватања, одобрења или приступања депонован након датума ступања на снагу измена и допуна ове конвенције и који има дејство према свим државама уговорницама, или након испуњења свих мера прописаних за ступање на снагу измене и допуне према наведеним државама уговорницама, сматра се да се тај инструмент односи на Конвенцију како је измењена и допуњена.

### **Члан 13.**

#### **Државе са више правних система**

1. Уколико држава има две или више територијалних јединица у којима се примењују различити правни системи у погледу материје која се регулише овом конвенцијом, она може, у тренутку потписивања, ратификације, прихватања, одобрења или приступања, изјавити да ова конвенција има правно дејство у односу на све територијалне јединице у њеном саставу или у односу на само неке од њих, а ову изјаву може изменити подношењем друге изјаве у било које време.

2. Ова изјава доставља се Генералном секретару и у њој се прецизно наводи на које се територијалне јединице ова конвенција примењује.

3. У односу на државе које су дале овакву изјаву:

а) у дефиницији „уписани власник“ из члана 1. став 4. ове конвенције, упућивање на државу тумачиће се као упућивање на такву територијалну јединицу;

б) упућивање на државу у којој је брод уписан, као и у погледу сертификата о обавезном осигурању на државу која издаје или оверава тај сертификат, тумачиће се као упућивање на територијалну јединицу у којој је брод уписан и која издаје или оверава сертификат;

ц) упућивања из ове конвенције на захтеве домаћег права тумачиће се као упућивање на захтеве права које се примењује у оквиру територијалне јединице; и

д) упућивање из чл. 9. и 10. ове конвенције на судове, као и на пресуде, које се морају признати у државама уговорницама, тумачиће се као упућивање на судове одговарајуће територијалне јединице, односно на пресуде које се морају признати у оквиру те територијалне јединице.

### **Члан 14.**

#### **Ступање на снагу**

1. Ова конвенција ступа на снагу годину дана од дана када владе осамнаест држава, од којих пет представљају државе које имају свака најмање милион тона бруторегистарске тонаже, или потпише ову конвенцију без резерви у погледу ратификације, прихватања или одобрења или депонује инструмент ратификације, прихватања, одобрења или приступања код Генералног секретара.

2. За сваку државу која ратификује, прихвати, одобри или приступи Конвенцији након испуњења услова за ступање на снагу из става 1. овог члана, ова конвенција ступа на снагу три месеца након депоновања одговарајућег инструмента те државе.

#### **Члан 15.**

##### **Отказивање**

1. Ова конвенција може бити отказана од стране било које државе уговорнице у било ком тренутку након датума на који ова конвенција ступи на снагу за ту државу.

2. Отказивање ће бити извршено депоновањем инструмента о отказивању код Генералног секретара.

3. Отказивање ће ступити на снагу годину дана, или онај дужи период који је прецизиран у инструменту о отказивању, након депоновања инструмента код Генералног секретара.

#### **Члан 16.**

##### **Измене и допуне**

1. Организација може сазвати конференцију у сврхе ревидирања или допуњавања ове конвенције.

2. Организација ће сазвати конференцију држава уговорница ове конвенције ради измена или допуна Конвенције, на захтев најмање једне трећине држава уговорница.

#### **Члан 17.**

##### **Депозитар**

1. Ова конвенција се депонује код Генералног секретара.

2. Генерални секретар ће:

а) обавестити све државе које су потписале ову конвенцију или приступиле овој конвенцији о:

(i) сваком новом потписивању или депоновању инструмента ратификације, прихватања, одобрења или приступања заједно са датумом истог;

(ii) датуму ступања на снагу ове конвенције;

(iii) депоновању сваког инструмента о отказивању ове конвенције заједно са датумом његовог пријема и датумом на који отказивање ступа на снагу;

(iv) сваком саопштењу и обавештењу које изискује било који члан ове конвенције;

б) проследити оверене веродостојне копије ове конвенције свим државама које су потписале или су приступиле овој конвенцији.

**Члан 18.**

**Преношење на Уједињене нације**

Одмах након ступања на снагу ове конвенције, Генерални секретар доставља текст Конвенције Секретаријату Уједињених нација ради регистрације и објављивања у складу са чланом 102. Повеље Уједињених нација.

**Члан 19.**

**Језици**

Ова конвенција је сачињена као јединствени оригинал на арапском, кинеском, енглеском, француском, руском и шпанском језику, од којих је сваки текст једнако аутентичан.

ДОНЕТА У ЛОНДОНУ на дан двадесеттрећег марта две хиљаде прве године.

**ПРИЛОГ**

**СЕРТИФИКАТ О ОСИГУРАЊУ ИЛИ ДРУГОМ ФИНАНСИЈСКОМ  
ЈЕМСТВУ О ГРАЂАНСКОЈ ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТЕ  
ПРОУЗРОКОВАНЕ ЗАГАЂЕЊЕМ ПОГОНСКОМ НАФТОМ**

Издато у складу са одредбама члана 7. Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем погонском нафтом из 2001. године.

Име брода	Слова или бројеви за распознавање	ИМО бродски идентификациони број	Лука уписа	Име и адреса главног пословног седишта уписаног власника

Овим се потврђује да је горе именовани брод покривен полисом осигурања или другим финансијским јемством у складу са одредбама члана 7. Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем погонском нафтом из 2001. године.

Врста јемства: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Трајање јемства: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Име и адреса осигуратеља (или више осигуратеља) и (или) лица (или више лица) која су дала финансијско јемство

Име: \_\_\_\_\_

Адреса: \_\_\_\_\_

Овај сертификат важи до: \_\_\_\_\_

Издат или оверен од Владе \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(пуно име државе)

**ИЛИ**

*Следећи текст се употребљава када се држава уговорница користи чланом 7. (3)*

Овај сертификат издат је од Владе

\_\_\_\_\_

*(пуно име државе)*

од \_\_\_\_\_

*(име институције или организације)*

Састављено у \_\_\_\_\_ дана \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*(потпис и функција службеника који издаје или оверава сертификат)*

**Објашњење:**

1. Уз ознаку државе може се, по вољи, уписати надлежна јавна власт земље у којој је издат сертификат.
2. Уколико укупан износ јемства потиче из више извора, потребно је назначити износ који је дао свако од њих.
3. Ако је јемство дато у неколико облика, потребно их је набројити.
4. У рубрици „Трајање јемства“ – потребно је назначити тачан податак када јемство ступа на снагу.
5. Рубрика „Адреса“ осигуратеља или лица које је дало друго финансијско јемство мора указивати на главно пословно седиште осигуратеља или лица које је дало друго финансијско јемство. Уколико је то одговарајуће, пожељно је указати на пословно седиште у којем је осигурање или друго финансијско јемство закључено.

**Члан 3.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије – Међународни уговори”.