

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami,

sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

**RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ**

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 29 listopada 1969 roku została sporządzona w Brukseli Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadcza, że wymieniona konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 5 lutego 1976 roku.

L. S.

Przewodniczący Rady Państwa: *II. Jabłoński*

Minister Spraw Zagranicznych: *S. Olszowski*

(Tekst konwencji jest zamieszczony w załączniku do niniejszego numeru.)

Przekład.

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami.

Państwa będące Stronami niniejszej konwencji, świadome niebezpieczeństw zanieczyszczenia wiążących się ze światowym przewozem morskim oleju luzem, przekonane o potrzebie zapewnienia należytego odszkodowania osobom, które poniosły szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem wynikłym z wycieku lub wypuszczenia oleju ze statków,

pragnąc przyjąć jednolite międzynarodowe przepisy i zasady postępowania w celu ustalenia problemów odpowiedzialności i zapewnienia należytego odszkodowania w takich przypadkach,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł I

W rozumieniu niniejszej Konwencji:

1. „Statek” oznacza każdy statek morski i każde urządzenie jakiegokolwiek rodzaju pływające po morzu, aktualnie przewożące olej luzem jako ładunek.

2. „Osoba” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną albo każdą jednostkę organizacyjną prawa publicznego lub prywatnego, posiadającą osobowość prawną lub nie, łącznie z Państwem lub jakimkolwiek jego organem.

3. „Właściciel” oznacza osobę lub osoby zarejestrowane w charakterze właściciela statku, a w razie braku rejestracji, osobę lub osoby będące właścicielami statku. Jednakże w przypadku, gdy statek jest własnością Państwa, a jest eksploatowany przez przedsiębiorstwo, które w tym Państwie jest zarejestrowane jako armator statku, określenie „właściciel” oznacza takie przedsiębiorstwo.

4. „Państwo rejestracji statku” oznacza w odniesieniu do zarejestrowanych statków Państwo rejestracji statku, a w odniesieniu do statków nie zarejestrowanych Państwo, którego banderę statek podnosi.

5. „Olej” oznacza każdy trwały olej, taki jak ropa naftowa, paliwo olejowe, ciężki olej dieslowy, olej smarowy i wielorybiczny, przewożony na pokładzie statku jako ładunek lub w zasobnikach bunkrowych takiego statku.

6. „Szkoda spowodowana zanieczyszczeniem” oznacza stratę albo szkodę spowodowaną poza statkiem przewożącym olej przez zanieczyszczenie wynikające z wycieku lub wypuszczenia oleju ze statku, gdziekolwiek taki wyciek lub wypuszczenie może nastąpić, i obejmuje także koszt środków zapobiegawczych, a ponadto stratę lub szkodę spowodowaną przez środki zapobiegawcze.

7. „Środki zapobiegawcze” oznaczają wszelkie rozsądne środki podjęte przez jakąkolwiek osobę po zaistnieniu wypadku w celu zapobieżenia lub zmniejszenia szkody spowodowanej zanieczyszczeniem.

8. „Wypadek” oznacza jakiekolwiek zdarzenie lub serię zdarzeń mających to samo źródło, które jest przyczyną szkody spowodowanej zanieczyszczeniem.

9. „Organizacja” oznacza Międzypaństwową Morską Organizację Doradczą.

Artykuł II

Niniejsza konwencja ma zastosowanie wyłącznie do szkód spowodowanych zanieczyszczeniem, powstałych na terytorium Umawiającego się Państwa łącznie z morzem terytorialnym, i do środków zapobiegawczych, podjętych w celu zapobieżenia takiej szkodzi lub jej zmniejszenia.

Artykuł III

1. Z wyjątkiem postanowień ustępów 2 i 3 niniejszego artykułu, właściciel statku w czasie wypadku albo jeżeli na wypadek składa się seria zdarzeń — w czasie pierwszego takiego zdarzenia będzie odpowiedzialny za jakąkolwiek szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejem, który wyciekł lub został wypuszczony ze statku w wyniku wypadku.

2. Właściciel nie będzie ponosił odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, jeżeli udowodni, że szkoda:

- wynikła z aktów wojennych, działań zbrojnych, wojny domowej, powstań lub zjawisk natury, mających wyjątkowy, nieunikniony i nieodparty charakter, albo
- została spowodowana w całości przez działanie lub zaniechanie osoby trzeciej z zamiarem wywołania szkody, albo
- została spowodowana w całości przez zaniedbanie lub inny szkodliwy akt jakiegokolwiek Rządu albo innej władzy odpowiedzialnej za utrzymanie świateł lub innych pomocniczych środków nawigacyjnych w wykonywaniu tej funkcji.

3. Jeżeli właściciel udowodni, że szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała w całości lub w części wskutek działania lub zaniechania, z zamiarem wywołania szkody, osoby, która poniosła szkodę, albo wskutek niedbalstwa tej osoby — właściciel może być zwolniony w całości lub w części od odpowiedzialności wobec takiej osoby.

4. Roszczenia o odszkodowanie za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem nie można dochodzić wobec właściciela na innej podstawie niż w oparciu o niniejszą konwencję. Roszczenia z tytułu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem nie można dochodzić wobec podwładnych

lub agentów właściciela bez względu na to, czy byłoby ono oparte na niniejszej konwencji, czy też nie.

5. Nic w niniejszej konwencji nie przesądza prawa regresu właściciela w stosunku do osób trzecich.

Artykuł IV

Jeżeli olej wyciekł lub został wypuszczony z dwu lub więcej statków i wskutek tego wynikła szkoda spowodowana zanieczyszczeniem, właściciele wszystkich tych statków, o ile nie są zwolnieni od odpowiedzialności zgodnie z artykułem III, będą odpowiedzialni solidarnie za całą taką szkodę, której nie można rozsądnie rozdzielić.

Artykuł V

1. Właściciel statku będzie uprawniony do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z niniejszą konwencją w odniesieniu do każdego wypadku do łącznej kwoty 2000 franków za każdą tonę pojemności statku. Jednakże łączna kwota w żadnym przypadku nie powinna przekraczać 210 milionów franków.

2. Jeżeli wypadek zaistniał wskutek własnej winy właściciela, właściciel nie będzie uprawniony do skorzystania z ograniczenia odpowiedzialności przewidzianego w ustępie 1 niniejszego artykułu.

3. W celu skorzystania z dobrodziejstw ograniczenia odpowiedzialności, przewidzianego w ustępie 1 niniejszego artykułu, właściciel utworzy fundusz w wysokości odpowiadającej granicy jego odpowiedzialności, pozostający w dyspozycji sądu lub innej właściwej władzy któregośkolwiek z Umawiających się Państw, do którego wniesiono powództwo zgodnie z artykułem IX. Fundusz ten może być utworzony przez złożenie sumy do depozytu lub przedstawienie gwarancji bankowej lub innej gwarancji przyjętej według ustawodawstwa Umawiającego się Państwa, w którym fundusz jest tworzony i został uznany przez sąd albo inną właściwą władzę za wystarczający.

4. Fundusz dzieli się między poszkodowanych proporcjonalnie do wysokości ich ustalonych roszczeń.

5. Jeżeli przed podziałem funduszu właściciel lub jego podwładny albo agent lub jakkolwiek osoba dająca ubezpieczenie lub innego rodzaju finansowe zabezpieczenie zapłaciła w następstwie wypadku odszkodowanie za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, osoba taka wstępuje do wysokości zapłaconej sumy w prawa, z których osoba w ten sposób zaspokojona korzystałaby zgodnie z niniejszą konwencją.

6. Prawo subrogacji, przewidziane w ustępie 5 niniejszego artykułu, może być wykorzystane także przez inną osobę niż osoby w nim wymienione odnośnie do każdej kwoty odszkodowania z tytułu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, jaką ta osoba mogła zapłacić, jednak tylko w takim zakresie, w jakim subrogacja jest dopuszczalna przez obowiązujące prawo krajowe.

7. Jeżeli właściciel lub jakkolwiek inna osoba wykaże, że w późniejszym terminie może być zmuszona do zapłaty całości lub części każdej takiej kwoty odszkodowania, w odniesieniu do którego taka osoba miałaby prawo subrogacji zgodnie z ustępami 5 lub 6 niniejszego artykułu, a odszkodowanie zostało zapłacone przed podziałem funduszu — sąd lub inna właściwa władza Państwa,

w którym fundusz został utworzony, może zarządzić, aby tymczasowo złożono wystarczającą kwotę w celu umożliwienia takiej osobie realizacji jej roszczenia do funduszu w późniejszym terminie.

8. Roszczenia odnośnie do wydatków lub poświęceń poniesionych przez właściciela rozsądnie i dobrowolnie w celu uniknięcia lub zmniejszenia szkody spowodowanej zanieczyszczeniem będą traktowane na równi z innymi roszczeniami do funduszu.

9. Frank wymieniony w niniejszym artykule równa się jednostce zawierającej 65,5 miligramów złota o zawartości 900/1000. Kwota wymieniona w ustępie 1 niniejszego artykułu będzie przeliczana na walutę krajową Państwa, w którym fundusz został utworzony, na podstawie oficjalnej wartości tej waluty w odniesieniu do wyżej określonej jednostki w dniu utworzenia funduszu.

10. W rozumieniu niniejszego artykułu za tonaż statku uważa się tonaż netto statku powiększony o pojemność pomieszczeń maszynowych odjętą od pojemności brutto w celu ustalenia pojemności netto. W odniesieniu do statku, który nie może być zmierzony zgodnie z normalnymi zasadami pomiaru tonażu, za tonaż statku należy uważać 40% wagi w tonach (2240 funtów) oleju, który statek jest zdolny przewieźć.

11. Ubezpieczyciel lub inna osoba dająca finansowe zabezpieczenie jest uprawniona do utworzenia funduszu zgodnie z niniejszym artykułem na tych samych warunkach i z tymi samymi skutkami jak fundusz utworzony przez właściciela. Fundusz taki może być utworzony nawet w przypadku własnej winy właściciela, lecz jego utworzenie w tym przypadku nie przesądza praw jakiegokolwiek osoby mającej roszczenie w stosunku do właściciela.

Artykuł VI

1. Jeżeli po wypadku właściciel utworzył fundusz zgodnie z artykułem V i jest uprawniony do ograniczenia swojej odpowiedzialności, wówczas:

- żadna osoba mająca roszczenie z tytułu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, wynikłej z tego wypadku, nie będzie uprawniona do dochodzenia jakiegokolwiek prawa z tytułu takiego roszczenia w stosunku do jakiegokolwiek innego mienia właściciela,
- sąd albo inna właściwa władza jakiegokolwiek Umawiającego się Państwa zarządzi zwolnienie statku lub innego mienia należącego do właściciela, które zostało zatrzymane w związku z roszczeniem z tytułu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, wynikłej z tego wypadku, oraz zwolni jakkolwiek kaucję albo innego rodzaju zabezpieczenie finansowe złożone w celu uniknięcia takiego zatrzymania.

2. Powyższe postanowienia mogą mieć zastosowanie tylko wtedy, jeżeli osoba mająca roszczenie wystąpi do sądu zarządzającego funduszem, a fundusz ten może być aktualnie wykorzystany na zaspokojenie jego roszczeń.

Artykuł VII

1. Właściciel statku zarejestrowanego w jakimkolwiek Umawiającym się Państwie, przewożącego więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek, jest zobowiązany do posiadania ubezpieczenia lub innego rodzaju zabezpiecze-

nia finansowego, takiego jak gwarancja banku lub zaświadczenie wystawione przez międzynarodowy fundusz odszkodowawczy, w wysokości sum określonych przy zastosowaniu granic odpowiedzialności, przewidzianych w artykule V ustęp 1, w celu pokrycia swojej odpowiedzialności z tytułu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem zgodnie z niniejszą konwencją.

2. Certyfikat stwierdzający, że ubezpieczenie lub innego rodzaju zabezpieczenie finansowe jest w mocy zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji, wystawia się dla każdego statku. Certyfikat wydaje lub poświadcza właściwa władza Państwa rejestracji statku po ustaleniu, że wymagania określone w ustępie 1 niniejszego artykułu zostały spełnione. Certyfikat ten, wystawiony według załączonego wzoru, powinien zawierać następujące dane:

- a) nazwę statku i port rejestracji,
- b) nazwisko właściciela i miejsce jego głównej siedziby handlowej,
- c) typ zabezpieczenia,
- d) nazwisko i miejsce głównej siedziby handlowej ubezpieczyciela lub innej osoby dającej zabezpieczenie oraz gdy jest to właściwe, miejsce siedziby handlowej ustanowienia ubezpieczenia lub zabezpieczenia,
- e) okres ważności certyfikatu, który nie może być dłuższy niż okres ważności ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.

3. Certyfikat wystawia się w urzędowym języku lub językach Państwa wystawiającego certyfikat. Jeżeli użyty język nie jest językiem angielskim lub francuskim, tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

4. Certyfikat będzie przewożony na statku, a jego kopia będzie złożona władzom, które prowadzą rejestr okrętowy.

5. Ubezpieczenie lub innego rodzaju finansowe zabezpieczenie nie odpowiada wymaganiom niniejszego artykułu, jeżeli może ustać z przyczyn innych niż upływ okresu ważności ubezpieczenia lub zabezpieczenia, podany w certyfikacie zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu, przed upływem 3 miesięcy od daty zawiadomienia o tym władz wymienionych w ustępie 4 niniejszego artykułu, chyba że certyfikat został zwrócony tym władzom lub nowy certyfikat został wydany w wymienionym okresie. Powyższe postanowienia będą miały również zastosowanie do wszelkich zmian ubezpieczenia lub zabezpieczenia, powodujących, że przestają one spełniać wymagania przewidziane w niniejszym artykule.

6. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego artykułu Państwo rejestracji określi warunki wystawiania i ważności certyfikatu.

7. Certyfikaty wystawione lub poświadczone z upoważnienia Umawiającego się Państwa będą uznawane przez inne Umawiające się Państwa do celów niniejszej konwencji i będą traktowane przez inne Umawiające się Państwa jako mające tę samą moc, co certyfikaty wystawione lub przez nie poświadczone. Umawiające się Państwo może w każdym czasie zażądać konsultacji z Państwem rejestracji statku, jeżeli uważa, że ubezpieczyciel lub poręczyciel wymieniony w certyfikacie nie jest w stanie dotrzymać zobowiązań finansowych nałożonych przez niniejszą konwencję.

8. Każde roszczenie o odszkodowanie z tytułu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem może być dochodzo-

ne bezpośrednio wobec ubezpieczyciela lub innej osoby dającej finansowe zabezpieczenie odpowiedzialności właściciela za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem. W takim przypadku pozwany może niezależnie od własnej winy właściciela skorzystać z ograniczenia odpowiedzialności przewidzianego w artykule V ustęp 1. Może on ponadto skorzystać z innych środków obrony (z wyjątkiem bankructwa lub likwidacji właściciela), do których byłby upoważniony właściciel. Ponadto pozwany może bronić się tym, że szkoda spowodowana zanieczyszczeniem wynika wskutek umyślnego złego działania właściciela, jednak pozwany nie może posłużyć się jakimikolwiek środkami obrony, do których byłby uprawniony w postępowaniu podjętym przeciwko niemu przez właściciela. Pozwany ma w każdym razie prawo domagania się, aby właściciel wspomagał go w postępowaniu.

9. Wszelkie sumy pochodzące z ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, zapewnionego zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, będą użyte wyłącznie na zaspokojenie roszczeń należnych zgodnie z niniejszą konwencją.

10. Umawiające się Państwo nie zezwoli na uprawianie żeglugi statkowi podnoszącemu jego banderę, do którego ma zastosowanie niniejszy artykuł, jeżeli nie został wystawiony certyfikat zgodnie z ustępami 2 lub 12 niniejszego artykułu.

11. Zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu każde Umawiające się Państwo zapewni zgodnie ze swoim ustawodawstwem wewnętrznym, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie w zakresie ustalonym w ustępie 1 niniejszego artykułu będzie obowiązujące w odniesieniu do każdego statku gdziekolwiek zarejestrowanego, wchodzącego lub wychodzącego z portu na jego terytorium albo przebywającego lub opuszczającego końcowy port poza wybrzeżem, leżący na jego morzu terytorialnym, jeżeli taki statek przewozi aktualnie więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek.

12. Jeżeli statek będący własnością Umawiającego się Państwa nie posiada ubezpieczenia lub innego rodzaju zabezpieczenia finansowego, postanowienia niniejszego artykułu nie będą miały zastosowania do takiego statku, jednakże statek ten powinien posiadać certyfikat wystawiony przez właściwe władze Państwa rejestracji statku stwierdzający, że statek ten jest własnością tego Państwa i że odpowiedzialność statku ma pokrycie w granicach przewidzianych w artykule V ustęp 1. Certyfikat taki powinien być oparty możliwie jak najściślej na wzorze ustalonym w ustępie 2 niniejszego artykułu.

Artykuł VIII

Prawa do odszkodowania przewidziane niniejszą konwencją przedawniają się, jeżeli powództwa nie wniesiono w ciągu 3 lat od daty powstania szkody. Jednakże w żadnym przypadku powództwo nie może być wniesione po upływie 6 lat od daty wypadku, który spowodował szkodę. Jeżeli wypadek składa się z serii zdarzeń, okres sześcioletni biegnie od daty pierwszego takiego zdarzenia.

Artykuł IX

1. Jeżeli wypadek jest przyczyną szkody spowodowanej zanieczyszczeniem na terytorium, łącznie z morzem

terytorialnym, jednego lub więcej Umawiających się Państw albo gdy środki zapobiegawcze w celu uniknięcia lub zmniejszenia szkody spowodowanej zanieczyszczeniem zostały podjęte na takim terytorium, łącznie z morzem terytorialnym, powództwa odszkodowawcze mogą być wniesione tylko do sądów każdego takiego Umawiającego się Państwa lub Państw. Należyte zawiadomienie o każdym takim powództwie powinno być dostarczone pozwannemu.

2. Każde Umawiające się Państwo zapewni, aby jego sądy posiadały niezbędną jurysdykcję do przyjmowania takich powództw odszkodowawczych.

3. Po utworzeniu funduszu zgodnie z artykułem V sądy Państwa, w którym fundusz został utworzony, będą wyłącznie właściwe do orzekania we wszystkich sprawach dotyczących podziału funduszu.

Artykuł X

1. Każde orzeczenie wydane przez sąd w zakresie jurysdykcji zgodnie z artykułem IX, które jest wykonalne na terytorium Państwa, gdzie zostało wydane, oraz nie jest dalej zaskarżalne, będzie uznane w każdym Umawiającym się Państwie, z wyjątkiem:

- a) gdy orzeczenie było uzyskane w drodze oszustwa albo
- b) gdy pozwany nie został należyte zawiadomiony i nie stworzono mu możliwości przedstawienia swojej sprawy.

2. Orzeczenie uznane zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu będzie wykonalne w każdym Umawiającym się Państwie tak szybko, jak tylko zostaną załatwione formalności wymagane w tym Państwie. Formalności te nie upoważniają do ponownego merytorycznego rozpatrywania sprawy.

Artykuł XI

1. Postanowienia niniejszej konwencji nie mają zastosowania do okrętów wojennych lub innych statków będących własnością Państwa lub przez nie eksploatowanych i używanych w danym czasie tylko w rządowej służbie niehandlowej.

2. W odniesieniu do statków będących własnością Umawiającego się Państwa i używanych w celach handlowych każde Państwo podda się jurysdykcji przewidzianej w artykule IX i zrezygnuje z obrony opartej na jego statusie suwerennego Państwa.

Artykuł XII

Niniejsza konwencja zastąpi jakiegokolwiek międzynarodowe konwencje obowiązujące lub otwarte do podpisu, ratyfikacji lub przystąpienia w dniu, w którym niniejsza konwencja została otwarta do podpisu, ale tylko w takim zakresie, w jakim te konwencje byłyby z nią sprzeczne; jednakże niniejszy artykuł nie narusza zobowiązań Umawiających się Państw wobec Państw nie będących Stronami niniejszej konwencji, wynikających z takich międzynarodowych konwencji.

Artykuł XIII

1. Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisu do dnia 31 grudnia 1970 roku i następnie będzie otwarta do przystąpienia.

2. Państwa będące Członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych lub jakiegokolwiek organizacji wyspecjalizowanych albo Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej lub Stronami Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, mogą stać się Stronami niniejszej konwencji przez:

- a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia,
- b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, a następnie ratyfikowanie, przyjęcie lub zatwierdzenie, albo
- c) przystąpienie.

Artykuł XIV

1. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nastąpi przez złożenie Sekretarzowi Generalnemu Organizacji odpowiedniego dokumentu w należytej formie.

2. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po wejściu w życie poprawki do niniejszej Konwencji w stosunku do wszystkich Umawiających się Państw albo po spełnieniu wszystkich warunków wymaganych do wejścia w życie poprawki w stosunku do tych Umawiających się Państw, będzie uważany za odnoszący się do konwencji zmienionej tą poprawką.

Artykuł XV

1. Niniejsza konwencja wejdzie w życie dziewięćdziesiątego dnia od daty, w której Rządy ośmiu Państw, w tym pięciu Państw, każde z tonażem zbiornikowców nie mniejszym niż 1 000 000 ton brutto, podpiszą ją bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo złożą Sekretarzowi Generalnemu Organizacji dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

2. W stosunku do każdego Państwa, które następnie ratyfikuje, przyjmie, zatwierdzi lub przystąpi do niniejszej konwencji, wejdzie ona w życie dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu przez to Państwo odpowiedniego dokumentu.

Artykuł XVI

1. Niniejsza konwencja może być wypowiedziana przez każde Umawiające się Państwo w każdym czasie po dacie, w której konwencja wejdzie w życie w stosunku do tego Państwa.

2. Wypowiedzenie nastąpi przez złożenie dokumentu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji.

3. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie jednego roku od daty jego złożenia Sekretarzowi Generalnemu Organizacji lub po upływie innego dłuższego okresu czasu, który może być podany w dokumencie wypowiedzenia.

Artykuł XVII

1. Organizacja Narodów Zjednoczonych, o ile sprawuje władzę administracyjną nad jakimkolwiek terytorium, lub każde Umawiające się Państwo odpowiedzialne za stosunki międzynarodowe danego terytorium tak szybko, jak to jest możliwe, przekonsultuje sprawę z właści-

wymi władzami takiego terytorium albo podejmie inne właściwe środki w celu rozciągnięcia niniejszej konwencji na to terytorium i może w każdym czasie zawiadomić Sekretarza Generalnego Organizacji w drodze pisemnej notyfikacji, że niniejsza konwencja będzie rozciągnięta na to terytorium.

2. Niniejsza konwencja zostanie rozciągnięta na terytorium w niej określone począwszy od daty otrzymania notyfikacji albo od innej daty określonej w notyfikacji.

3. Organizacja Narodów Zjednoczonych lub każde Umawiające się Państwo, które złożyło oświadczenie zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, może, w każdym czasie po dacie, w której konwencja została rozciągnięta na jakiegokolwiek terytorium, oświadczyć w drodze pisemnej notyfikacji przekazanej Sekretarzowi Generalnemu Organizacji, że niniejsza konwencja przestaje obowiązywać na terytorium określonym w notyfikacji.

4. Niniejsza konwencja przestaje obowiązywać na każdym terytorium wymienionym w takiej notyfikacji po upływie jednego roku lub innego dłuższego okresu czasu, jaki może być w niej określony, licząc od daty otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego Organizacji.

Artykuł XVIII

1. Organizacja może zwołać konferencję w celu rewizji lub wprowadzenia poprawek do niniejszej konwencji.

2. Organizacja zwoła konferencję Umawiających się Państw w celu rewizji lub wprowadzenia poprawek do niniejszej konwencji na żądanie nie mniej niż $\frac{1}{3}$ Umawiających się Państw.

Artykuł XIX

1. Niniejsza konwencja będzie złożona na przechowanie Sekretarzowi Generalnemu Organizacji.

2. Sekretarz Generalny Organizacji będzie:

- a) zawiadamiał wszystkie Państwa, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły, o:

- i) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu wraz z podaniem daty podpisania lub złożenia dokumentu,
 - ii) złożeniu każdego dokumentu wypowiedzenia niniejszej konwencji wraz z podaniem daty złożenia dokumentu,
 - iii) rozciągnięciu niniejszej konwencji na jakiegokolwiek terytorium zgodnie z artykułem XVII ustęp 1 oraz wycofaniu takiego rozciągnięcia zgodnie z postanowieniami ustępu 4 wymienionego artykułu, podając w każdym przypadku datę, od której niniejsza konwencja zostaje rozciągnięta lub od której przestaje obowiązywać,
- b) przekazywał uwierzytelnione kopie niniejszej konwencji wszystkim państwom Sygnatariuszom i wszystkim Państwom, które przystąpiły do niniejszej konwencji.

Artykuł XX

Z chwilą wejścia w życie niniejszej konwencji jej tekst zostanie przekazany przez Sekretarza Generalnego Organizacji do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu rejestracji i ogłoszenia zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł XXI

Niniejsza konwencja została sporządzona w jednym egzemplarzu w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są jednakowo autentyczne. Oficjalne tłumaczenia na języki rosyjski i hiszpański zostaną sporządzone i złożone z podpisanym oryginałem.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Brukseli dnia dwudziestego dziewiątego listopada 1969 roku.

Z A Ł A C Z N I K

CERTYFIKAT UBEZPIECZENIA LUB INNEGO FINANSOWEGO ZABEZPIECZENIA W SPRAWIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI

wydany zgodnie z postanowieniami artykułu VII Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1969.

NAZWA STATKU	WYRÓŻNIAJĄCY NUMER LUB LITERY	PORT REJESTRACJI	NAZWA I ADRES WŁAŚCICIELA

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada polisę ubezpieczeniową lub inne finansowe zabezpieczenie odpowiadające wymaganiom artykułu VII Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1969.

Rodzaj zabezpieczenia

Okres zabezpieczenia

Nazwa i adres ubezpieczyciela(i) i (lub) poręczyciela(i)

Nazwa

Adres

Niniejszy certyfikat jest ważny do

Wystawiony lub poświadczony przez Rząd
(pełna nazwa Państwa)

.....
(miejsce)

.....
(data)

.....
(podpis i tytuł wydającego lub
poświadczającego funkcjonariusza)

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE:

1. Jeżeli jest to pożądane, oznaczenie Państwa może obejmować wzmiankę dotyczącą właściwego urzędu w kraju, w którym certyfikat jest wystawiony.
2. Jeżeli cała suma zabezpieczenia pochodzi z więcej niż z jednego źródła, powinna być podana wysokość zabezpieczenia pochodzącego z każdego z tych źródeł.
3. Jeżeli zabezpieczenie jest złożone w różnych postaciach, powinny one być wyszczególnione.
4. Pozycja „okres zabezpieczenia” musi podawać datę, w której zabezpieczenie nabiera mocy.

INTERNATIONAL CONVENTION
ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

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 any
seaborne craft of any type whatsoever, actually
carrying oil in bulk as cargo.
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 oil such as crude
oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil
and whale oil, whether carried on board a ship as
cargo or in the bunkers of such a ship.
6. "Pollution damage" means loss or damage caused
outside the ship carrying oil by contamination
resulting from the escape or discharge of oil from
the ship, wherever such escape or discharge may
occur, and includes 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.

9. "Organization" means the Inter-Governmental
Maritime Consultative Organization.

ARTICLE II

This Convention shall apply exclusively to
pollution damage caused on the territory including
the territorial sea of a Contracting State and to
preventive measures 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 oil which has escaped or been discharged
from 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 shall be made against the owner otherwise
than in accordance with this Convention. No claim
for pollution damage under this Convention or

otherwise may be made against the servants or agents of the owner.

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

ARTICLE IV

When oil has escaped or has been discharged from two or more ships, 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 of 2,000 francs for each ton of the ship's tonnage. However, this aggregate amount shall not in any event exceed 210 million francs.

2. If the incident occurred as a result of the actual fault or privity of the owner, he shall not be entitled to avail himself of the limitation provided in paragraph 1 of this Article.

3. For the purpose of availing himself of the benefit 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. 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 another 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. The franc mentioned in this Article shall be a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which the fund is being constituted on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined above on the date of the constitution of the fund.

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage. In the case of a ship which cannot be measured in accordance with the normal rules of tonnage measurement, the ship's tonnage shall be deemed to be 40 per cent of the weight in tons (of 2240 lbs) of oil which the ship is capable of carrying.

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 in the event of the actual fault or privity of the owner 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. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 of this Article have been complied with. 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.

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 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. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry 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, irrespective of the actual fault or privity of the owner, 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 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, 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 XIII

1. The present Convention shall remain open for signature until 31 December 1970 and shall thereafter remain open for accession.
2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to 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.

ARTICLE XIV

1. 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.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Convention with respect to all existing Contracting States, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those Contracting States shall be deemed to apply to the Convention as modified by the amendment.

ARTICLE XV

1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which Governments of eight States including five States each with not less than 1,000,000 gross tons of

tanker tonnage 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 of the Organization.

2. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it the present Convention shall come into force on the ninetieth day after deposit by such State of the appropriate instrument.

ARTICLE XVI

1. The present Convention may be denounced by any Contracting State at any time after the date on which the Convention comes into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.
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 of the Organization.

ARTICLE XVII

1. The United Nations, where it is the administering authority for a territory, or any Contracting State responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with the appropriate authorities of such territory or take such other measures as may be appropriate, in order to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.
2. The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.
3. The United Nations, or any Contracting State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time after the date on which the Convention has been so extended to any territory declare by notification in writing to the Secretary-General of the Organization that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.
4. The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification

one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE XVIII

- 1. A Conference for the purpose of revising or amending the present Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of the Contracting States for revising or amending the present Convention at the request of not less than one-third of the Contracting States.

ARTICLE XIX

- 1. The present Convention 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 the Convention of
(i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
(ii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit;
(iii) the extension of the present Convention to any territory under paragraph 1 of Article XVII and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;
(b) transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which accede to the present Convention.

ARTICLE XX

As soon as the present Convention comes 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 XXI

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

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

DONE at Brussels this twenty-ninth day of November 1969.

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, 1969.

Table with 4 columns: 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, 1969.

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 of each of them should be indicated.

3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4. The entry "Duration of the Security" must stipulate the date on which such security takes effect.