LIG J
Nr.10 224, datë 4.2.2010

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN NDËRKOMBËTARE PËR PËRGJEGJËSINË CIVILE PËR DËMET E SHKAKTUARA NGA NDOTJA NGA KARBURANTI I DEPOZITAVE, 2001

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Konventën Ndërkombëtare për përgjegjësinë civile për dëmet e shkaktuara nga ndotja nga karburanti i depozitave, 2001, sipas tekstit, që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.6425, datë 16.2.2010 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bamir Topi

KONVENTA NDËRKOMBËTARE MBI PËRGJEGJËSINË CIVILE PËR DËMET NGA NDOTJA E SHKAKTUAR NGA KARBURANTI I DEPOZITAVE, 2001
(Londër, 23 mars 2001)
(Ende jo në fuqi)
ORGANIZATA NDËRKOMBËTARE DETARE IMOE

KONFERENCA NDËRKOMBËTARE E VITIT 2001 MBI PËRGJEGJËSINË DHE DËMSHPËRBLIMET PËR DËMET E SHKAKTUARA NGA KARBURANTI I DEPOZITAVE
LEG/CONF. 12/19

27 mars 2001

Origjinali në:
ANGLISHT

Pika 8 e programit

MIRATIMI I AKTIT PËRFUNDIMTAR DHE ÇDO INSTRUMENTI, REKOMANDIMI DHE REZOLUTE QË RRJEDH NGA PUNIMET E KONFERENCËS

KONVENTA NDËRKOMBËTARE E VITIT 2001 MBI PËRGJEGJËSINË CIVILE PËR DËMET NGA NDOTJA E SHKAKTUAR NGA KARBURANTI I DEPOZITAVE
Teksti i miratuar nga Konferenca

Shtetet palë në këtë Konventë,

Duke kujtuar nenin 194 të Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të drejtën e detit të vitit 1982, e cila parashikon që shtetet do të ndërmarrin të gjitha masat e nevojshme për të parandaluar, pakësuar dhe kontrolluar ndotjen e mjedisit detar,

Duke kujtuar gjithashtu nenin 235 të asaj Konvente, i cili parashikon që, me synimin që të sigurojë dëmshpërblim të menjëhershëm e të përshtatshëm, në lidhje me të gjitha dëmet e shkaktuara nga ndotja e mjedisit detar, shtetet do të bashkëpunojnë në zhvillimin e mëtejshëm të rregullave përkatëse të së drejtës ndërkombëtare;

Duke vërejtur suksesin e Konventës Ndërkombëtare të vitit 1992 mbi përgjegjësinë civile për dëmet e ndotjes nga karburantet dhe të Konventës Ndërkombëtare të vitit 1992 mbi ngritjen e një fondi ndërkombëtar për dëmshpërblimet për dëmet e ndotjes nga karburantet, në sigurimin e asaj që dëmshpërblimi të jetë i disponueshëm për personat të cilët vuajnë dëmet e shkaktuara nga ndotja që vjen si pasojë e rrjedhjes apo shkarkimit të karburantit të mbajtur në masë në det nga anijet;

Duke vërejtur gjithashtu miratimin e Konventës Ndërkombëtare të vitit 1996 mbi përgjegjësinë dhe dëmshpërblimet, në lidhje me transportimin e lëndëve të rrezikshme dhe të dëmshme me anë të detit, me qëllimin që të sigurojë dëmshpërblim efektiv, të përshtatshëm dhe të menjëhershëm për dëmin e shkaktuar nga incidente në lidhje me transportimin me anë të detit të lëndëve të rrezikshme dhe të dëmshme;

Duke njohur rëndësinë e përcaktimit të përgjegjësisë së saktë për të gjitha format e ndotjes nga karburantet çka lidhet me një kufizim të përshtatshëm të nivelit të asaj përgjegjësie;

Duke pasur parasysh se masa plotësuese janë të nevojshme për të siguruar pagesën e dëmshpërblimit efektiv, të përshtatshëm dhe të menjëhershëm për dëmin e shkaktuar nga rrjedhja apo shkarkimi i karburantit të depozitave nga anijet;

Me dëshirën që të miratojnë rregulla dhe procedura ndërkombëtare uniforme për të zgjidhur çështjet e përgjegjësisë dhe për të siguruar dëmshpërblim të përshtatshëm në raste të tilla,

kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1

Përkufizime

Për qëllimet e kësaj Konvente:

1. "Anije" nënkupton çdo mjet lundrues detar dhe çdo mjet lundrues të përdorur në det, të çfarëdo lloji qoftë.

2. "Person" nënkupton çdo individ apo ortakëri ose çdo organ publik apo privat, qoftë shoqëri apo jo, duke përfshirë këtu një shtet apo cilindo nga nënndarjet e tij përbërëse.

3. "Pronar i anijes" nënkupton pronarin, duke përfshirë këtu pronarin e regjistruar, qiramarrësin e thjeshtë, drejtuesin dhe operuesin e anijes.

4. "Pronar i regjistruar" nënkupton personin apo personat e regjistruar si pronarë të anijes apo, në mungesë të regjistrimit, personin apo personat që kanë në pronësi anijen. Megjithatë, në rastin e një anijeje të zotëruar nga një shtet dhe të operuar nga një shoqëri, e cila në atë shtet është regjistruar si operuesja e anijes, "pronar i regjistruar" do të nënkuptojë këtë shoqëri.

5. "Karburant depozite" nënkupton çdo vaj mineral hidrokarbur, duke përfshirë vajin lubrifikant, të përdorur apo të synuar për t'u përdorur për operimin apo shtytjen e anijes, si edhe çfarëdo mbetjesh të këtij vaji.

6. "Konventa mbi përgjegjësinë civile" nënkupton Konventën Ndërkombëtare të vitit 1992 (e ndryshuar) mbi përgjegjësinë civile për dëmin e shkaktuar nga ndotja nga vaji.

7. "Masa parandaluese" nënkupton çfarëdo masash të arsyeshme të marra nga cilido person pasi ka ndodhur një incident për të parandaluar apo minimizuar dëmin nga ndotja.

8. "Incident" nënkupton çdo ndodhi apo një sërë ndodhish që kanë të njëjtën prejardhje, e cila shkakton dëm nga ndotja apo krijon një kërcënim serioz dhe të menjëhershëm për të shkaktuar një dëm të tillë.

9. "Dëm nga ndotja" nënkupton:

a) humbjen apo dëmin e shkaktuar jashtë anijes nga ndotja që vjen si pasojë e rrjedhjes apo shkarkimit të karburantit të depozitave nga anija, kurdoherë që një rrjedhje apo shkarkim i tillë ndodh, me kusht që dëmshpërblimi për dëmtimin e mjedisit i ndryshëm nga humbja apo përfitimi nga një dëmtim i tillë, të kufizohet në kostot e masave të arsyeshme për rikthimin në pozitën e mëparshme tashmë të ndërmarra apo që do të ndërmerren; dhe

b) kostot e masave parandaluese dhe humbjet apo dëmet e mëtejshme të shkaktuara nga masat parandaluese.

10. "Shteti i regjistrimit të anijes" nënkupton, në lidhje me një anije të regjistruar, shtetin e regjistrimit të anijes dhe në lidhje me një anije të paregjistruar, shtetin nën flamurin e të cilit anija ka të drejtë të mbajë.

11. "Tonazh bruto" nënkupton tonazhin bruto të përllogaritur në përputhje me rregulloret për matjen e tonazhit, siç përmbahen në shtojcën 1 të Konventës Ndërkombëtare mbi matjen e tonazhit të anijeve, 1969.

12. "Organizatë" nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare.

13. "Sekretar i Përgjithshëm" nënkupton Sekretarin e Përgjithshëm të Organizatës.

Neni 2

Objekti i zbatimit

Kjo Konventë do të zbatohet vetëm për:

a) Dëmin e ndotjes së shkaktuar:

i) në territorin e një shteti palë, duke përfshirë këtu detin territorial; dhe

ii) në zonën ekskluzive ekonomike të një shteti palë, të përcaktuar në përputhje me të drejtën ndërkombëtare ose, nëse një shtet palë nuk e ka përcaktuar një zonë të tillë, në një zonë përtej dhe afër detit territorial të atij shteti të përcaktuar nga ai shtet në përputhje me të drejtën ndërkombëtare dhe që shtrihet jo më shumë se 200 milje detare nga vijat bazë prej të cilave matet gjerësia e detit të tij territorial.

b) Masat parandaluese, kurdoherë që ato merren, për të parandaluar apo minimizuar një dëm të tillë.

Neni 3
Përgjegjësia e pronarit të anijes

1. Përveçse siç parashikohet në paragrafët 3 dhe 4, pronari i anijes në kohën e një incidenti do të jetë përgjegjës për dëmin e ndotjes së shkaktuar nga çfarëdo karburanti depozitash në anije apo që kanë prejardhjen nga anija, me kusht që, nëse një incident konsiston në një sërë ndodhish që kanë të njëjtën prejardhje, përgjegjësia do t'i atribuohet pronarit të anijes në kohën e ndodhisë së parë nga këto ndodhi.

2. Kur më shumë se një person është përgjegjës në përputhje me paragrafin 1, përgjegjësia e tyre do të jetë e përbashkët dhe individuale.

3. Asnjë përgjegjësi nuk do t'i atribuohet pronarit të anijes për dëme të ndotjes, nëse pronari i anijes provon që:

a) dëmi ka ardhur si pasojë e një akti lufte, e veprimeve luftarake, e luftës civile, kryengritjes apo një fenomeni natyror të një natyre të jashtëzakonshme, të pashmangshme e të papërballueshme; ose

b) dëmi ishte shkaktuar tërësisht nga një veprim apo mosveprim i bërë me qëllimin për të shkaktuar dëm, nga një palë e tretë; ose

c) dëmi ishte shkaktuar tërësisht nga neglizhenca apo veprime të tjera të gabuara të cilësdo qeveri apo autoriteti tjetër përgjegjës për mirëmbajtjen e ndriçimeve apo mjeteve të tjera ndihmuese të lundrimit në ushtrim të atij funksioni.

4. Nëse pronari i anijes provon se dëmi i ndotjes ka ardhur tërësisht apo pjesërisht qoftë nga një veprim apo mosveprim i bërë me qëllimin për të shkaktuar dëm nga personi që e ka vuajtur këtë dëm apo nga neglizhenca e atij personi, pronari i anijes mund të lirohet tërësisht apo pjesërisht nga përgjegjësia përballë këtij personi.

5. Asnjë pretendim për dëmshpërblim për dëm nga ndotja nuk do të bëhet kundër pronarit të anijes në mënyrë të ndryshme nga sa është në përputhje me këtë Konventë.

6. Asgjë në këtë Konventë nuk do të cënojë çfarëdo të drejte për ankim të pronarit të anijes e cila ekziston pavarësisht nga kjo Konventë.

Neni 4
Përjashtimet

1. Kjo Konventë nuk do të zbatohet për dëmet nga ndotjet, siç përcaktohet në konventën mbi përgjegjësinë civile, pavarësisht nëse dëmshpërblimi në lidhje me të sipas asaj konvente është i pagueshëm apo jo.

2. Përveçse kur parashikohet në paragrafin 3, dispozitat e kësaj Konvente nuk do të zbatohen për anijet e luftës, anijet ndihmëse apo anije të tjera të zotëruara apo të operuara nga një shtet dhe të përdorura, për momentin, vetëm në shërbim qeveritar jotregtar.

3. Një shtet palë mund të vendosë që ta zbatojë këtë Konventë për anijet e tij të luftës apo anije të tjera të përshkruara në paragrafin 2, rast në të cilin ai do të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm përkatës duke përcaktuar me hollësi afatet dhe kushtet e një zbatimi të tillë.

4. Në lidhje me anijet e zotëruara nga një shtet palë dhe të përdorura për qëllime tregtare,

secili shtet do t'u nënshtrohet pretendimeve në juridiksionet e përcaktuara në paragrafin 9 dhe do të heqë të gjitha mjetet mbrojtëse të bazuara në statusin e tij si shtet sovran.

Neni 5

Incidentet që përfshijnë dy ose më shumë anije

Kur ndodh një incident që përfshin dy ose më shumë anije dhe nga kjo vjen si pasojë dëm nga ndotja, pronarët e anijeve të të gjitha anijeve në fjalë, përveçse kur lirohen nga detyrimi sipas nenit 3, do të jenë bashkërisht dhe veçmas përgjegjës për një dëm të tillë i cili nuk është i ndashëm në mënyrë të arsyeshme.

Neni 6

Kufizimi i përgjegjësisë

Asgjë në këtë Konventë nuk do të cenojë të drejtën e pronarit të anijes dhe personit apo personave që ofrojnë sigurime apo siguri tjetër financiare për të kufizuar përgjegjësinë sipas çfarëdo regjimi të zbatueshëm kombëtar apo ndërkombëtar, të tillë si Konventa e vitit 1976 mbi kufizimin e përgjegjësisë për pretendimet detare, e ndryshuar.

Neni 7

Sigurimi i detyrueshëm apo siguria financiare

1. Pronarit të regjistruar të një anijeje që ka një tonazh bruto më shumë se 1000 të regjistruar në një shtet palë, do t'i kërkohet të ruajë sigurim apo një siguri tjetër financiare, të tilla si garancia e një banke apo një institucioni tjetër financiar të ngjashëm, për të mbuluar përgjegjësinë e pronarit të regjistruar për dëmin e ndotjes në një shumë të barabartë me kufijtë e përgjegjësisë sipas regjimit të zbatueshëm kombëtar apo ndërkombëtar të kufizimit por që, në të gjitha rastet, të mos kalojë shumën e përllogaritur në përputhje me Konventën e vitit 1976 mbi kufizimin e përgjegjësisë për pretendimet detare, e ndryshuar.

2. Një certifikatë që vërteton se një sigurim apo një siguri tjetër financiare është në fuqi në përputhje me dispozitat e kësaj Konvente, do t'i lëshohet çdo anijeje pasi autoriteti i duhur i një shteti palë të ketë përcaktuar se është vepruar në përputhje me kërkesat e paragrafit 1. Në lidhje me një anije të regjistruar në një shtet palë, një certifikatë e tillë do të lëshohet apo do të vërtetohet nga autoriteti i duhur i shtetit të regjistrimit të anijes; lidhje me një anije jo të regjistruar në një shtet palë, ajo mund të lëshohet apo do të vërtetohet nga autoriteti i duhur i cilitdo shtet palë. Kjo certifikatë do të jetë në formën e modelit të përcaktuar në shtojcën ndaj kësaj Konvente dhe do të përmbajë hollësitë e mëposhtme:

a) Emrin e anijes, numrin apo shkronjat dalluese dhe portin e regjistrimit;

b) Emrin dhe vendin kryesor të punës të pronarit të regjistruar;

c) Numrin e identifikimit të anijes sipas Organizatës Ndërkombëtare Detare;

d) Llojin dhe kohëzgjatjen e kësaj sigurie;

e) Emrin dhe vendin kryesor të punës së siguruesit apo personit tjetër që ofron siguri dhe atje ku është e përshtatshme, vendin e punës ku është vendosur sigurimi apo siguria;

f) Periudhën e vlefshmërisë së certifikatës e cila do të jetë jo më e gjatë sesa periudha e vlefshmërisë së sigurimit apo sigurisë tjetër.

3.

a) Një shtet palë mund të autorizojë ose një institucion, ose një organizatë të njohur prej tij që të lëshojë certifikatën e përmendur në paragrafin 2. Një institucion apo organizatë e tillë do ta informojë atë shtet për lëshimin e secilës certifikatë. Në të gjitha rastet, shteti palë do të garantojë tërësisht plotësinë dhe saktësinë e certifikatës së lëshuar në këtë mënyrë dhe do të marrë përsipër të sigurojë rregullimet e nevojshme për ta përmbushur këtë detyrim.

b) Një shtet palë do të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm mbi:

i) përgjegjësitë dhe kushtet e veçanta të autoritetit që i është deleguar një institucioni ose organizate të njohur prej tij;

ii) tërheqjen e një autoriteti të tillë; dhe

iii) datën nga e cila ky autoritet apo tërheqja e këtij autoriteti hyn në fuqi.

Një autoritet i deleguar nuk hyn në fuqi përpara tre muajsh që nga data në të cilën njoftimi për këtë hyrje në fuqi i është dhënë Sekretarit të Përgjithshëm.

c) Institucioni apo organizata e autorizuar për të lëshuar certifikata në përputhje me këtë paragraf, së paku, do të jetë e autorizuar t'i tërheqë këto certifikata nëse nuk ruhen kushtet sipas të cilave ato janë lëshuar. Në të gjitha rastet, institucioni apo organizata do t'i raportojë për një tërheqje të tillë shtetit, në emër të të cilit ishte lëshuar një certifikatë e tillë.

4. Certifikata do të jetë në gjuhën zyrtare të shtetit lëshues. Nëse gjuha e përdorur nuk është anglisht, frëngjisht ose spanjisht, teksti do të përfshijë një përkthim në një nga këto gjuhë dhe kur shteti vendos në mënyrë të tillë, gjuha zyrtare e shtetit mund të anashkalohet.

5. Certifikata do të mbahet në bordin e anijes dhe një kopje do të ruhet pranë autoriteteve që ruajnë të dhënat e regjistrimit të anijes ose, nëse anija nuk është e regjistruar në një shtet palë, pranë autoriteteve që lëshojnë apo vërtetojnë certifikatën.

6. Një sigurim apo siguri tjetër financiare nuk përmbush kërkesat e këtij neni, nëse ajo mund të ndërpritet, për arsye të ndryshme nga mbarimi i periudhës së vlefshmërisë së sigurimit apo sigurisë së përcaktuar në certifikatë sipas paragrafit 2 të këtij neni, përpara se të kenë kaluar tre muaj nga data në të cilën njoftimi mbi përfundimin e saj t'u jetë dhënë autoriteteve të referuara në paragrafin 5 të këtij neni, përveçse kur certifikata u është dorëzuar këtyre autoriteteve apo kur është lëshuar një certifikatë e re brenda periudhës në fjalë. Dispozitat e mëparshme do të zbatohen në mënyrë të ngjashme për çfarëdo ndryshimi që rezulton në atë që sigurimi apo siguria nuk përmbushin më kërkesat e këtij neni.

7. Shteti i regjistrimit të anijes, në përputhje me dispozitat e këtij neni, do të përcaktojë kushtet e lëshimit dhe vlefshmërisë së certifikatës.

8. Asgjë në këtë Konventë nuk do të kuptohet sikur parandalon një shtet palë nga mbështetja në informacion të përftuar nga shtetet e tjera apo nga organizata ose organizata të tjera ndërkombëtare në lidhje me pozitën financiare të ofruesve të sigurimeve apo sigurive financiare për qëllime të kësaj Konvente. Në raste të tilla, shteti palë që mbështetet në një informacion të tillë nuk lirohet nga përgjegjësia e tij si shtet që lëshon certifikatën e kërkuar nga paragrafi 2.

9. Certifikatat e lëshuara ose të vërtetuara sipas autoritetit të një shteti palë, do të pranohen nga shtetet e tjera palë për qëllimet e kësaj Konvente dhe do të quhen nga shtetet e tjera palë se kanë të njëjtën fuqi si certifikatat e lëshuara apo vërtetuara nga vetë ata edhe nëse janë lëshuar apo vërtetuar në lidhje me një anije jo të regjistruar në një shtet palë. Një shtet palë mund të kërkojë në çdo kohë këshillim me shtetin lëshues apo vërtetues nëse beson se siguruesi apo garantuesi i përmendur në certifikatën e sigurimit nuk është i aftë financiarisht që të përmbushë detyrimet e vendosura nga kjo Konventë.

10. Çfarëdo pretendimi për dëmshpërblim për dëm të shkaktuar nga ndotja mund të ngrihet drejtpërdrejt kundër siguruesit apo personit tjetër që ofron siguri financiare për përgjegjësinë e pronarit të regjistruar për dëmin e shkaktuar nga ndotja. Në një rast të tillë, i padituri mund t'u drejtohet të njëjtave mjete mbrojtëse (të ndryshme nga falimentimi apo likuidimi i pronarit të anijes) të cilave pronari i anijes do të kishte pasur të drejtë t'u drejtohej, përfshirë këtu kufizimin sipas nenit 6. Për më tepër, edhe nëse pronari i anijes nuk ka të drejtë të përfitojë nga kufizimi i përgjegjësisë sipas nenit 6, i padituri mund të kufizojë përgjegjësinë në një shumë të barabartë me shumën e sigurimit apo sigurisë tjetër financiare të kërkuar për t'u ruajtur në përputhje me paragrafin 1. Për më tepër, i padituri mund t'i drejtohet mbrojtes se dëmi nga ndotja ka ardhur si pasojë e drejtimit të keq të vetëdijshëm të pronarit të anijes, por i padituri nuk do t'i drejtohet asnjë mjeti tjetër mbrojtës të cilin i padituri mund të ketë pasur të drejtën t'i

drejtohet në procedimet e ngritura nga pronari i anijes kundër të padituri. I padituri, në çdo rast, do të ketë të drejtën t'i kërkojë pronarit të anijes që t'i bashkohet atij në procedime.

11. Një shtet palë nuk do të lejojë një anije që mban flamurin e tij, ndaj të cilës zbatohet ky nen, që të operojë në çfarëdo kohe, përveçse kur është lëshuar një certifikatë sipas paragrafëve 2 ose 14.

12. Në bazë të dispozitave të këtij neni, secili shtet palë do të sigurojë, sipas legjislacionit të tij të brendshëm, që sigurimi apo siguria tjetër, në masën e përcaktuar me hollësi në paragrafin 1, të jetë në fuqi në lidhje me cilëndo anije që ka një tonazh bruto më të madh se 1000, kudo që të jetë e regjistruar, që hyn apo që del nga një port i tij ose që mbërrin apo largohet nga një mjedis në det të hapur në detin e tij territorial.

13. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 5, një shtet palë mund të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm se, për qëllime të paragrafit 12, anijeve nuk u kërkohet që të kenë në bord apo të tregojnë certifikatën e kërkuar nga paragrafi 2, kur hyjnë apo dalin nga portet apo kur mbërrijnë ose largohen nga mjediset në det të hapur në territorin e tij, me kusht që shteti palë, i cili lëshon certifikatën e kërkuar nga paragrafi 2 të ketë njoftuar Sekretarin e Përgjithshëm se ai i mban të dhënat në format elektronik, në të cilin mund të hyjnë të gjitha shtetet palë, që vërteton ekzistencën e certifikatës dhe që u mundëson shteteve palë të çlirohen nga detyrimet e tyre sipas paragrafit 12.

14. Nëse sigurimi apo siguria tjetër financiare nuk ruhet në lidhje me një anije të zotëruar nga një shtet palë, dispozitat e këtij neni në lidhje me të nuk do të jenë të zbatueshme për një anije të tillë, por anija do të mbajë një certifikatë të lëshuar nga autoriteti i përshtatshëm i shtetit të regjistrimit të anijes që deklaron se anija zotërohet nga ai shtet dhe se përgjegjësia e anijes mbulohet brenda kufijve të parashikuar në përputhje me paragrafin 1. Një certifikatë e tillë do të ndjekë sa më afër që të jetë e mundur modelin e parashikuar në paragrafin 2.

15. Një shtet, në kohën e ratifikimit, pranimit, miratimit apo aderimit në këtë Konventë, ose në cilëndo kohë të mëvonshme, të deklarojë se ky nen nuk zbatohet për anijet që operojnë vetëm brenda zonës së atij shteti të përmendur në nenin 2 (a)(i).

Neni 8
Afatet kohore

Të drejtat për dëmshpërblim sipas kësaj Konvente do të shuhen përveçse kur një padi ngrihet si rrjedhim brenda tre viteve nga data kur ka ndodhur dëmi. Megjithatë, në asnjë rast nuk do të ngrihet një pretendim pas më shumë se gjashtë vjetësh nga data e incidentit që ka shkaktuar dëmin. Kur incidenti konsiston në një sërë ndodhish, periudha gjashtëvjeçare do të fillojë që nga data e së parës nga këto ndodhi.

Neni 9
Juridiksioni

1. Kur një incident ka shkaktuar dëm për shkak të ndotjes në territor, duke përshirë detin territorial, ose në zonën e përmendur në nenin 2 (a)(ii), të një ose më shumë shteteve palë, apo kur janë marrë masa parandaluese për të parandaluar apo për të minimizuar dëmin nga ndotja në një territor të tillë, duke përfshirë detin territorial, ose në një zonë të tillë, pretendimet për dëmshpërblime kundër pronarit të anijes, siguruesit apo personit tjetër që ofron siguri për përgjegjësinë e pronarit të anijes, mund të ngrihen vetëm në gjykatat e cilitdo nga këto shtete palë.

2. Secilit të paditur do t'i jepet një njoftim i arsyeshëm mbi çdo pretendim të ngritur sipas paragrafit 1.

3. Secili shtet palë do të sigurojë që gjykatat e tij të kenë juridiksion për të shqyrtuar pretendime për dëmshpërblim të ngritura sipas kësaj Konvente.

Neni 10

Njohja dhe zbatimi

1. Çdo vendim i dhënë nga një gjykatë me juridiksion në përputhje me nenin 9 që është i zbatueshëm në shtetin e origjinës kur ai nuk u nënshtrohet më formave të zakonshme të rishikimit, do të njihet në çdo shtet palë, përveç rasteve:

a) Kur vendimi është përftuar me anë të mashtrimit; ose

b) Kur të padituri nuk i është dhënë njoftim brenda një kohe të arsyeshme dhe një mundësi e drejtë për të paraqitur mbrojtjen e tij apo të saj.

2. Një vendim i njohur sipas paragrafit 1 do të jetë i zbatueshëm në secilin shtet palë sapo të plotësohen formalitetet e kërkuara në atë shtet. Formalitetet nuk do të lejojnë që çështja të rihapet në themel.

Neni 11

Dispozita e zëvendësimit

Kjo Konventë do të zëvendësojë cilëndo Konventë në fuqi apo të hapur për nënshkrim, ratifikim ose aderim në datën në të cilën kjo Konventë është e hapur për nënshkrim, por vetëm në masën që kjo Konventë do të bjerë në kundërshtim me të; megjithatë, asgjë në këtë nen nuk do të cenojë detyrimet e shteteve palë ndaj shteteve jo palë në këtë Konventë që rrjedhin sipas kësaj Konvente.

Neni 12

Nënshkrimi, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe aderimi

1. Kjo Konventë do të jetë e hapur për nënshkrim në selinë e organizatës nga data 1 tetor 2001 deri më 30 shtator 2002 dhe do të mbetet edhe më pas e hapur për aderim.

2. Shtetet mund të shprehin pëlqimin e tyre që t'i nënshtrohen kësaj Konvente me anë të:

a) nënshkrimit pa rezerva për sa i përket ratifikimit, pranimit apo miratimit;

b) nënshkrimit në bazë të ratifikimit, pranimit apo miratimit, që ndiqet nga ratifikimi, pranimi apo miratimi; ose

c) aderimit.

3. Ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi do të hyjë në fuqi me anë të depozitimit të një instrumenti për këtë qëllim pranë Sekretarit të Përgjithshëm.

4. Çdo instrument i ratifikimit, pranimit, miratimit apo aderimit, i depozituar pas hyrjes në fuqi të një ndryshimi ndaj kësaj Konvente në lidhje me të gjitha shtetet palë, ose pas marrjes së të gjitha masave të kërkuara për hyrjen në fuqi të ndryshimit në lidhje me ato shtete palë, do të çmohet se zbatohet ndaj kësaj Konvente siç modifikohet nga ky ndryshim.

Neni 13

Shtetet me më shumë se një sistem të së drejtës

1. Nëse një shtet ka dy ose më shumë njësi territoriale në të cilët janë të zbatueshëm sisteme të ndryshme të së drejtës në lidhje me çështje që rregullohen në këtë Konventë, ai mundet që në kohën e nënshkrimit, ratifikimit, pranimit, miratimit apo aderimit të deklarojë se kjo Konventë do të shtrihet në të gjitha njësitë e tij territoriale ose vetëm në një apo më shumë prej tyre dhe mund ta ndryshojë në çdo kohë këtë deklaratë duke paraqitur një deklaratë tjetër.

2. Çfarëdo deklaratë e tillë do t'i njoftohet Sekretarit të Përgjithshëm dhe do të deklarojë shprehimisht njësitë territoriale tek të cilat zbatohet kjo Konventë.

3. Në lidhje me një shtet palë i cili ka bërë një deklaratë të tillë:

a) në përkufizimin e “pronar i regjistruar” në nenin 1 (4), referimet tek një shtet kuptohen si referime ndaj një njësie të tillë territoriale;

b) referimet tek shteti i regjistrimit të një anijeje dhe në lidhje me një certifikatë të detyrueshme sigurimi, tek shteti lëshues apo vërtetues, do të interpretohen sikur referohen ndaj njësisë territoriale përkatësisht në të cilën anija është regjistruar dhe e cila lëshon apo vërteton certifikatën;

c) referimet në këtë Konventë ndaj kërkesave të së drejtës së brendshme do të kuptohen si referime ndaj kërkesave të së drejtës së njësisë territoriale përkatëse; dhe

d) referimet në nenet 9 dhe 10 te gjykatat dhe te vendimet, të cilat duhet të njihen në shtetet palë, do të interpretohen si referime përkatësisht te gjykatat dhe vendimet që duhet të njihen në njësinë territoriale përkatëse.

Neni 14
Hyrja në fuqi

1. Kjo Konventë do të hyjë në fuqi një vit pas datës në të cilën tetëmbëdhjetë shtete, përfshirë pesë shtete me anije tonazhi bruto i bashkuar i të cilave është jo më pak se 1 milion ton, ose ta kenë nënshkruar atë pa rezerva në lidhje me ratifikimin, pranimin ose miratimin ose të kenë depozituar instrumente të ratifikimit, pranimit, miratimit apo aderimit pranë Sekretarit të Përgjithshëm.

2. Për cilindo shtet i cili ratifikon, pranon, miraton apo aderon në të pasi janë përmbushur kushtet e paragrafit 1 për hyrjen në fuqi, kjo Konventë do të hyjë në fuqi tre muaj pas datës së depozitimit nga ky shtet të instrumentit të përshtatshëm.

Neni 15
Denoncimi

1. Kjo Konventë mund të denoncohet nga secili shtet në çdo kohë pas datës në të cilën kjo Konventë hyn në fuqi për atë shtet.

2. Denoncimi do të kryhet me anë të depozitimit të një instrumenti pranë Sekretarit të Përgjithshëm.

3. Një denoncim do të hyjë në fuqi një vit pas depozitimit të tij pranë Sekretarit të Përgjithshëm ose një periudhe të tillë më të gjatë, siç mund të përcaktohet me hollësi në instrumentin e denoncimit.

Neni 16
Rishikimi ose ndryshimi

1. Një konferencë për qëllimin e rishikimit apo ndryshimit të kësaj Konvente mund të thirret nga organizata.

2. Organizata do të thërrasë një konferencë të shteteve palë për ta rishikuar ose ndryshuar këtë Konventë me kërkesën e jo më pak se një të tretës së shteteve palë.

Neni 17
Depozitimi

1. Kjo Konventë do të depozitohet pranë Sekretarit të Përgjithshëm.

2. Sekretari i Përgjithshëm do të:

a) Informojë të gjitha shtetet të cilat kanë nënshkruar ose kanë aderuar në këtë Konventë për:

i) çdo nënshkrim të ri apo depozitim të instrumentit së bashku me datën përkatëse;

ii) datën e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente;

iii) depozitimin e cilitdo instrument denoncimi të kësaj Konvente, së bashku me datën e depozitimit dhe datën në të cilën denoncimi hyn në fuqi; dhe

iv) deklarata dhe njoftime të tjera të bëra sipas kësaj Konvente.

b) Përcjellë kopje të vërtetuara të kësaj Konvente për të gjitha shtetet nënshkruese dhe shtetet të cilat aderojnë në këtë Konventë.

Neni 18

Përcjellja tek Kombet e Bashkuara

Sapo kjo Konventë të hyjë në fuqi, teksti do të përcillet nga Sekretari i Përgjithshëm për tek Sekretariati i Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe botim, në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 19

Gjuhët

Kjo Konventë hartohet në një origjinal të vetëm në gjuhët arabe, kineze, angleze, frënge, ruse dhe spanjolle, duke qenë secili tekst njëlloj autentik.

Bërë në Londër më njëzet e tre mars, dymijë e një.

Në dëshmi sa më sipër, nënshkruesit, duke qenë të autorizuar në mënyrën e duhur nga qeveritë e tyre përkatëse, nënshkruan për atë qëllim këtë Konventë.1

SHTOJCË

CERTIFIKATË E SIGURIMIT APO SIGURIE TJETËR FINANCIARE, NË LIDHJE ME PËRGJEGJËSINË CIVILE TË NDOTJES SË SHKAKTUAR NGA KARBURANTI I DEPOZITAVE

Lëshuar në përputhje me dispozitat e nenit 7 të Konventës Ndërkombëtare të vitit 2001 mbi përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e shkaktuar nga karburanti i depozitave

Emri i anijes	Numrat apo shkronjat dalluese	Numri i identifikimit të anijes i Organizatës Ndërkombëtare Detare IMO	Porti i regjistrimit	Emri dhe adresa e plotë e vendit kryesor të punës së pronarit të regjistruar

Vërtetohet se në lidhje me anijen e sipërpërmendur është në fuqi një policë sigurimi ose një siguri tjetër financiare që përmbush kërkesat e nenit 7 të Konventës Ndërkombëtare të vitit 2001 mbi përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e shkaktuar nga karburanti i depozitave.

Lloji i sigurimit

Kohëzgjatja e sigurisë

Emri dhe adresa e siguruesit / siguruesve dhe / ose garantuesit / garantuesve

Emri

[1] Nënshkruar për Australinë, në bazë të ratifikimit, në Londër më 23 shtator 2002

Adresa

Kjo certifikatë është e vlefshme deri më

Lëshuar ose vërtetuar nga qeveria e

(Përshkrimi i plotë i shtetit)

Ose

Teksti në vijim duhet të përdoret kur një shtet palë shfrytëzon parashikimin e nenit 7 (3)

Kjo certifikatë lëshohet nën autoritetin e qeverisë së ... (përshkrimi i plotë i shtetit) nga ... (emri i institucionit apo organizatës)

Në më

(vendi) (data)

(nënshkrimi dhe titulli i zyrtarit lëshues apo vërtetues)

Shënime shpjeguese:

1. Nëse dëshirohet, përshkrimi i shtetit mund të përfshijë edhe një referim tek autoriteti kompetent publik i vendit ku është lëshuar certifikata.

2. Nëse shuma e përgjithshme e sigurisë është siguruar nga më shumë se një burim, duhet të tregohet shuma e secilit prej tyre.

3. Nëse siguria është dhënë në disa formularë, këto duhet të renditen.

4. Zëri “Kohëzgjatja e sigurisë” duhet të përcaktojë datën në të cilën hyn në fuqi ky sigurim.

5. Zëri “Adresa” e siguruesit / siguruesve dhe / ose garantuesit / garantuesve duhet të tregojë vendin kryesor të punës së siguruesit / siguruesve dhe / ose garantuesit / garantuesve. Nëse është e përshtatshme, duhet të tregohet edhe vendi i punës ku është vendosur sigurimi apo siguria tjetër.