

**CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL
POR DANO CAUSADO POR POLUIÇÃO POR ÓLEO DO PRÓPRIO NAVIO, 2001**

Os Estados Partes desta Convenção,

RECORDANDO o artigo 194 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, que estabelece deverem os Estados tomar todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do ambiente marinho,

RECORDANDO AINDA o artigo 235 da mesma Convenção, que prevê os Estados cooperarem na elaboração de regras pertinentes sobre direito internacional, com o objetivo de assegurar uma pronta e adequada indenização com respeito a qualquer dano causado pela poluição do ambiente marinho,

OBSERVANDO a eficácia da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos causados por Poluição por Óleo de 1992 e a Convenção Internacional sobre a Constituição de um Fundo Internacional para Indenização por Danos causados por Poluição por Óleo, de 1992, para garantir a indenização de pessoas que sofram danos causados por poluição resultante do vazamento ou derramamento no mar de óleo transportado a granel por via marítima,

OBSERVANDO AINDA que a Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Indenização por Danos relativos ao Transporte Marítimo de Substâncias Nocivas e Perigosas, de 1996, foi adotada com o fim de oferecer a indenização adequada, expedita e efetiva por danos causados por incidentes relacionados com o transporte marítimo de substâncias nocivas e perigosas,

RECONHECENDO a importância de estabelecer uma responsabilidade objetiva para todos os tipos de poluição por óleo, que esteja vinculada a uma limitação adequada do nível de tal responsabilidade,

CONSIDERANDO que medidas complementares são necessárias para garantir o pagamento de uma indenização pronta, adequada e efetiva por danos causados pela poluição resultante do vazamento ou derramamento de óleo do próprio navio (*bunker oil*),

DESEJANDO adotar regras e procedimentos internacionais uniformes, que regulem as questões relativas à responsabilidade e indenização adequada em tais casos,

CONCORDARAM com o seguinte:

Artigo 1

Definições

Para os fins desta Convenção:

- 1 "Navio" significa uma embarcação, de qualquer tipo, que opere no ambiente aquático¹.
- 2 "Pessoa" significa todo indivíduo, sociedade ou entidade, pública ou privada, esteja ou não constituída em uma empresa, inclusive um Estado ou qualquer das suas subdivisões políticas.
- 3 "Armador" significa o proprietário, inclusive o proprietário registrado, o afretador a casco nu, o administrador e o operador do navio.
- 4 "Proprietário registrado" significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietárias do navio ou, na ausência de um registro, a pessoa ou pessoas às quais o navio pertence. Não obstante, no caso de um navio de propriedade do Estado e operado por uma empresa que esteja registrada naquele Estado, como a operadora do navio, entende-se por "proprietário registrado" tal empresa.
- 5 "Óleo do próprio navio (*bunker oil*)" significa qualquer forma de hidrocarboneto mineral, inclusive óleo lubrificante, utilizado ou destinado para utilização na operação ou propulsão do navio e quaisquer resíduos do mesmo óleo.
- 6 "Convenção sobre Responsabilidade Civil" significa a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição de Óleo, de 1992, com suas emendas.
- 7 "Medidas preventivas" significa quaisquer medidas razoáveis tomadas por qualquer pessoa, após a ocorrência de um incidente, no sentido de prevenir ou minimizar os danos por poluição.
- 8 "Incidente" significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências com a mesma origem, que acarretem dano por poluição, ou gerem uma ameaça grave e iminente de produzir tal dano.
- 9 "Dano por poluição" significa:
 - (a) perda ou dano causado exteriormente ao navio por contaminação resultante de vazamento ou derramamento de óleo do próprio navio, onde quer que tal vazamento ou derramamento ocorra, desde que a indenização pelo prejuízo ao meio ambiente, que não se refira a lucros cessantes por tal prejuízo, seja limitada aos custos de medidas razoáveis de restauração efetivamente tomadas, ou a serem tomadas; e
 - (b) os custos relativos às medidas preventivas e às perdas ou danos adicionais causados por tais medidas preventivas.

¹ Adaptado da Lei 9966/2000.

10 “Estado de registro do navio”, em relação a um navio registrado, significa o Estado onde foi registrado o navio e, em relação a um navio não registrado, o Estado cuja bandeira o navio tem autorização para arvorar.

11 “Tonelagem de arqueação bruta” significa a tonelagem de arqueação bruta calculada de acordo com os regulamentos para medição de tonelagem contidos no anexo 1 da Convenção Internacional sobre Medição de Tonelagem de Navios, de 1969.

12 “Organização” significa a Organização Marítima Internacional.

13 “Secretário-Geral” significa o Secretário-Geral da Organização.

Artigo 2

Âmbito de Aplicação

Esta Convenção deve aplicar-se exclusivamente:

- (a) a dano por poluição causado:
 - (i) no território, inclusive no mar territorial, de um Estado Parte, e
 - (ii) na Zona Econômica Exclusiva de um Estado Parte, estabelecida de acordo com o direito internacional, ou, se um Estado Parte não tiver estabelecido tal zona, em área além do mar territorial desse Estado e a ele adjacente, determinada por aquele Estado em conformidade com o direito internacional e que não se estenda além das 200 milhas náuticas medidas a partir da linha de base a partir da qual se mede a extensão do seu mar territorial;
- (b) às medidas preventivas, onde quer que forem tomadas, para prevenir ou minimizar tal dano.

Artigo 3

Responsabilidade do Armador

1 Com exceção do disposto nos parágrafos 3 e 4, o armador, no momento do incidente, será responsável pelo dano por poluição causado por qualquer óleo do próprio navio, a bordo ou que se origine no navio, considerando-se que, se um incidente consiste em uma série de ocorrências com a mesma origem, a responsabilidade caberá ao proprietário do navio no momento em que se produza a primeira de tais ocorrências.

2 Quando mais de uma pessoa for responsável, conforme o disposto no parágrafo 1, suas responsabilidades serão conjuntas e solidárias.

3 Não caberá ao armador nenhuma responsabilidade pelo dano por poluição, se o armador provar que:

- (a) o dano resultou de ato de guerra, hostilidades, guerra civil, insurreição ou um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível; ou
- (b) o dano foi causado, na totalidade, por um ato ou omissão de um terceiro com a intenção de causar dano; ou
- (c) o dano foi causado, na totalidade, por negligência ou outra ação prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, praticada no exercício destas funções.

4 Se o armador provar que o dano por poluição resultou, total ou parcialmente, tanto de um ato, quanto de omissão, com a intenção de o causar, por parte da pessoa que o sofreu, ou de negligência dessa pessoa, o armador poderá ser exonerado, total ou parcialmente, de responsabilidade perante tal pessoa.

5 Nenhuma reclamação para indenização por dano de poluição poderá ser feita contra o armador se não estiver de acordo com esta Convenção.

6 Nada nesta Convenção deverá prejudicar o direito de recurso do armador que exista independentemente da presente Convenção.

Artigo 4

Exclusões

1 Esta Convenção não se aplicará a dano por poluição conforme definido pela Convenção sobre Responsabilidade Civil, havendo ou não indenização a ser paga com respeito a tal dano, sob os termos daquela Convenção.

2 Com exceção do disposto no parágrafo 3, as disposições desta Convenção não se aplicarão a navios de guerra, navios auxiliares ou outros navios de propriedade ou operados por um Estado e empregados, na ocasião, somente a serviço não comercial do Governo.

3 Um Estado Parte poderá decidir aplicar esta Convenção a seus navios de guerra ou outros navios descritos no parágrafo 2, caso em que fará notificação ao Secretário-Geral com as especificações dos termos e condições de tal aplicação.

4 Com respeito aos navios de propriedade de um Estado Parte, utilizados comercialmente, cada Estado ficará sujeito a ação judicial nas jurisdições estabelecidas no artigo 9, devendo renunciar a todas as defesas baseadas em sua condição de Estado soberano.

Artigo 5

Incidentes que envolvam dois ou mais navios

Quando um incidente envolver dois ou mais navios e dele resultar dano por poluição, os armadores de todos os navios envolvidos, a menos que isentos de acordo com o artigo 3, serão conjunta e solidariamente responsáveis por todo o dano que não seja razoavelmente passível de separação.

Artigo 6

Limitação de responsabilidade

Nada nesta Convenção prejudicará o direito do armador ou da pessoa ou pessoas que proporcionem seguro ou outra garantia financeira de limitar a responsabilidade sob qualquer regime nacional ou internacional aplicável, tal como a Convenção sobre Limitação da Responsabilidade para Reclamações Marítimas, de 1976, com suas emendas.

Artigo 7

Seguro ou garantia financeira obrigatórios

1 O proprietário registrado de um navio de arqueação bruta superior a 1000 toneladas registrado em um Estado Parte será obrigado a manter um seguro ou outra garantia financeira, tal como a garantia de um banco ou instituição financeira similar, para cobrir a responsabilidade de um proprietário registrado pelo dano por poluição, por uma quantia igual à do limite de responsabilidade estabelecido pelo regime aplicável de limitação nacional ou internacional, porém sem ultrapassar, em todos os casos, a quantia calculada conforme a Convenção sobre Limitação de Responsabilidade para Reclamações Marítimas, de 1976, com suas emendas.

2 Deverá ser emitido, para cada navio, um certificado atestando que existe em vigor seguro ou outra garantia financeira, de acordo com o disposto nesta Convenção, após confirmação pela autoridade competente de cada Estado Parte de que os requisitos do parágrafo 1 foram cumpridos. Com respeito a um navio registrado em um Estado Parte, este certificado será emitido ou autenticado pela autoridade competente do Estado de registro do navio; em relação a um navio não registrado em um Estado Parte, o certificado poderá ser emitido ou autenticado pela autoridade apropriada de qualquer Estado Parte. Tal certificado terá o formato do modelo apresentado no anexo a esta Convenção e deverá conter os seguintes dados:

- (a) nome do navio, número ou letras indicativas e porto de registro;
- (b) nome e endereço do local principal de negócios do proprietário registrado;
- (c) número IMO de identificação do navio ;
- (d) tipo e duração da garantia;
- (e) nome e endereço do local principal de negócios do segurador ou outra pessoa que proveja a garantia e, conforme apropriado, o local onde o seguro ou garantia financeira foi efetuada;

(f) período de validade do certificado, o qual não deverá ser maior que o período de validade do seguro ou outra garantia financeira.

3 (a) Um Estado Parte pode autorizar uma instituição ou uma organização reconhecida por este Estado a emitir o certificado referido no parágrafo 2. Tal instituição ou organização deverá informar ao Estado a emissão de cada certificado. Em todos os casos, o Estado Parte deverá garantir plenamente que o certificado assim emitido é completo e preciso e deverá tomar as medidas necessárias para assegurar o cumprimento desta obrigação.

(b) Um Estado Parte deverá notificar ao Secretário-Geral :

(i) as responsabilidades e condições específicas da autoridade delegada a uma instituição ou organização por ele reconhecida;

(ii) a revogação de tal delegação; e

(iii) a data a partir da qual tal delegação ou revogação de delegação tem vigência.

A autoridade delegada não poderá ser exercida antes de transcorridos três meses a partir da data em que a notificação devida tenha sido encaminhada ao Secretário-Geral.

(c) A instituição ou organização autorizada a emitir certificados, em conformidade com o disposto no presente parágrafo, terá poderes para, no mínimo, retirar os certificados, caso as condições sob as quais foram emitidos não sejam mantidas. Em qualquer caso, a instituição ou organização informará tal retirada ao Estado, em cujo nome foi emitido o certificado.

4 O certificado será emitido no idioma ou idiomas oficiais do Estado que o emite. Se o idioma não for o inglês, francês ou espanhol, o texto deverá incluir uma tradução para um destes idiomas e, se o Estado assim o decidir, o idioma oficial deste Estado poderá ser omitido.

5 O certificado deverá ser mantido a bordo do navio e uma cópia deverá ficar em poder das autoridades encarregadas do registro do navio ou, se o navio não estiver registrado em um Estado Parte, em poder das autoridades que o tenham emitido ou autenticado.

6 O seguro ou garantia financeira não estará cumprindo as disposições do presente artigo se, por razões que não sejam referentes ao término do prazo de validade do seguro ou garantia financeira, especificada no certificado emitido conforme o parágrafo 2, deixar de ter vigência antes de transcorridos três meses a partir da data em que se tenha notificado o seu término às autoridades mencionadas no parágrafo 5, a menos que o certificado tenha sido entregue às referidas autoridades ou tenha sido emitido um novo certificado dentro do citado período. As

disposições precedentes deverão ser igualmente aplicáveis a qualquer modificação que torne o seguro ou a garantia inválido quanto ao disposto neste artigo.

7 O Estado do registro do navio deverá, dentro do disposto no presente artigo, determinar as condições de emissão e validade do certificado.

8 Nada na presente Convenção deverá ser interpretado como um impedimento para que um Estado Parte se apoie em informação obtida de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais em relação à solvência financeira dos provedores de seguro ou garantia financeira para efeitos desta Convenção. Neste caso, o Estado Parte que se baseie em tal informação não está isento da responsabilidade como Estado emissor do certificado, conforme especificado no parágrafo 2.

9 Os certificados emitidos ou autenticados por um Estado Parte deverão ser aceitos por outros Estados Partes para efeitos desta Convenção e ser considerados pelos demais Estados Partes como tendo a mesma validade dos certificados emitidos ou autenticados por eles próprios, inclusive no caso em que o certificado tenha sido emitido ou autenticado com respeito a um navio não registrado em um Estado Parte. Um Estado Parte poderá solicitar, em qualquer momento, uma consulta com o Estado que tenha emitido ou autenticado o certificado, se acreditar que o segurador ou o fiador citado no certificado não tenha solvência financeira para cumprir com as obrigações impostas pela presente Convenção.

10 Qualquer reclamação de indenização por dano causado por poluição poderá ser feita diretamente contra o segurador ou outra pessoa que proveja a garantia financeira para cobrir a responsabilidade do proprietário registrado do navio por dano causado por poluição. Neste caso, o réu poderá recorrer aos meios de defesa (que não sejam os de falência ou liquidação dos bens do armador) a que o armador teria direito a recorrer, inclusive o da limitação da responsabilidade prevista no artigo 6. Além disso, mesmo que o armador não tenha o direito de limitar sua responsabilidade, de acordo com o disposto no artigo 6, o réu poderá limitar sua responsabilidade a uma quantia igual à do seguro ou garantia financeira exigida de acordo com o previsto no parágrafo 1. Outrossim, o réu poderá invocar a defesa de que o dano de poluição resultou de conduta dolosa do armador, porém o réu não poderá recorrer a nenhum outro meio de defesa a que tivesse o direito de recorrer em uma ação instaurada pelo armador contra o próprio réu. O réu terá, em qualquer caso, direito de requerer que o armador seja incluído como parte no processo.

11 Um Estado Parte não deverá permitir que um navio de sua bandeira, ao qual se aplique este artigo, opere, em nenhum momento, sem que um certificado tenha sido emitido de acordo com os parágrafos 2 ou 14.

12 Sujeito ao disposto no presente artigo, cada Estado Parte deverá assegurar sob sua legislação nacional, que seja exigida a cobertura de seguro ou garantia financeira, na extensão especificada no parágrafo 1, de todo navio de arqueação bruta superior a 1000 toneladas, onde quer que esteja registrado, que entre ou saia de um porto situado em seu território, ou que chegue ou deixe uma instalação situada ao largo, em seu mar territorial.

13 Não obstante o disposto no parágrafo 5, um Estado Parte poderá notificar ao Secretário-Geral que, para os efeitos das disposições do parágrafo 12, os navios não estarão obrigados a

levar a bordo ou apresentar o certificado prescrito no parágrafo 12, quando entrem ou saiam de um porto situado em seu território, ou cheguem ou deixem um terminal situado ao largo, em seu mar territorial, desde que o Estado Parte, que emita o certificado prescrito no parágrafo 2, tenha notificado ao Secretário-Geral que mantém registros eletrônicos acessíveis a todos os Estados Partes, atestando a existência do certificado e permitindo aos Estados Partes cumprir as obrigações impostas pelo parágrafo 12.

14 Se não se mantém seguro ou outra garantia financeira com respeito a um navio que seja propriedade de um Estado Parte, as disposições pertinentes do presente artigo não serão aplicáveis a tal navio, porém o navio deverá levar a bordo um certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de seu registro em que conste ser o navio de propriedade daquele Estado e que a responsabilidade do navio está coberta dentro dos limites estipulados pelo parágrafo 1. Tal certificado seguirá, tão próximo quanto possível, o modelo prescrito no parágrafo 2.

15 Um Estado poderá declarar, no momento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente Convenção, ou em qualquer ocasião posterior, que o presente artigo não se aplica aos navios que operem exclusivamente na zona desse Estado referida no artigo 2(a)(i).

Artigo 8

Prazos

Os direitos de indenização estipulados na presente Convenção ficarão prescritos, a menos que se inicie uma ação competente, dentro dos três anos contados a partir da data de ocorrência do dano. Entretanto, em nenhum caso poder-se-á impetrar uma ação transcorridos seis anos da data do incidente que ocasionou o dano. Quando o incidente for parte de uma série de ocorrências, o prazo de seis anos será contado a partir da data da primeira ocorrência.

Artigo 9

Jurisdição

1 Quando um incidente tenha causado dano por poluição no território, incluindo-se o mar territorial, ou em uma área mencionada no artigo 2(a)(ii) de um ou mais Estados Partes, ou se tenham tomado medidas preventivas para evitar ou reduzir ao mínimo o dano por poluição nesse território, incluindo-se o mar territorial, ou nessa área, as ações de indenização contra o armador, o segurador ou outra pessoa que proveja garantia financeira para cobrir a responsabilidade do armador, somente poderão ser impetradas junto aos tribunais desses Estados Partes.

2 Cada réu deverá receber razoável notificação sobre qualquer ação tomada de acordo com o parágrafo 1.

3 Cada Estado Parte deverá assegurar que seus tribunais tenham jurisdição para acolher as ações de indenização previstas nesta Convenção.

Artigo 10

Reconhecimento e execução

1 Qualquer sentença ditada por um tribunal com jurisdição conforme o disposto no artigo 9, cuja execução no Estado de origem não esteja sujeita a procedimentos ordinários de recurso, será reconhecida em qualquer outro Estado Parte, exceto:

- (a) quando tenha sido obtida fraudulentamente; ou
- (b) quando o réu não tenha sido notificado razoavelmente, ou tido assegurada legítima oportunidade de apresentar defesa.

2 Uma sentença reconhecida de acordo com o parágrafo 1 deverá ser executada em cada Estado Parte assim que as formalidades exigidas naquele Estado tenham sido satisfeitas. Essas formalidades não deverão permitir que o mérito do caso seja reaberto.

Artigo 11

Cláusula de Derrogação

A presente Convenção, na data em que seja aberta para assinatura, derrogará qualquer outra Convenção em vigor, ou aberta para assinatura, ratificação ou adesão, porém somente na medida em que esta Convenção esteja em conflito com aquela; contudo, nada no presente artigo afetará as obrigações dos Estados Partes para com os Estados que não sejam partes da presente Convenção, originadas de tal Convenção.

Artigo 12

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 A presente Convenção estará aberta para assinatura, na Sede da Organização, a partir de 1 de outubro de 2001 até 30 de setembro de 2002, continuando aberta à adesão a partir de então.

2 Os Estados poderão manifestar o seu consentimento em obrigar-se a esta Convenção mediante:

- (a) assinatura sem reserva quanto a ratificação, aceitação ou aprovação;
- (b) assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação seguida pela ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (c) adesão.

3 A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão será efetuada mediante o depósito de um instrumento para este efeito junto ao Secretário-Geral.

4 Quando um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão for depositado após a entrada em vigor de uma emenda à presente Convenção, que seja aplicável a todos os Estados Partes existentes, ou após cumpridas todas as medidas requeridas para a entrada em vigor da emenda com respeito àqueles Estados Partes, será considerado como aplicado a esta Convenção modificada pela emenda.

Artigo 13

Estados com mais de um regime jurídico

Se um Estado tiver duas ou mais unidades territoriais nas quais sejam aplicáveis regimes jurídicos distintos em relação às matérias tratadas pela presente Convenção, poderá declarar, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, que a presente Convenção será aplicável a todas as suas unidades territoriais, ou somente a uma ou mais delas, e poderá, em qualquer momento, modificá-la pela substituição da declaração original por outra.

2 Qualquer destas declarações será notificada ao Secretário-Geral, e nela constarão expressamente as unidades territoriais às quais a Convenção se aplica.

3 Em relação a um Estado Parte que tenha feito tal declaração:

- (a) na definição de “proprietário registrado” constante no artigo 1(4), as referências a um Estado serão entendidas como referidas à unidade territorial pertinente;
- (b) as referências ao Estado de registro do navio e, no que diz respeito ao certificado de seguro obrigatório, ao Estado que o emite ou autentica, serão entendidas como referências à unidade territorial em que esteja registrado o navio e que emite ou autentica o certificado, respectivamente;
- (c) as referências na presente Convenção às disposições da legislação nacional serão entendidas como referências às disposições da legislação da unidade territorial relevante; e
- (d) as referências nos artigos 9 e 10 aos tribunais e sentenças que devem ser reconhecidos pelos Estados Partes serão entendidas como referências, respectivamente, aos tribunais da, e às sentenças que têm de ser reconhecidas na unidade territorial relevante;

Artigo 14

Entrada em vigor

1. Esta Convenção entrará em vigor um ano após a data em que 18 Estados, incluindo cinco Estados, cada qual com navios de arqueação bruta combinada não inferior a 1.000.000 toneladas, ou a tenham assinado sem reserva quanto à ratificação, aceitação, aprovação, ou tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto ao Secretário-Geral.

2 Para qualquer Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira depois de cumpridas as condições relativas à entrada em vigor estabelecidas no parágrafo 1, a presente Convenção entrará em vigor após três meses da data em que o Estado houver depositado o instrumento apropriado.

Artigo 15

Denúncia

1 A presente Convenção poderá ser denunciada por qualquer Estado Parte em qualquer momento posterior à data em que esta Convenção entre em vigor para aquele Estado.

2 A denúncia será efetuada mediante o depósito de um instrumento com o Secretário-Geral

3 A denúncia surtirá efeito um ano após a data de depósito do instrumento de denúncia com o Secretário-Geral, ou ao vencer qualquer outro prazo mais longo que conste de tal instrumento.

Artigo 16

Revisão ou Emenda

1 A Organização poderá convocar uma conferência com o objetivo de revisar ou emendar a presente Convenção.

2 A Organização convocará uma Conferência dos Estados Partes para revisar ou emendar a presente Convenção a pedido de pelo menos um terço dos Estados Partes.

Artigo 17

Depositário

1 Esta Convenção será depositada com o Secretário-Geral.

2 O Secretário-Geral deverá:

(a) informar a todos os Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido :

(i) toda nova assinatura ou depósito de um instrumento, assim como a data em que ocorrer;

(ii) a data de entrada em vigor da presente Convenção;

(iii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia da presente Convenção, assim como a data do depósito e a data em que a denúncia terá efeito; e

(iv) outras declarações e notificações feitas em virtude da presente Convenção.

(b) remeterá cópias autênticas certificadas da presente Convenção a todos os Estados que tenham assinado ou aderido à mesma.

Artigo 18

Envio às Nações Unidas

Assim que a presente Convenção entre em vigor, o Secretário-Geral remeterá o texto da Convenção à Secretaria das Nações Unidas para efeitos de registro e publicação, em conformidade com o disposto no artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo 19

Idiomas

Esta Convenção está redigida em um só exemplar original nos idiomas árabe, chinês, espanhol, francês, inglês e russo, sendo cada texto igualmente autêntico.

FEITO EM LONDRES, em 23 de março de dois mil e um.

EM FÉ DO QUE os abaixo-assinados, sendo devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram esta Convenção.

ANEXO

**CERTIFICADO DE SEGURO OU OUTRA GARANTIA FINANCEIRA RELATIVO À
RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANO CAUSADO POR POLUIÇÃO DE ÓLEO DO PRÓPRIO NAVIO
(BUNKER OIL)**

Emitido em conformidade com as disposições do artigo 7 da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição de Óleo do próprio Navio (*Bunker Oil*), de 2001

Nome do Navio	Número e letras indicativas	Número IMO de Identificação	Porto de Registro	Nome e endereço completo do principal local de negócios do proprietário registrado

Certifica-se que o navio acima mencionado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira que cumpre com as disposições do artigo 7 da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição de Óleo do próprio Navio (*Bunker Oil*), de 2001.

Tipo de garantia

Duração da garantia

Nome e endereço do(s) segurador(es) e/ou fiador(es)

Nome

Endereço

Este certificado é válido até

Emitido ou autenticado pelo Governo de

(Designação completa do Estado)

OU

O seguinte texto será utilizado quando um Estado Parte faça uso do disposto no artigo 7(3):

Este certificado foi emitido com a autorização do Governo de(designação completa do Estado) por.....(nome da instituição ou organização)

..... a

(Local) (Data)

.....
(Assinatura e título do funcionário que emite ou autentica o certificado)

Notas explicativas:

1. Se desejado, a designação do Estado poderá mencionar a autoridade pública competente do país em que se emite o certificado;
 2. Se a importância total da garantia tiver sido fornecida por mais de uma fonte, a importância de cada uma delas deverá ser indicada.
 3. Se a garantia tiver formas distintas, estas deverão ser discriminadas.
 4. O dado “Duração da garantia” deve estipular a data em que tal garantia começará a ter efeito.
 5. O dado “Endereço” do(s) segurador(es) e/ou fiador (es) deverá indicar o endereço do principal local de negócios do(s) segurador(es) e/ou fiador(es). Se for o caso, deve ser indicado o local de negócios em que foi feito o seguro ou outra garantia.
-

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



IMO

E

INTERNATIONAL CONFERENCE ON
LIABILITY AND COMPENSATION FOR
BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001

LEG/CONF.12/19
27 March 2001
Original: ENGLISH

Agenda item 8

**ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS,
RECOMMENDATIONS
AND RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE**

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

Text approved by the Conference

The States Parties to this Convention,

RECALLING article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

RECALLING ALSO article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall co-operate in the further development of relevant rules of international law,

NOTING the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

NOTING ALSO the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

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:
 - (iii) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
 - (iv) 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.

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

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
(Place)

On
(Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

6. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
 7. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
 8. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
 9. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
 10. 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.
-

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE
RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN
POR LOS HIDROCARBUROS PARA
COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001

Punto 8 del orden del día

LEG/CONF.12/19

27 marzo 2001

Original: INGLÉS

**APROBACIÓN DEL ACTA FINAL Y DE TODO INSTRUMENTO,
RECOMENDACIÓN
Y RESOLUCIÓN QUE RESULTEN DE LA LABOR DE LA CONFERENCIA**

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL
NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS
HIDROCARBUROS
PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001**

Texto aprobado por la Conferencia

Los Estados Partes en el presente Convenio,

RECORDANDO el artículo 194 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, que establece que los Estados tomarán todas las medidas que sean

necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo 235 de dicha Convención, que prevé que, a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en el ulterior desarrollo de las normas

de derecho internacional pertinentes,

TOMANDO NOTA de que el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, y el Convenio internacional sobre la

constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por

hidrocarburos, 1992, garantizan la indemnización de las personas que sufren daños debidos a la

contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía

marítima,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, se adoptó para ofrecer una indemnización adecuada, pronta y

efectiva por los daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de

sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

RECONOCIENDO la importancia de establecer una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos que esté vinculada a una limitación adecuada del

nivel de dicha responsabilidad,

CONSIDERANDO que se necesitan medidas complementarias para garantizar el pago de una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación

resultante de fugas o descargas de hidrocarburos para combustible procedentes de los buques,

DESEOSOS de adoptar reglas y procedimientos internacionales uniformes para determinar las cuestiones relativas a la responsabilidad y ofrecer una indemnización adecuada en

tales casos,

CONVIENEN:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

1 "Buque": toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea.

2 "Persona": todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, con inclusión de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas.

3 "Propietario del buque": el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque.

4 "Propietario inscrito": la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en ese

Estado como armador del buque, por "propietario inscrito" se entenderá dicha compañía.

5 "Hidrocarburos para combustible": todos los hidrocarburos de origen mineral, incluidos los lubricantes, utilizados o que se vayan a utilizar para la explotación o propulsión del buque y

todo residuo de los mismos.

6 "Convenio de Responsabilidad Civil": el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, enmendado.

7 "Medidas preventivas": todas las medidas razonables que con posterioridad a un suceso tome cualquier persona con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación.

8 "Suceso": todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común, que cause daños debidos a contaminación o que cree una amenaza grave e inminente de causar tales daños.

9 "Daños debidos a contaminación":

a) las pérdidas o daños ocasionados fuera del buque por la contaminación resultante de la fuga o la descarga de hidrocarburos para combustible procedentes de ese buque, dondequiera que se produzca tal fuga o descarga, si bien la indemnización por deterioro del medio ambiente, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; y

b) el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas.

10 "Estado de matrícula del buque": respecto de un buque matriculado, el Estado en que se

halle matriculado el buque, y respecto de un buque no matriculado, el Estado cuyo pabellón

tenga derecho a enarbolar el buque.

11 "Arqueo bruto": el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas sobre la medición del arqueo que figuran en el anexo 1 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

12 "Organización": la Organización Marítima Internacional.

13 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:

a) los daños debidos a contaminación ocasionados:

i) en el territorio de un Estado Parte, incluido su mar territorial, y

ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Parte, establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Parte no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;

b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

Artículo 3

Responsabilidad del propietario del buque

1 Salvo en los casos estipulados en los párrafos 3 y 4, el propietario del buque en el momento de producirse un suceso será responsable de los daños debidos a contaminación ocasionados por cualesquiera hidrocarburos para combustible que el buque lleve a bordo, o que

procedan de dicho buque, con la salvedad de que, si un suceso está constituido por una serie de

acaecimientos que tienen el mismo origen, la responsabilidad recaerá sobre el que fuera

propietario del buque en el momento de producirse el primero de esos acaecimientos.

2 En caso de que más de una persona sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el

párrafo 1, su responsabilidad será solidaria.

3 No se imputará responsabilidad alguna por daños debidos a contaminación al propietario

del buque si éste prueba que:

a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o

b) los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o

c) los daños se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.

4 Si el propietario del buque prueba que los daños debidos a contaminación resultaron total

o parcialmente de una acción u omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la

intención de causarlos, o de la negligencia de esa persona, el propietario del buque podrá ser

exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.

5 No podrá promoverse contra el propietario del buque ninguna reclamación de indemnización por daños debidos a contaminación que no se ajuste al presente Convenio.

6 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio del derecho del propietario

del buque a interponer los recursos que pueda tener a su disposición independientemente del

presente Convenio.

Artículo 4

Exclusiones

1 El presente Convenio no será aplicable a los daños ocasionados por contaminación, según

se definen éstos en el Convenio de Responsabilidad Civil, sea o no pagadera una indemnización

con respecto a ellos en virtud de ese Convenio.

- 5 - LEG/CONF.12/19

I:\CONF\LEG\12\19.doc

2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o

explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento

considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.

3 Un Estado Parte podrá decidir aplicar el presente Convenio a sus buques de guerra u otros

buques de los mencionados en el párrafo 2, en cuyo caso lo notificará al Secretario General,

especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.

4 Con respecto a los buques cuya propiedad corresponda a un Estado Parte y que estén dedicados a servicios comerciales, todo Estado podrá ser demandado ante las jurisdicciones señaladas en el artículo 9 y habrá de renunciar a todos los medios de defensa en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.

Artículo 5

Sucesos en los que participen dos o más buques

Cuando se produzca un suceso en el que participen dos o más buques y del que resulten daños debidos a contaminación, los propietarios de todos los buques de que se trate, a menos que estén exonerados en virtud del artículo 3, serán solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa atribuir razonablemente a nadie por separado.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho del propietario del buque y de la persona o personas que provean un seguro u otra garantía financiera de limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, como el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

Artículo 7

Seguro o garantía financiera obligatorios

1 El propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1 000 matriculado en un Estado Parte tendrá obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o entidad financiera similar, que cubra la responsabilidad del propietario inscrito por los daños debidos a contaminación, por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

2 A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte,

expedirá o refrendará dicho certificado la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. El certificado se ajustará al modelo

que figura en el anexo del presente Convenio y contendrá los pormenores siguientes:

- a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;
- b) nombre y domicilio social principal del propietario inscrito;
- c) número IMO de identificación del buque;
- d) tipo de garantía y duración de la misma;
- e) nombre y domicilio social principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro o la garantía; y
- f) periodo de validez del certificado, que no será mayor que el periodo de validez del seguro o de la garantía.

3 a) Todo Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado a que se hace referencia en el párrafo 2. Tal institución u organización informará a ese Estado de la expedición de cada certificado. En todos los casos, los Estados Partes garantizarán plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido y se comprometerán a garantizar los medios necesarios para cumplir esa obligación.

b) Todo Estado Parte notificará al Secretario General:

- i) las responsabilidades y las condiciones concretas de la autorización concedida a las instituciones u organizaciones reconocidas por él;
- ii) la revocación de tal autorización; y
- iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.

La autorización concedida no surtirá efecto antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que dicha autorización se haya notificado al Secretario General.

c) La institución u organización autorizada para expedir certificados de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo estará, como mínimo, facultada para retirar los certificados si las condiciones que se impusieron al expedirlos no se mantienen. En todos los casos, la institución u organización informará al Estado en cuyo nombre se haya expedido el certificado de la retirada de éste.

4 El certificado será extendido en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas y, cuando el Estado así lo decida, se podrá omitir el idioma oficial de éste.

5 El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia en poder de las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en

un Estado Parte, en poder de las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado.

6 El seguro o la garantía financiera no satisfarán lo prescrito en el presente artículo si, por razones que no sean la expiración del periodo de validez del seguro o de la garantía especificado

en el certificado expedido en virtud del párrafo 2, pudieran dejar de tener vigencia antes de que

hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las

autoridades mencionadas en el párrafo 5, a menos que el certificado se haya entregado a dichas

autoridades o se haya expedido uno nuevo dentro del citado periodo. Las disposiciones precedentes serán igualmente aplicables a cualquier modificación que tenga por resultado que el

seguro o la garantía dejen de satisfacer lo prescrito en el presente artículo.

7 El Estado de matrícula del buque determinará, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, las condiciones de expedición y validez del certificado.

8 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará como un impedimento para

que un Estado Parte confíe en la información obtenida de otros Estados, la Organización u otras

organizaciones internacionales en relación con la solvencia de los proveedores del seguro o

garantía financiera a los efectos del presente Convenio. En tales casos, el Estado Parte que

confía en dicha información no se libera de su responsabilidad en tanto que Estado expedidor del

certificado prescrito en el párrafo 2.

9 Los certificados expedidos o refrendados con la autoridad de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Partes a los efectos del presente Convenio y serán considerados

por los demás Estados Partes como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o

refrendados por ellos incluso si se han expedido o refrendado con respecto a un buque no matriculado en un Estado Parte. Un Estado Parte podrá solicitar en cualquier momento una

consulta con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado si estima que el asegurador

o el fiador que se citan en el certificado no tienen solvencia financiera suficiente para cumplir las

obligaciones que impone el presente Convenio.

10 Podrá promoverse una reclamación de indemnización de daños debidos a contaminación

directamente contra el asegurador o contra toda persona proveedora de la garantía financiera que

cubra la responsabilidad del propietario inscrito del buque por los daños ocasionados. En tal caso, el demandado podrá invocar los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario del buque) que hubiese tenido derecho a invocar el propietario del buque mismo, incluida la limitación de la responsabilidad contemplada en el

artículo 6. El demandado también podrá, aunque el propietario del buque no tenga derecho a

limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, limitar su responsabilidad a una cuantía equivalente a la del seguro o garantía financiera que tenga obligación de mantener de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1. Además, el demandado

podrá hacer valer como medio de defensa el que los daños resultaron de la conducta dolosa del

propietario del buque, pero no podrá invocar ningún otro de los medios de defensa que le hubiera

sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario del buque contra su persona. El

demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir que el propietario del buque concorra en el

procedimiento.

11 Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que enarbole su

pabellón y esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo, a menos que se le haya expedido un

certificado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2 ó 14.

12 A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que,

de conformidad con su legislación nacional, todo buque de arqueos brutos superior a 1 000, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o

que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto

por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1.

13 No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, todo Estado Parte podrá notificar al Secretario

General que, a los efectos de lo dispuesto en el párrafo 12, los buques no estarán obligados a

llevar a bordo o presentar el certificado prescrito en el párrafo 2 cuando entren en un puerto

situado en su territorio o salgan de él o cuando arriben a una terminal mar adentro situada en su

mar territorial o salgan de ella, siempre y cuando el Estado Parte que expida el certificado prescrito en el párrafo 2 haya notificado al Secretario General que mantiene un registro

de

formato electrónico al que pueden acceder todos los Estados Partes y que demuestra la existencia del certificado y permite a los Estados Partes cumplir las obligaciones que les impone el párrafo 12.

14 Si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque que sea propiedad de un Estado Parte, las disposiciones pertinentes del presente artículo no serán de aplicación a dicho buque, pero éste habrá de llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta dentro de los límites estipulados en el párrafo 1. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo prescrito en el párrafo 2.

15 Todo Estado podrá declarar en el momento de ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio, o de adherirse al mismo, o en cualquier momento posterior, que el presente artículo no se aplicará a los buques que operen exclusivamente en la zona de ese Estado a que se hace referencia en el artículo 2 a) i).

Artículo 8

Plazos

Los derechos de indemnización estipulados en el presente Convenio prescribirán a menos que se interponga una acción con arreglo al mismo dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se produjeron los daños. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños. Cuando el suceso esté constituido por una serie de acaecimientos, el plazo de seis años se contará a partir de la fecha del primer acaecimiento.

Artículo 9

Jurisdicción

1 Cuando un suceso haya ocasionado daños debidos a contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona mencionada en el artículo 2 a) ii) de uno o más Estados Partes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños en ese territorio, incluido el mar territorial, o en esa zona, las reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque, el asegurador o cualquier otra persona que proporcione la garantía para cubrir la responsabilidad del propietario del buque sólo podrán promoverse ante los tribunales de esos Estados Partes.

2 Se informará al demandado con antelación suficiente de cualquier medida adoptada en virtud del párrafo 1.

3 Cada Estado Parte garantizará que sus tribunales tienen jurisdicción para entender de las demandas de indemnización contempladas en el presente Convenio.

Artículo 10

Reconocimiento y ejecución

1 Todo fallo dictado por un tribunal con jurisdicción conforme a lo dispuesto en el artículo 9 que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen, donde ya no esté sujeto a

procedimientos ordinarios de revisión, será reconocido en cualquier otro Estado Parte, salvo que:

a) se haya obtenido fraudulentamente; o

b) no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándolo de la oportunidad de presentar su defensa.

2 Los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 serán de cumplimiento obligatorio en todos

los Estados Partes tan pronto como se hayan satisfecho las formalidades exigidas en esos Estados. Esas formalidades no permitirán que se revise el fondo de la demanda.

Artículo 11

Cláusula de derogación

El presente Convenio derogará cualquier otro convenio que, en la fecha en que se abra a la firma, esté en vigor o abierto a la firma, ratificación o adhesión, pero sólo en la medida en que

tal convenio esté en conflicto con él; sin embargo, nada de lo dispuesto en el presente artículo

afectará a las obligaciones que los Estados Partes tengan para con los Estados que no sean partes

en el presente Convenio en virtud de tal convenio.

Artículo 12

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Convenio estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el 1 de octubre de 2001 hasta el 30 de septiembre de 2002, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

2 Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

4 Cuando se deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio que sea aplicable a todos

los Estados Partes existentes o después de cumplidas todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la enmienda respecto de esos Estados Partes, se entenderá que dicho instrumento se aplica al Convenio modificado por esa enmienda.

Artículo 13

Estados con más de un régimen jurídico

1 Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al mismo que el presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o

varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2 Esa declaración se notificará al Secretario General, y en ella se hará constar expresamente

a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.

3 En relación con un Estado Parte que haya hecho tal declaración:

a) en la definición de "propietario inscrito" que figura en el artículo 1 4), las referencias a un Estado se entenderán como referencias a la unidad territorial de que se trate;

b) las referencias al Estado de matrícula del buque y, por lo que respecta al certificado de seguro obligatorio, al Estado que lo expide o lo refrenda, se entenderán como referencias a la unidad territorial en que está matriculado el buque y que expide o refrenda el certificado, respectivamente;

c) las referencias en el presente Convenio a las disposiciones de la legislación nacional se entenderán como referencias a las disposiciones de la legislación de la unidad territorial de que se trate; y

d) las referencias en los artículos 9 y 10 a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en los Estados Partes se entenderán como referencias a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en la unidad territorial de que se trate.

Artículo 14

Entrada en vigor

1 El presente Convenio entrará en vigor un año después de la fecha en que 18 Estados, incluidos cinco Estados con buques cuyo arqueado bruto combinado, en cada uno, no sea inferior

a 1 000 000, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o

hayan depositado el correspondiente instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o

adhesión en poder del Secretario General.

2 Para todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera al mismo, una vez cumplidas las condiciones relativas a la entrada en vigor que establece el párrafo 1, el presente Convenio entrará en vigor a los tres meses de haber depositado ese Estado

el instrumento pertinente.

Artículo 15

Denuncia

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento posterior a la fecha en que entre en vigor para ese Estado.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento en poder del Secretario General.

3 La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de depósito del instrumento de denuncia en poder del Secretario General, o al expirar cualquier otro plazo más largo que se haga

constar en dicho instrumento.

Artículo 16

Revisión o enmienda

1 La Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2 La Organización convocará una Conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el presente Convenio a petición de por lo menos un tercio de los Estados Partes.

Artículo 17

Depositario

1 El presente Convenio será depositado en poder del Secretario General.

2 El Secretario General:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de:

i) toda nueva firma o depósito de un instrumento, así como de la fecha en que se produzca;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio, así como de la fecha del depósito y la fecha en que surta efecto la denuncia; y

iv) otras declaraciones y notificaciones hechas en virtud del presente Convenio;

b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

Artículo 18

Envío a las Naciones Unidas

Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General remitirá el texto del Convenio a la Secretaría de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de

conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 19

Idiomas

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico.

HECHO EN LONDRES el día veintitrés de marzo de dos mil uno.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

ANEXO

**CERTIFICADO DE SEGURO U OTRA GARANTÍA FINANCIERA RELATIVO
A LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA
COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES**

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001

**Nombre del
buque**

**Número o letras
distintivos**

**Nº IMO de
identificación del buque**

**Puerto de
matrícula**

**Nombre y domicilio social
principal completo del
propietario inscrito**

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía

financiera que satisface lo prescrito en el artículo 7 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil

nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001.

Tipo de garantía

Duración de la garantía

.....
Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre

Dirección

.....
Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

.....
(Nombre completo del Estado)

O

Esta fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el artículo 7 3):

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de ... (nombre completo del Estado)

por ... (nombre de la institución u organización)

En a

.....
(Lugar) (Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)

Notas explicativas:

1 A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.

2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.

3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.

4 En el epígrafe "Duración de la garantía", indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.

5 En el epígrafe "Dirección" del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores), indíquese el domicilio social principal del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el domicilio social en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.
