

الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن
أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001

2001 年国际燃油污染损害民事责任公约

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

CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE
POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
БУНКЕРНЫМ ТОПЛИВОМ 2001 ГОДА

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

2001 年国际燃油污染损害民事责任公约

本公约各当事国，

忆及《1982 年联合国海洋法公约》第 194 条规定，各国应采取所有必要措施防止、减少和控制海洋环境污染，

还忆及该公约第 235 条规定，为确保对海洋环境污染所致所有损害作出迅速和适当的赔偿，各国应进行合作，进一步制定有关国际法律规则，

注意到《1992 年国际油污损害民事责任公约》和《1992 年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》，在确保因船舶海上散装运输的油类的逸出或排放而蒙受污染损害的人员获得赔偿方面的成功，

还注意到通过了《1996 年国际海上运输有害有毒物质损害的责任和赔偿公约》，以便对海上运输有害有毒物质事故造成的损害提供适当、迅速和有效赔偿，

认识到确立与该责任程度的适当限制相关的对各种形式油污的严格责任的重要性，

考虑到补充措施对于确保对因船舶燃油的逸出或排放而造成的污染损害作出适当和有效的赔偿支付是必要的，

期望通过在此类事件中确定责任问题和提供适当赔偿的统一国际规则和程序，

兹协议如下：

第 1 条

定 义

就本公约而言：

- 1 “船舶”系指无论何种类型的任何海船和海上航行器。
- 2 “人员”系指任何个人或合伙人或任何公共或私人机构，无论是否系法人，包括国家或其任何构成部分。

- 3 “船舶所有人”系指船舶的所有人，包括船舶的登记所有人、光船承租人、管理人和经营人在内。
- 4 “登记所有人”系指登记为船舶的所有人的一个或多个人员，或在没有登记时，拥有船舶的一个或多个人员。然而，当船舶为国家所有并由在该国登记为该船经营人的公司营运时，“登记所有人”应系指此种公司。
- 5 “燃油”系指用于或拟用于船舶运行或推进的包括润滑油在内的任何烃类矿物油，以及此类油的任何残余物。
- 6 “《民事责任公约》”系指经修正的《1992 年国际油污损害民事责任公约》。
- 7 “预防措施”系指事故发生后任何人员采取的防止或尽量减少污染损害的任何合理措施。
- 8 “事故”系指具有同一起源的、造成污染损害或造成引起此种损害的严重和紧迫威胁的一起事件或一系列事件。
- 9 “污染损害”系指：
 - (a) 由任何地点发生的船舶燃油逸出或排放造成的污染所致的船外损失或损害，但不包括此种损害的利润损失在内的环境损害赔偿，应限于实际采取或将要采取的合理恢复措施的费用；和
 - (b) 预防措施的费用和由预防措施造成的进一步损失或损害。
- 10 “船舶登记国”对登记船舶，系指该船的登记国家；对未登记船舶，系指该船有权悬挂其国旗的国家。
- 11 “总吨位”系指按照《1969 年国际船舶吨位丈量公约》附件 1 中所载吨位丈量规则计算的总吨位。
- 12 “本组织”系指国际海事组织。
- 13 “秘书长”系指本组织秘书长。

第 2 条

适用范围

本公约应仅适用于：

- (a) 下列区域内造成的污染损害：

- (i) 当事国的领土，包括领海，和
 - (ii) 当事国按照国际法确定的专属经济区，或者，如当事国未确定此种区域，由该国按照国际法确定的在该国领海外并与之毗邻的、从其领海宽度测量基线起算不超过 200 浬的一个区域；
- (b) 无论何处采取的防止或尽量减少此种损害的预防措施。

第 3 条

船舶所有人的责任

- 1 除第 3 和 4 款所规定者外，事故发生时的船舶所有人应对由船上或源自船舶的任何燃油造成的污染损害负责，但如某一事故系由具有同一起源的系列事件构成，则该责任应由此系列事件的首次事件发生时的船舶所有人承担。
- 2 如按第 1 款由多人负责，则应为连带责任。
- 3 如船舶所有人作出如下证明，则该船舶所有人不应承担污染损害责任：
 - (a) 损害系由战争、敌对、内战、暴乱行为或异常、不可避免和不可抗拒性质的自然现象所引起；或
 - (b) 损害完全系由第三方故意造成损害的行为或不作为所引起；或
 - (c) 损害完全系由负责维护灯标或其它助航仪器的任何政府或其它当局在履行该职责时的疏忽或其它错误行为所引起。
- 4 如船舶所有人证明，污染损害全部或部分系由蒙受损害的人员故意造成损害的行为或不作为或该人员的疏忽所引起，则船舶所有人可被全部或部分免除对该人员的责任。
- 5 除非按照本公约，否则不得向船舶所有人提出任何污染损害赔偿。
- 6 本公约中的任何规定均不应损害独立于本公约的船舶所有人的任何追索权。

第 4 条

排除规定

- 1 本公约不应适用于《民事责任公约》中规定的污染损害，无论根据该公

约是否应对其作出赔偿。

2 除第 3 款规定者外，本公约的规定不应适用于军舰、海军辅助船或由国家拥有或经营、在其时仅用于政府非商业服务的其它船舶。

3 当事国可决定将本公约应用于第 2 款中所述的军舰或其它船舶；在此种情况下，它应将此事通知秘书长，说明此种应用的限制性规定。

4 对于当事国拥有并用于商业目的的船舶，每一国家均应接受在第 9 条规定的管辖权内的诉讼，并应放弃其以主权国地位为基础的所有辩护。

第 5 条

涉及两艘或更多船舶的事故

当发生涉及两艘或更多船舶的事故并引起污染损害时，所有有关船舶的船舶所有人，除根据第 3 条被免除者外，应对不能合理分开的所有此种损害负连带责任。

第 6 条

责任限制

本公约中的任何规定均不应影响船舶所有人或提供保险或其它经济担保的一个或多个人员，根据诸如经修正的《1976 年海事索赔责任限制公约》等任何适用的国家或国际体系，限制责任的权利。

第 7 条

强制保险或经济担保

1 在当事国登记的总吨位大于 1000 吨的船舶的登记所有人，需要保持保险或诸如银行或类似金融机构的担保等其它经济担保，以支付登记所有人的污染损害责任，其金额等于适用的国家或国际限制体系规定的责任限额，但在所有情况下均不应超过按照经修正的《1976 年海事索赔责任限制公约》计算的金额。

2 在当事国有关当局确定已履行第 1 款的规定后，应向每一船舶颁发一份证书，证明按照本公约的规定，保险或其它经济担保有效。对于在当事国登记的船舶，此种证书应由船舶登记国的有关当局颁发或认证；对于不在当事国登记的船舶，它可由任何当事国的有关当局颁发或认证。该证书应采取本公约附件中所列范本的格式，并应载有下列细目：

- (a) 船名、识别号或字符和登记港;
 - (b) 登记所有人的姓名和主要营业地;
 - (c) 海事组织船舶识别号;
 - (d) 担保类型和期限;
 - (e) 保险人或提供担保的其它人员的姓名和主要营业地, 以及如适当时, 确立保险或担保的营业地;
 - (f) 证明的有效期。它不应长于保险或其它担保的有效期。
- 3 (a) 当事国可授权其承认的机构或组织颁发第 2 款中所述的证书。此种机构或组织应将每一证书的颁发通知该国。在所有情况下, 该当事国均应完全保证如此颁发的证书的完整性和准确性, 并应承诺确保作出履行该义务的必要安排。
- (b) 当事国应将下列事项通知秘书长:
- (i) 其承认的机构或组织的具体责任和授权条件;
 - (ii) 此种授权的撤销; 和
 - (iii) 此种授权或撤销此种授权的生效日期。

授权不应在向秘书长发出此种通知的日期前三个月生效。

- (d) 按本款受权颁发证书的机构或组织应至少有权撤销未保持颁证条件的证书。在所有情况下, 该机构或组织均应向代其颁发证书的国家报告此种撤销。
- 4 证书应以发证国的一种或多种官方语文写成。如所用语文不是英文、法文或西班牙文, 则条文应包括其中一种语文的译文; 如该国如此决定, 则可略去其本国的官方语文。
- 5 证书应携带于船上, 副本应由保管船舶登记记录的当局保存, 或者, 如果船舶未在当事国登记, 则由发证或认证当局保存。
- 6 保险或其它经济担保, 如果会因除根据本条第 2 款所发证书中规定的保险或担保有效期期满之外的其它原因在向本条第 5 款所述当局发出终止通知之日起算三个月之前失效, 则应符合本条的要求, 除非在上述期限内向这些当局交出了该证书或颁发了新证书。前述规定应同样适用于引起保险或担

保不再符合本条要求的任何修改。

7 船舶登记国应以本条规定为准，确定证书的颁发条件和有效性。

8 本公约中的任何规定均不得解释为不准当事国依赖从其它国家或本组织或其它国际组织获得的有关本公约范围内的保险或经济担保提供者的财务状况的信息。在这种情况下，依赖此种信息的当事国未被解除第 2 款规定的发证国责任。

9 就本公约而言，经当事国授权颁发或认证的证书，应被其它当事国接受，并应被其它当事国视为与由其颁发或认证的证书具有同等效力，即使系对不在当事国登记的船舶所颁发或认证者亦然。当事国如认为保险证书中所指明的保险人或担保人在经济上不能履行本公约规定的义务，则可随时要求和发证或认证国磋商。

10 任何污染损害索赔均可直接向为登记所有人的污染损害责任提供经济担保的保险人或其它人员提出。在这种情况下，被告人可行使船舶所有人有权行使的辩护（船舶所有人的破产或结业除外），包括第 6 条规定的限制。此外，即使船舶所有人无权享受第 6 条规定的责任限制，被告人仍可将责任限制至与第 1 款要求保持的保险或其它经济担保金额相等的金额。再者，被告人还可行使污染损害系由船舶所有人的有意不端行为而引起的抗辩，但是被告人不得行使在船舶所有人向被告提起的诉讼中被告人可能有权行使的任何其它抗辩。被告人在任何情况下均应有权要求船舶所有人参与诉讼。

11 除非根据第 2 或 14 款颁发了证书，否则当事国不得准许适用于本条的悬挂其国旗的船舶在任何时间进行营运。

12 以本条规定为准，每一当事国应根据其国家法律确保，在任何地点登记的、进入或离开其领土中的港口或抵达或离开其领海中的离岸设施的任何大于 1000 总吨位的船舶，均有金额为第 1 款规定者的有效保险或其它担保。

13 尽管有第 5 款的规定，但如颁发第 2 款所要求的证书的当事国业已通知秘书长它有以电子方式保存的、可供所有当事国存取的记录来证明该证书的存在，并能使各当事国履行第 12 款规定的义务，则当事国可通知秘书长，就第 12 款而言，船舶在进入或离开其领土中的港口或抵达或离开离岸设施时，无需在船上携带或出示第 2 款要求的证书。

14 如果当事国拥有的船舶未保持保险或其它经济担保，则本条的相关规定不应适用于此种船舶，但该船应携带其登记国有关当局颁发的证书，说明该船系由该国所拥有，并且该船的责任已按第 1 款规定的限额进行保险。此种证书应尽可能符合第 2 款所述的范本。

15 当事国可在批准、接受、核准或加入本公约时，或在此后的任何时间宣布：本条不适用于仅在第 2 (a)(i)条所述的该国的区域内营运的船舶。

第 8 条

时 限

除非在从损害发生之日起算的三年内按本公约提起诉讼，否则本公约规定的赔偿享有权应消失。然而，在任何情况下，都不得在从造成损害的事故发生之日起超过六年提起诉讼。如果事故系由系列事件构成，则该六年期限应从首次事件的日期起算。

第 9 条

管辖权

1 如事故在一个或多个当事国的领土包括领海或第 2(a)(ii)条中所述区域造成污染损害，或在此种领土包括领海或在此种区域内采取了预防措施来防止或尽量减少污染损害，则对船舶所有人、保险人或提供船舶所有人责任担保的其它人员的赔偿诉讼，可仅在任何此种当事国的法院中提起。

2 应向每一被告人发出根据第 1 款提起诉讼的合理通知。

3 每一当事国应确保其法院具有受理本公约所规定的索赔诉讼的管辖权。

第 10 条

承认和执行

1 具有第 9 条规定的管辖权的法院作出的任何判决，如在原判决地国具有执行力而无需再作一般形式的检查，应在任何当事国中得到承认，除非：

(a) 判决系以欺诈而获得；或

(b) 被告人未得到合理通知和陈述其案件的公正机会。

2 根据第 1 款得到承认的判决，在该国要求的手续一经履行，即应在每一当事国执行。这些手续不应允许对案情作重新审理。

第 11 条

取代条款

本公约应取代在本公约开放供签署之日的任何现行或开放供签署、批准

或加入的公约，但仅限于此种公约与其相冲突的范围内；然而，本条中的任何规定均不应影响此种公约规定的当事国对于非本公约当事国的国家的义务。

第 12 条

签署、批准、接受、核准和加入

- 1 本公约应自 2001 年 10 月 1 日至 2002 年 9 月 30 日在本组织总部开放供签署，并于此后继续开放供加入。
- 2 各国可以下列方式表示同意受本公约约束：
 - (a) 签署并对批准、接受或核准无保留；
 - (b) 签署而有待批准、接受或核准，随后予以批准、接受或核准；或
 - (c) 加入。
- 3 批准、接受、核准或加入，应以向秘书长交存一份相应文件的方式作出。
- 4 在本公约某一修正案对所有现有当事国生效后或在完成了该修正案对这些当事国生效所需的所有措施后交存的批准、接受、核准或加入的任何文件，应被视为适用于经该修正案修订的本公约。

第 13 条

有多个法律制度的国家

- 1 如果对本公约处理的事项一国具有适用不同法律制度的两个或更多领土单元，则它可在签署、批准、接受或加入时声明，本公约应适用于其所有领土单元，或仅适用于其中一个或多个单元，并可随时提交另一个声明对该声明加以修改。
- 2 任何此种声明均应通知秘书长，并应说明本公约适用的领土单元。
- 3 对于作出此种声明的当事国：
 - (a) 在第 1(4)条“登记所有人”的定义中，对国家的提及应解释为对此种领土单元的提及；
 - (b) 对船舶登记国的提及，和就强制性保险证书而言，对发证或认证国的提及，应解释为分别系指船舶登记的领土单元及发证和认证的领土单元；

- (c) 在本公约中对国家法律要求的提及,应解释为对有关领土单元的法律要求的提及; 和
- (d) 在第 9 和 10 条中对法院和对必须在各个当事国中得到承认的判决的提及,应解释为分别系指有关领土单元的法院和必须在有关领土单元中得到承认的判决。

第 14 条

生 效

- 1 本公约应在包括各有累计总吨位不少于一百万的五个国家在内的十八个国家签署了公约并对批准、接受或核准无保留之日或向秘书长交存了批准、接受、核准或加入文件之日后一年生效。
- 2 对于在达到第 1 款中的生效条件后批准、接受、核准或加入的任何国家,本公约应在此种国家交存相应文件之日后三个月生效。

第 15 条

退 出

- 1 任何当事国可在本公约对该国生效之日后随时退出本公约。
- 2 退出应以向秘书长交存文件的方式作出。
- 3 退出应在向秘书长交存退出文件后一年或退出文件可能规定的更长期限生效。

第 16 条

修订或修正

- 1 本组织可召开修订或修正本公约的会议。
- 2 本组织应在不少于三分之一的当事国提出要求后,召开修订或修正本公约的当事国会议。

第 17 条

保存人

- 1 本公约应交由秘书长保存。

2 秘书长应：

- (a) 将下列事项通知签署或加入本公约的所有国家：
 - (i) 每一新的签署或文件交存及其日期；
 - (ii) 本公约的生效日期；
 - (iii) 退出本公约的任何文件的交存及交存日期和退出生效日期；
和
 - (iv) 根据本公约作出的其它声明和通知。
- (b) 将本公约的核证无误副本发送所有签署国和加入本公约的所有国家。

第 18 条

发送联合国

本公约一经生效，秘书长即应按《联合国宪章》第 102 条将其文本发送联合国秘书处，以供登记和公布。

第 19 条

语 文

本公约正本一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，每一文本具有同等效力。

二〇〇一年三月二十三日订于伦敦。

下列具名者，均经各自政府授权，特签署本公约，以昭信守。

附 件

燃油污染损害民事责任的保险或其它经济担保证书

按《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》第 7 条规定颁发

船 名	识别号或字符	海事组织船舶 识别号	登记港	登记所有人的姓名和主要营 业地的完整地址

兹证明上述具名的船舶具有符合《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》第 7 条要求的有效保险单或其它经济担保。

担保类型.....

担保期限.....

保险人和 / 或担保人名和地址

姓名

地址.....

.....

本证书有效至.....

由.....

(国家全称)

.....政府颁发或认证

或 者

当事国使用第 7 (3) 条时, 应使用下列条文

本证书系经.....(国家全称)政府授权, 由.....(机构或组织名称)颁发

颁发地点..... 颁发日期.....

(地点)

(日期)

.....
(发证或认证官员的签字和职务)

说明：

1. 如需要，国家名称可包括对发证地国主管公共当局的提及。
2. 如担保总额系多个来源提供，则应指明每一来源的金额。
3. 如担保系由几种形式提供，则应对其一一列举。
4. “担保期限”栏必须注明此种担保的生效日期。
5. 保险人和 / 或担保人“地址”栏必须指明保险人和 / 或担保人的主要营业地。如适当，应指明作出保险或其它担保的营业地。

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

The States Parties to this Convention,

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

RECALLING ALSO article 235 of 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:
 - (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
 - (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

Article 3

Liability of the shipowner

1 Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2 Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3 No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

- (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
- (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
- (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

4 If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5 No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

6 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

Article 4

Exclusions

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

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

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

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

Article 5

Incidents involving two or more ships

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

Article 6

Limitation of liability

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

Article 7

Compulsory insurance or financial security

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

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

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

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

- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of :
 - (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;

- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

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

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

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

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

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

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

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

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

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

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

Article 8

Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Article 9

Jurisdiction

1 Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

2 Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3 Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10

Recognition and enforcement

1 Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

- (a) where the judgement was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2 A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article 11

Supersession Clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

- 2 States may express their consent to be bound by this Convention by:
- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
- 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- 4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

Article 13

States with more than one system of law

- 1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
- 2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.
- 3 In relation to a State Party which has made such a declaration:
- (a) in the definition of "registered owner" in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;
 - (b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
 - (c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and
 - (d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognized in, the relevant territorial unit.

Article 14

Entry into Force

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

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

Article 15

Denunciation

1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.

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

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

Article 16

Revision or amendment

1 A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 17

Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

- (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;

- (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
 - (iv) other declarations and notifications made under this Convention.
- (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

Article 18

Transmission to United Nations

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

Article 19

Languages

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

DONE AT LONDON this twenty-third day of March, two thousand and one.

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 On

(Place)

(Date)

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

Explanatory Notes:

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

**CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE
POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTÈ**

Les États Parties à la présente Convention,

RAPPELANT l'article 194 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, qui dispose que les États doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article 235 de cette convention, qui dispose que, en vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les États doivent coopérer pour assurer le développement des règles pertinentes du droit international,

NOTANT le succès de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour ce qui est de garantir une indemnisation des personnes qui subissent des dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés par mer en vrac à bord de navires,

NOTANT ÉGALEMENT que la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses a été adoptée en vue de fournir une indemnisation convenable, prompte et efficace pour les dommages causés par des événements liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses,

RECONNAISSANT qu'il importe d'établir une responsabilité objective pour toutes les formes de pollution par les hydrocarbures qui soit liée à une limitation appropriée du montant de cette responsabilité,

CONSIDÉRANT que des mesures complémentaires sont nécessaires pour assurer le versement d'une indemnisation convenable, prompte et efficace pour les dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures de soute provenant de navires,

DÉSIREUX d'adopter des règles et procédures internationales uniformes pour déterminer les questions de responsabilité et fournir une indemnisation adéquate dans de tels cas,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article 1

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

- 1 "Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.

2 "Personne" signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.

3 "Propriétaire du navire" signifie le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrètement coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire.

4 "Propriétaire inscrit" signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression "propriétaire inscrit" désigne cette compagnie.

5 "Hydrocarbures de soute" signifie tous les hydrocarbures minéraux, y compris l'huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou la propulsion du navire, et les résidus de tels hydrocarbures.

6 "Convention sur la responsabilité civile" signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée.

7 "Mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution.

8 "Événement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage par pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage par pollution.

9 "Dommage par pollution" signifie :

- a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront; et
- b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

10 "État d'immatriculation du navire" signifie, à l'égard d'un navire immatriculé, l'État dans lequel le navire a été immatriculé et, à l'égard d'un navire non immatriculé, l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

11 "Jauge brute" signifie la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

12 "Organisation" signifie l'Organisation maritime internationale.

13 "Secrétaire général" signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

Champ d'application

La présente Convention s'applique exclusivement :

- a) aux dommages par pollution survenus :
 - i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État Partie, et
 - ii) dans la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;
- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

Article 3

Responsabilité du propriétaire du navire

1 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.

2 Lorsque plus d'une personne sont responsables en vertu du paragraphe 1, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

3 Le propriétaire du navire n'est pas responsable s'il prouve :

- a) que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou
- b) que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou
- c) que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

4 Si le propriétaire du navire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire du navire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

5 Aucune demande en réparation d'un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire du navire autrement que sur la base de la présente Convention.

6 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente Convention.

Article 4

Exclusions

1 La présente Convention ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini dans la Convention sur la responsabilité civile, qu'une indemnisation soit due ou non au titre de ce dommage en vertu de cette convention.

2 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3, les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial.

3 Un État Partie peut décider d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 2, auquel cas il notifie sa décision au Secrétaire général en précisant les conditions et modalités de cette application.

4 En ce qui concerne les navires appartenant à un État Partie et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 9 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

Article 5

Événements mettant en cause deux ou plusieurs navires

Lorsqu'un événement met en cause deux ou plusieurs navires et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article 3, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 6

Limitation de la responsabilité

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière de limiter leur responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

Article 7

Assurance obligatoire ou garantie financière

1 Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1000 immatriculé dans un État Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution, pour un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2 Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la présente Convention et comporter les renseignements suivants:

- a) nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit;
- c) numéro OMI d'identification du navire;
- d) type et durée de la garantie;
- e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de toute autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;
- f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3 a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

- b) Un État Partie notifie au Secrétaire général :
 - i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
 - ii) le retrait d'une telle habilitation; et
 - iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.

- c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas maintenues. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4 Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, l'espagnol, ou le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.

5 Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.

6 Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat en vertu du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou de la garantie ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

7 L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

8 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

10 Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation

de la responsabilité en vertu de l'article 6. En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.

11 Un État Partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12 Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire d'une jauge brute supérieure à 1000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire ou une installation au large située dans sa mer territoriale.

13 Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent les ports ou les installations au large situés dans son territoire, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 12.

14 Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

15 Un État peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que le présent article ne s'applique pas aux navires exploités exclusivement à l'intérieur de la zone de cet État visée à de l'article 2 a) i).

Article 8

Délais de prescription

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement consiste en un ensemble de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

Article 9

Tribunaux compétents

1 Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée à l'article 2 a) ii) d'un ou de plusieurs États Parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présentées que devant les tribunaux de ces États Parties.

2 Un préavis raisonnable est donné à chaque défendeur pour toute action intentée en vertu du paragraphe 1.

3 Chaque État Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente Convention.

Article 10

Reconnaissance et exécution des jugements

1 Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 9, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État Partie, sauf :

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

2 Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État Partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article 11

Clause de substitution

La présente Convention l'emporte sur les conventions qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations que les États Parties peuvent avoir, du fait de ces conventions, envers les États qui ne sont pas Parties à la présente Convention.

Article 12

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

- 1 La présente Convention est ouverte à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er octobre 2001 au 30 septembre 2002 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.
- 2 Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par:
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - c) adhésion.
- 3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
- 4 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention à l'égard de tous les actuels États Parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard de ces États Parties, est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée par l'amendement.

Article 13

États ayant plus d'un régime juridique

- 1 S'il possède deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans la présente Convention, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.
- 2 La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.
- 3 Dans le cas d'un État Partie qui a fait une telle déclaration :
 - a) dans la définition du "propriétaire inscrit" donnée à l'article 1 4), les références à un État sont interprétées comme visant une telle unité territoriale;
 - b) les références à l'État d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'État qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme visant respectivement l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et celle qui délivre ou vise le certificat;

- c) les références faites dans la présente Convention aux prescriptions du droit national sont interprétées comme visant les prescriptions du droit de l'unité territoriale pertinente; et
- d) les références faites dans les articles 9 et 10 aux tribunaux des États Parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces États sont interprétées comme visant respectivement les tribunaux de l'unité territoriale pertinente et les jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.

Article 14

Entrée en vigueur

1 La présente Convention entre en vigueur un an après la date à laquelle dix-huit États, y compris cinq États ayant chacun des navires dont la jauge brute totale n'est pas inférieure à 1 million, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2 Pour tout État qui la ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, la présente Convention entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié.

Article 15

Dénonciation

1 La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des États Parties à tout moment après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.

2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3 La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Article 16

Révision ou modification

1 L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente Convention.

2 L'Organisation convoque une conférence des États Parties ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente Convention à la demande du tiers au moins des États Parties.

Article 17

Dépositaire

- 1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.
- 2 Le Secrétaire général :
 - a) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré :
 - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument, ainsi que de leur date;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
 - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et
 - iv) des autres déclarations et notifications faites en vertu de la présente Convention.
 - b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

Article 18

Transmission à l'Organisation des Nations Unies

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 19

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT À LONDRES ce vingt-trois mars deux mille un.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

ANNEXE

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE
RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE

Délivré conformément aux dispositions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001
sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

Type de garantie.....
.....

Durée de la garantie.....
.....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom.....

Adresse.....
.....

Le présent certificat est valable jusqu'au.....

Délivré ou visé par le Gouvernement de.....

(nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions de l'article 7 3).

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de(nom complet de l'État) par
.....(nom de l'institution ou de l'organisme)

À le
(lieu) (date)

.....
(signature et titre du fonctionnaire qui délivre
ou vise le certificat)

Notes explicatives :

1. En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
4. Dans la rubrique "Durée de la garantie", il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.
5. Dans la rubrique "Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)", il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ БУНКЕРНЫМ ТОПЛИВОМ

Государства-участники настоящей Конвенции,

ССЫЛАЯСЬ на статью 194 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, которая предусматривает, что государства принимают все меры, необходимые для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью 235 этой Конвенции, которая предусматривает, что с целью обеспечить быстрое и адекватное возмещение всего ущерба, причиненного загрязнением морской среды, государства сотрудничают в дальнейшем развитии соответствующих норм международного права,

ОТМЕЧАЯ успех Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года, обеспечивших предоставление компенсации лицам, потерпевшим ущерб, причиненный загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива в море нефти, перевозимой наливом на судах,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ принятие Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года с целью обеспечить достаточную, своевременную и эффективную компенсацию ущерба, причиненного инцидентами, связанными с перевозкой морем опасных и вредных веществ,

ПРИЗНАВАЯ важность установления строгой ответственности за все формы загрязнения нефтью, которая связана с соответствующим ограничением уровня этой ответственности,

СЧИТАЯ, что необходимы дополнительные меры для обеспечения выплаты достаточной, своевременной и эффективной компенсации ущерба, причиненного загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива бункерного топлива с судов,

ЖЕЛАЯ принять единообразные международные правила и процедуры для решения вопросов ответственности и обеспечения достаточной компенсации в таких случаях,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящей Конвенции:

- 1 "Судно" означает любое морское судно и морское плавучее средство любого типа.
- 2 "Лицо" означает любое физическое лицо или любое юридическое лицо публичного или частного права, включая государство или любую из его составных частей.
- 3 "Собственник судна" означает собственника, включая зарегистрированного собственника, фрахователя по бербоут-чартеру, управляющего и оператора судна.
- 4 "Зарегистрированный собственник" означает лицо или лиц, зарегистрированных в качестве собственника судна, а при отсутствии регистрации – лицо или лиц, собственностью которых является судно. Однако в случае, когда судно принадлежит государству и эксплуатируется компанией, которая зарегистрирована в этом государстве в качестве оператора судна, "зарегистрированный собственник" означает такую компанию.
- 5 "Бункерное топливо" означает любую углеводородную минеральную нефть, включая смазочное масло, используемую или предназначенную для использования в целях эксплуатации или движения судна, а также любые остатки такой нефти.
- 6 "Конвенция о гражданской ответственности" означает Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года с поправками.
- 7 "Предупредительные меры" означают любые разумные меры, принятые после инцидента любым лицом для предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения.
- 8 "Инцидент" означает любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб от загрязнения или возникла серьезная и неминуемая угроза причинения такого ущерба.
- 9 "Ущерб от загрязнения" означает:
 - a) убытки или ущерб, причиненные вне судна загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива бункерного топлива с судна, где бы такая утечка или слив ни произошли, при условии что компенсация за нанесение ущерба окружающей среде, за исключением упущенной выгоды вследствие такого нанесения ущерба, ограничивается расходами на осуществление разумных восстановительных мер, которые были фактически приняты или должны быть приняты; и
 - b) расходы по предупредительным мерам и последующие убытки или ущерб, причиненные предупредительными мерами.
- 10 "Государство регистрации судна" означает в отношении зарегистрированного судна государство, в котором судно зарегистрировано, а в отношении незарегистрированного судна – государство, под флагом которого судно имеет право плавать.

- 11 "Валовая вместимость" означает валовую вместимость, рассчитанную в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в приложении I Международной конвенции по обмеру судов 1969 года.
- 12 "Организация" означает Международную морскую организацию.
- 13 "Генеральный секретарь" означает Генерального секретаря Организации.

Статья 2

Сфера применения

Настоящая Конвенция применяется исключительно:

- a) к ущербу от загрязнения, причиненному:
- i) на территории государства-участника, включая его территориальное море; и
 - ii) в исключительной экономической зоне государства-участника, установленной в соответствии с международным правом, либо, если государство-участник не установило такую зону, в районе, находящемся за пределами и прилежащем к территориальному морю этого государства, установленном этим государством в соответствии с международным правом и простирающемся не более чем на 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина его территориального моря;
- b) к предупредительным мерам, направленным на предотвращение или уменьшение такого ущерба, где бы они ни принимались.

Статья 3

Ответственность собственника судна

- 1 За исключениями, предусмотренными пунктами 3 и 4, собственник судна с момента инцидента несет ответственность за ущерб от загрязнения, причиненный бункерным топливом, которое находится на судне или источником которого является судно, а если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, собственник судна несет ответственность с момента первого из таких происшествий.
- 2 Если ответственность в соответствии с пунктом 1 несет более чем одно лицо, то их ответственность будет солидарной.
- 3 Собственник судна не несет ответственности за ущерб от загрязнения, если докажет, что:
- a) ущерб явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого; или

- b) ущерб был всецело вызван действием или упущением третьих лиц, совершенным с намерением причинить ущерб; или
- c) ущерб был всецело вызван небрежностью или иным неправомерным действием правительства или других властей, отвечающих за содержание в порядке огней или других навигационных средств, при исполнении этой функции.

4 Если собственник судна докажет, что ущерб от загрязнения явился всецело или частично результатом действия или упущения лица, потерпевшего ущерб, совершенного с намерением причинить ущерб, либо возник по небрежности этого лица, он может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.

5 Никакое требование о компенсации ущерба от загрязнения не может быть предъявлено к собственнику судна иначе, как в соответствии с настоящей Конвенцией.

6 Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает какого-либо права регресса собственника судна, которое существует независимо от настоящей Конвенции.

Статья 4

Исключения

1 Настоящая Конвенция не применяется к ущербу от загрязнения, как он определен в Конвенции о гражданской ответственности, независимо от того, выплачивается ли компенсация в отношении него согласно этой Конвенции.

2 За исключениями, предусмотренными пунктом 3, положения настоящей Конвенции не применяются к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы.

3 Государство-участник может принять решение применять настоящую Конвенцию к своим военным кораблям или другим судам, указанным в пункте 2, и в таком случае уведомляет об этом Генерального секретаря, указывая условия такого применения.

4 В отношении судов, принадлежащих государству-участнику и используемых для коммерческих целей, к каждому государству может быть предъявлен иск в соответствии с юрисдикцией, установленной в статье 9, и оно отказывается от всех средств защиты, основанных на статусе суверенного государства.

Статья 5

Инциденты с участием двух или более судов

Если происходит инцидент с участием двух или более судов, в результате которого причиняется ущерб от загрязнения, собственники всех причастных к инциденту судов, если они не освобождаются от ответственности на основании статьи 3, несут солидарную ответственность за весь такой ущерб, который невозможно разумно разделить между ними.

Статья 6

Ограничение ответственности

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает права собственника судна и лица или лиц, предоставивших страхование или иное финансовое обеспечение, ограничить ответственность на основании любого применимого национального или международного режима, например Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками.

Статья 7

Обязательное страхование или финансовое обеспечение

1 Зарегистрированный собственник судна валовой вместимостью свыше 1000, зарегистрированного в государстве-участнике, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, например гарантию банка или аналогичного финансового учреждения, на сумму, равную пределам ответственности согласно применимому национальному или международному режимам ограничения ответственности, однако в любом случае не превышающую сумму, рассчитанную в соответствии с Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками.

2 Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну после того, как соответствующий орган государства-участника установит, что требования пункта 1 выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, такое свидетельство выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяется соответствующим органом любого государства-участника. Это свидетельство должно по форме соответствовать образцу, приведенному в приложении к настоящей Конвенции, и содержать следующие сведения:

- а) название судна, его отличительный номер или позывной сигнал и порт регистрации;
- б) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия зарегистрированного собственника;
- в) опознавательный номер судна, присвоенный ИМО;
- г) вид и срок действия обеспечения;
- д) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия страховщика или другого лица, предоставившего обеспечение, и, в соответствующих случаях, местонахождение предприятия, которое осуществило страхование или предоставило обеспечение;
- е) срок действия свидетельства, который не может превышать срока действия страхования или иного обеспечения.

- 3 a) Государство-участник может уполномочить признанные им учреждение или организацию выдавать свидетельство, упомянутое в пункте 2. Такие учреждение или организация информируют это государство о выдаче каждого свидетельства. В любом случае государство-участник полностью гарантирует полноту и точность выданного таким образом свидетельства и обязуется принять необходимые меры для выполнения этого обязательства.
- b) Государство-участник уведомляет Генерального секретаря о:
- i) конкретных обязанностях учреждения или организации, признанных этим государством-участником, и условиях, на которых им предоставлены полномочия;
 - ii) отзыве таких полномочий; и
 - iii) дате, с которой такие полномочия или отзыв таких полномочий начинают действовать.

Предоставленные полномочия начинают действовать не ранее чем через три месяца с даты, в которую Генеральному секретарю сделано уведомление для этой цели.

- c) Учреждение или организация, уполномоченные выдавать свидетельства в соответствии с настоящим пунктом, должны, как минимум, быть уполномочены отзывать эти свидетельства, если условия, на которых они выданы, не соблюдаются. В любом случае учреждение или организация информируют о таком отзыве государство, от имени которого было выдано свидетельство.

4 Свидетельство составляется на официальном языке или языках государства, в котором оно выдается. Если этот язык не является английским, испанским или французским, текст должен содержать перевод на один из этих языков, и, если государство примет такое решение, официальный язык этого государства может не использоваться.

5 Свидетельство хранится на борту судна, а его копия сдается на хранение органу, ведущему судовой реестр, или, если судно не зарегистрировано в государстве-участнике, – органу, выдающему или удостоверяющему свидетельство.

6 Страхование или иное финансовое обеспечение не удовлетворяет требованиям настоящей статьи, если его действие может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи срока действия страхования или иного обеспечения, до истечения трех месяцев с даты уведомления о таком прекращении, сделанного органу, указанному в пункте 5 настоящей статьи, кроме случаев, когда свидетельство аннулировано этим органом или когда в этот период было выдано новое свидетельство. Предшествующие положения применяются аналогичным образом ко всякому изменению, в результате которого страхование или обеспечение прекращает удовлетворять требованиям настоящей статьи.

7 С соблюдением положений настоящей статьи государство регистрации судна определяет условия выдачи и действия свидетельства.

8 Ничто в настоящей Конвенции не может толковаться, как препятствующее государству-участнику полагаться на информацию, полученную от других государств или Организации, или иных международных организаций, относительно финансового положения лиц, предоставивших страхование или финансовое обеспечение для целей настоящей Конвенции. В таких случаях государство-участник, полагающееся на такую информацию, не освобождается от своей ответственности в качестве государства, выдающего свидетельство, требуемое пунктом 2.

9 Свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые в пределах компетенции государства-участника, признаются другими государствами-участниками для целей настоящей Конвенции и рассматриваются другими государствами-участниками как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые ими, даже если они выданы или удостоверены в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике. Государство-участник может в любой момент обратиться к государству, выдавшему или удостоверившему свидетельство, с просьбой о консультации, если оно считает, что страховщик или гарант, указанный в свидетельстве о страховании, не способен в финансовом отношении выполнить обязательства, налагаемые настоящей Конвенцией.

10 Всякое требование о компенсации ущерба от загрязнения может быть предъявлено непосредственно к страховщику или к иному лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности зарегистрированного собственника судна за ущерб от загрязнения. В таком случае ответчик может представить те возражения (кроме ссылок на банкротство или ликвидацию предприятия собственника судна), на которые имел бы право сослаться сам собственник судна, включая ограничение ответственности согласно статье 6. Кроме того, даже если собственник судна не имеет права ограничить свою ответственность в соответствии со статьей 6, ответчик может ограничить ответственность до суммы, равной сумме страхования или иного финансового обеспечения, которое должно быть осуществлено или предоставлено в соответствии с пунктом 1. Более того, ответчик может воспользоваться для своей защиты тем возражением, что ущерб от загрязнения возник вследствие умысла самого собственника судна, но он не может использовать никакое другое из средств защиты, на которое он имел бы право сослаться в деле, возбужденном против него собственником судна. Ответчик во всех случаях имеет право требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле в качестве соответчика.

11 Государство-участник не должно разрешать эксплуатацию плавающего под его флагом судна, к которому применяется настоящая статья, если оно не имеет свидетельства, выданного в соответствии с пунктами 2 или 14.

12 С соблюдением положений настоящей статьи каждое государство-участник обеспечивает, чтобы согласно его национальному законодательству страхование или иное обеспечение в пределах, указанных в пункте 1, имелось в отношении каждого судна валовой вместимостью свыше 1000, независимо от места его регистрации, входящего в порт на его территории или покидающего его либо прибывающего к прибрежному сооружению в его территориальном море или отходящего от него.

13 Несмотря на положения пункта 5, государство-участник может уведомить Генерального секретаря о том, что для целей пункта 12 суда, входящие в порт на его территории или покидающие его либо прибывающие к прибрежному сооружению на его территории или отходящие от него, не обязаны иметь на борту или предъявлять

свидетельство, требуемое пунктом 2, при условии что государство-участник, которое выдает свидетельство, требуемое пунктом 2, уведомило Генерального секретаря о том, что оно ведет доступную всем государствам-участникам регистрацию в электронной форме, удостоверяющую существование свидетельства и позволяющую государствам-членам выполнять свои обязательства согласно пункту 12.

14 Если страхование или иное финансовое обеспечение не предоставлено в отношении судна, принадлежащего государству-участнику, относящиеся к ним положения настоящей статьи не применяются к такому судну, но это судно должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом государства регистрации судна, удостоверяющее, что судно является собственностью этого государства и что ответственность судна обеспечена в пределах, предписанных в соответствии с пунктом 1. Такое свидетельство, насколько возможно, должно соответствовать образцу, предусмотренному в пункте 2.

15 При ратификации, принятии или утверждении настоящей Конвенции, или присоединении к ней, или в любое время после этого государство может заявить, что настоящая статья не применяется к судам, эксплуатирующимся исключительно в пределах района этого государства, указанного в статье 2 а) i).

Статья 8

Исковая давность

Права на компенсацию на основании настоящей Конвенции погашаются, если иск не будет предъявлен на основании этой Конвенции в течение трех лет с того дня, когда был причинен ущерб. Однако ни в коем случае иск не может быть предъявлен по истечении шести лет со дня, когда произошел инцидент, вызвавший ущерб. Если инцидент состоял из ряда происшествий, то шестилетний срок исчисляется со дня первого из этих происшествий.

Статья 9

Юрисдикция

1 Если инцидент причинил ущерб от загрязнения на территории, включая территориальное море, или в районе, указанном в статье 2 а) ii), одного или нескольких государств-участников или если были приняты предупредительные меры для предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения на такой территории, включая территориальное море, или в таком районе, иски о компенсации могут быть предъявлены к собственнику судна, страховщику или другому лицу, предоставившему обеспечение ответственности собственника судна, только в судах этих государств-участников.

2 В разумный срок каждый ответчик должен быть уведомлен о любом иске, предъявленном согласно пункту 1.

3 Каждое государство-участник обеспечивает, чтобы его суды обладали юрисдикцией, необходимой для рассмотрения исков о компенсации на основании настоящей Конвенции.

Статья 10

Признание и исполнение судебных решений

1 Всякое решение суда, обладающего юрисдикцией в соответствии со статьей 9, которое может быть исполнено в государстве суда, где оно уже не подлежит пересмотру в обычном порядке, признается в любом государстве-участнике, за исключением случаев, когда:

- a) решение было вынесено в результате обмана; или
- b) ответчик не был извещен в разумный срок и ему не была предоставлена возможность защищать свое дело в суде.

2 Решение, признанное на основании пункта 1, подлежит исполнению в каждом государстве-участнике, как только будут выполнены формальности, требуемые в этом государстве. Эти формальности не должны допускать пересмотра дела по существу.

Статья 11

Замена других конвенций

Настоящая Конвенция заменяет любые конвенции, действующие либо открытые для подписания, ратификации или присоединения на дату открытия для подписания настоящей Конвенции, но только в той мере, в какой такие конвенции противоречат ей; однако ничто в настоящей статье не затрагивает вытекающих из таких конвенций обязательств государств-участников настоящей Конвенции по отношению к государствам, не являющимся ее участниками.

Статья 12

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1 Настоящая Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 1 октября 2001 года до 30 сентября 2002 года и после этого остается открытой для присоединения.

2 Государства могут выразить свое согласие на обязательность для них настоящей Конвенции путем:

- a) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения;
- b) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
- c) присоединения.

3 Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.

4 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции в отношении всех имеющихся государств-участников или после выполнения всех мер, требуемых для вступления в силу поправки в отношении этих государств-участников, считается относящимся к настоящей Конвенции с учетом такой поправки.

Статья 13

Государства, имеющие более чем одну правовую систему

1 В случае, если государство имеет две или несколько территориальных единиц, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, относящихся к настоящей Конвенции, оно может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении сделать заявление о том, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или некоторые из них, и может в любое время вносить изменения в это заявление путем представления другого заявления.

2 О любом таком заявлении уведомляется Генеральный секретарь, и в нем прямо указываются территориальные единицы, к которым применяется Конвенция.

3 В отношении государства-участника, которое сделало такое заявление:

- a) в определении "зарегистрированный собственник" в статье 1 4) ссылки на государство понимаются как относящиеся к такой территориальной единице;
- b) ссылки на государство регистрации судна и, в отношении свидетельства об обязательном страховании, на государство, выдавшее или удостоверившее свидетельство, понимаются как относящиеся к территориальной единице, соответственно, где судно зарегистрировано и где выдается или удостоверяется свидетельство;
- c) ссылки в настоящей Конвенции на требования национального законодательства понимаются как ссылки на требования законодательства соответствующей территориальной единицы; и
- d) ссылки в статьях 9 и 10 на суды и на судебные решения, которые должны признаваться в государствах-участниках, понимаются как ссылки на суды соответствующей территориальной единицы и судебные решения, которые должны признаваться в ней, соответственно.

Статья 14

Вступление в силу

1 Настоящая Конвенция вступает в силу через один год после даты, на которую восемнадцать государств, включая пять государств, каждое из которых имеет флот общей валовой вместимостью не менее 1 миллиона, либо подписали Конвенцию без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдали на хранение документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении Генеральному секретарю.

2 Для государства, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней после выполнения указанных в пункте 1 условий вступления ее в силу, настоящая Конвенция вступает в силу через три месяца после даты сдачи таким государством на хранение соответствующего документа.

Статья 15

Денонсация

1 Настоящая Конвенция может быть денонсирована любым государством-участником в любое время после даты вступления ее в силу для этого государства.

2 Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа Генеральному секретарю.

3 Денонсация вступает в силу по истечении одного года после сдачи на хранение Генеральному секретарю документа о денонсации или по истечении такого большего срока, который может быть указан в документе о денонсации.

Статья 16

Пересмотр или внесение поправок

1 Организация может созвать конференцию с целью пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок.

2 Организация созывает конференцию государств-участников с целью пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок по просьбе не менее чем одной трети государств-участников.

Статья 17

Депозитарий

1 Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю.

2 Генеральный секретарь:

- а) информирует все государства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, о:

- i) каждом новом подписании или сдаче на хранение документа с указанием их даты;
 - ii) дате вступления настоящей Конвенции в силу;
 - iii) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящей Конвенции с указанием даты сдачи на хранение и даты вступления денонсации в силу; и
 - iv) других заявлениях и уведомлениях, сделанных на основании настоящей Конвенции.
- b) направляет заверенные копии настоящей Конвенции всем государствам, подписавшим настоящую Конвенцию, и всем государствам, которые присоединились к ней.

Статья 18

Направление в Организацию Объединенных Наций

Как только настоящая Конвенция вступит в силу, её текст направляется Генеральным секретарем в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья 19

Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ двадцать третьего марта две тысячи первого года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

ПРИЛОЖЕНИЕ

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СТРАХОВАНИИ ИЛИ ИНОМ ФИНАНСОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ БУНКЕРНЫМ ТОПЛИВОМ

Выдано в соответствии с положениями статьи 7
Международной конвенции о гражданской ответственности
за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года

Название судна	Отличительный номер или позывной сигнал	Опознавательный номер судна, присвоенный ИМО	Порт регистрации	Наименование и полный адрес основного коммерческого предприятия зарегистрированного собственника

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее требованиям статьи 7 Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года.

Вид обеспечения

Срок действия обеспечения

Наименование и адрес страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов)

Наименование

Адрес

Настоящее свидетельство действительно до

Выдано или удостоверено Правительством

(Полное название государства)

ИЛИ

Если государство-участник пожелает воспользоваться положениями статьи 7 3), должен использоваться следующий текст:

Настоящее свидетельство выдано по уполномочию Правительства (полное название государства) (полное название учреждения или организации)

В (Место) (Дата)

.....
(Подпись и должность официального лица,
выдающего или удостоверяющего свидетельство)

Примечания:

1. Указывая название государства, при желании можно называть компетентный орган государственной власти страны, в которой выдается свидетельство.
2. Если общая сумма обеспечения состоит из обеспечений, предоставленных из нескольких источников, следует указывать сумму каждого из них.
3. Если предоставляемые обеспечения неоднородны, они должны быть перечислены.
4. Запись "Срок действия обеспечения" должна содержать дату, в которую это обеспечение вступает в силу.
5. Запись "Адрес" страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов) должна указывать местонахождение основного коммерческого предприятия страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов). В соответствующих случаях должно быть указано местонахождение предприятия, которое осуществило страхование или предоставило обеспечение.

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

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 i 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.

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 mayor 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 concurre 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 arqueo bruto 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 14), 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 HIDROCARBURCS 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.

الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي ، لعام 2001

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ،

إذ تستذكر المادة 194 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار ، لعام 1982 ، التي تنص على أن الدول يجب أن تتخذ جميع ما يلزم من تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه ،

وإذ تستذكر أيضاً المادة 235 من تلك الاتفاقية التي تنص على أنه يجب على الدول ، لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية ، أن تتعاون في تطوير قواعد القانون الدولي ذات الصلة ،

وإذ تضع في اعتبارها أن الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992 ، والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992 قد نجحتا في كفالة تعويض الأشخاص الذين تعرضوا لأضرار سببها التلوث الناجم عن تسرب أو تصريف الزيت السائب المنقول بحراً عن طريق السفن ،

وإذ تضع في اعتبارها أيضاً أن الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً لعام 1996 قد اعتمدت لتوفير تعويض كاف وسريع وفعال عن الأضرار الناجمة عن الحوادث المتصلة بنقل المواد الخطيرة والضارة عن طريق البحر ،

وإذ تعترف بأهمية تحديد مسؤولية شنيعة عن جميع أشكال التلوث الزيتي ترتبط بحد ملاتم لمستوى تلك المسؤولية ،

وإذ ترى أن الأمر يستلزم وضع تدابير تكميلية ضماناً لدفع تعويض كاف وسريع وفعال عن الأضرار التي يسببها التلوث الناجم عن تسرب أو تصريف وقود السفن الزيتي منها ،

ورغبة منها في اعتماد قواعد واجراءات دولية موحدة لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية وتوفير تعويض كاف في هذه الحالات ،

قد اتفقت على ما يلي :

المادة 1

تعريف

لأغراض هذه الاتفاقية :

- 1 تعني "السفينة" أي مركب صالح للملاحة البحرية وأية مركبة عائمة في البحر من أي نوع كان .
- 2 ويعني "الشخص" أي فرد أو شركة تضامن ، أو هيئة عامة أو خاصة ، سواء أكانت اعتبارية أم لا ، بما في ذلك أي دولة أو أي من الأقسام الفرعية المكونة لها .

- 3 ويعني "مالك السفينة" المالك ، وتشمل هذه اصفة المالك المسجل ، ومستأجر السفينة غير المطعّمة ، والتأتم على ادارة السفينة ومشغليها .
- 4 ويعني "المالك المسجل" الشخص أو الأشخاص الذين سجلت السفينة بأسمائهم أو يعني ، في حالة عدم تسجيل السفينة ، الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة . ولكن إذا كانت السفينة مملوكة لدولة وتشغلها شركة مسجلة في تلك الدولة بوصفها مشغل السفينة فإن "المالك المسجل" يعني عندئذ هذه الشركة .
- 5 ويعني "وقود السفن الزيتي" أي زيت معدي هيدروكربوني ، ويشمل ذلك زيت التزليق ، المستخدم أو المتوخى استخدامه لتشغيل السفينة أو غطيتها ، وأي مخلفات من هذه الزيوت .
- 6 ويعني "تقنية المسؤولية المدنية" الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي ، لعام 1992 ، بصيغتها المعدلة .
- 7 وتعني "التدابير الوقائية" أي تدابير معقولة يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث ما لتجنب أضرار التلوث أو تقليلها إلى أدنى حد .
- 8 وتعني "الحادثة" أي واقعة ، أو أي سلسلة من الوقائع ذات منشأ واحد ، تسبب أضرار التلوث أو تسفر عن تهديد جسيم وداهم بتسبب هذه الأضرار .
- 9 وتعني "أضرار التلوث" ما يلي :
 - (أ) الخسائر أو الأضرار الواقعة خارج السفينة من جراء تلوث نجم عن تسرب أو تصريف وقود السفينة الزيتي ، أينما وقع هذا التسرب أو التصريف ، شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة ، والذي لا يشمل أي خسائر في الأرباح تكون قد نجمت عن هذا الإلتلاف ، على تكاليف تدابير الإصلاح المعقولة التي نفذت بالفعل أو التي يعترف بتنفيذها ؛ و
 - (ب) تكاليف التدابير الوقائية ، والخسائر أو الأضرار الأخرى المترتبة على هذه التدابير .
- 10 وتعني "دولة تسجيل السفينة" ، فيما يتعلق بسفينة مسجلة ، الدولة التي سجلت فيها السفينة وتعني ، فيما يتعلق بسفينة غير مسجلة ، الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها .
- 11 وتعني "الحمولة الاجمالية" الحمولة الاجمالية محسوبة وفقاً للوائح قياس الحمولة الواردة في المرفق 1 من الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن ، لعام 1969 .
- 12 وتعني "المنظمة" المنظمة البحرية الدولية .
- 13 ويعني "الأمين العام" الأمين العام للمنظمة .

المادة 2

نطاق التطبيق

لا تنطبق هذه الاتفاقية إلا على ما يلي :

(أ) أضرار التلوث الواقعة :

(i) في أراضي دولة طرف ، ويشمل ذلك بحرهما الإقليمي ، و

(ii) في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة طرف ، المحددة وفقاً للقانون الدولي أو ، إذا لم تكن دولة طرف قد حددت هذه المنطقة ، ففي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي لتلك الدولة وملصقة له تحدها تلك الدولة وفقاً للقانون الدولي على ألا تمتد إلى مسافة تتجاوز 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه عرض بحرهما الإقليمي ؛

(ب) التدابير الوقائية ، أينما اتخذت ، لتجنب هذه الأضرار أو تقليلها إلى أدنى حد .

المادة 3

مسؤولية مالك السفينة

1 باستثناء ما تنص عليه الفقرتين 3 و 4 ، يكون مالك السفينة وقت وقوع الحادثة مسؤولاً عن أضرار التلوث الذي تسبب فيه أي وقود زيتي للسفينة موجود على متنها أو صادر عنها ، شريطة أن تستند المسؤولية ، إذا كانت الحادثة تتألف من سلسلة وقائع ذات منشأ واحد ، إلى مالك السفينة وقت حدوث أول هذه الوقائع .

2 إذا اشترك أكثر من شخص واحد في تحمل المسؤولية وفقاً للفقرة 1 ، وجب أن تكون مسؤوليتهم تضامنية وتكافية .

3 لا يتحمل مالك السفينة أي مسؤولية عن أضرار التلوث إذا أثبت ما يلي :

(أ) أن الأضرار قد نجمت عن عمل من أعمال الحرب ، أو القتال ، أو الحرب الأهلية ، أو التمرد ، أو بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وحتمي وقاهر ؛ أو

(ب) أن الأضرار قد نجمت كلياً عن فعل أو تقصير أتاها طرف ثالث بنية إحداث الضرر ؛ أو

(ج) أن الأضرار قد نجمت كلياً عن إهمال أو تصرف خاطئ آخر صدر عن حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المعينات الملاحية الأخرى ، في إطار ممارستها لوظيفتها تلك .

4 إذا اثبت مالك السفينة أن أضرار التلوث قد نجمت كلياً أو جزئياً عن فعل أو تقصير أتاها بنية إحداث الضرر الشخص الذي تعرض لهذا الضرر ، أو عن إهمال ذلك الشخص ، جاز إعفاء مالك السفينة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته إزاء ذلك الشخص .

5 لا يجوز رفع أي دعوى تعويض عن أضرار التلوث ضد مالك السفينة إلا وفقاً لهذه الاتفاقية .

6 ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بأي حق في الرجوع يتمتع به مالك السفينة بمعزل عن هذه الاتفاقية .

المادة 4

الاستثناءات

- 1 لا تطبق هذه الاتفاقية على أضرار التلوث المعروفة في اتفاقية المسؤولية المدنية ، وذلك بصرف النظر عن استحقاق أو عدم استحقاق التعويض عن هذه الأضرار بموجب اتفاقية المذكورة .
- 2 باستثناء ما نص عليه في الفقرة 3 ، لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على السفن الحربية ، أو السفن الحربية المساعدة ، أو السفن الأخرى التي تملكها أو تشغيلها إحدى الدول وتستخدمها بصفة مؤقتة في أغراض حكومية غير تجارية فحسب .
- 3 يجوز لأي دولة طرف أن تقرر تطبيق هذه الاتفاقية على سفنها الحربية أو سفنها الأخرى الموصوفة في الفقرة 2 ، وفي هذه الحالة عليها أن تخطر الأمين العام بذلك مبينة شروط وظروف هذا التطبيق .
- 4 فيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة طرف وتستخدمها في الأغراض التجارية ، تخضع كل دولة للمقاضاة في الولاية القضائية المبينة في المادة 9 وتتخلى عن جميع الدفوع المستندة إلى مركزها كدولة ذات سيادة .

المادة 5

الحوادث التي تشمل سفينتين أو أكثر

عندما تقع حادثة تشمل سفينتين أو أكثر وتتجم عنيا أضرار تلوث ، يتحمل مالكو جميع السفن المعنية ، إلا إذا انتفعوا بأعفاء قررنه لهم المادة 3 ، مسؤولية تضامنية وتكافئية عن كل الأضرار التي تتعذر تجزئتها في التصور المعقول .

المادة 6

حدود المسؤولية

ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق مالك السفينة والشخص أو الأشخاص الذين يوفر التأمين أو ضمان مالي آخر في الحد من مسؤوليتهم بموجب أي نظام وطني أو دولي واجب الانطباق ، مثل اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية ، لعام 1976 ، بصيغتها المعدلة .

المادة 7

التأمين الإجباري أو الضمان المالي

1 يجب على المالك المسجل لسفينة مسجلة في دولة طرف تزيد حمولتها الإجمالية على 1 000 طن أن يكتتب في تأمين أو ضمان مالي آخر ، كضمان من بنك أو من مؤسسة مالية مماثلة ، لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث بمبلغ يعادل حدود المسؤولية المقررة بموجب نظام حدود المسؤولية الوطني أو الدولي واجب الانطباق ، على ألا يتجاوز في جميع الأحوال المبلغ المحسوب وفقا لاتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية ، لعام 1976 ، بصيغتها المعدلة .

2 يجب أن تصدر لكل سفينة شهادة تؤكد أنها مغطاة بتأمين أو بضمان مالي آخر نافذ المفعول وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ، وذلك بعد أن تقرر السلطة المختصة في الدولة الطرف أن متطلبات الفقرة 1 قد تم الامتثال لها . وفيما يتعلق بالسفينة المسجلة في دولة طرف ، يجب أن تصدر هذه الشهادة أو أن يصادق عليها من جانب السلطة المختصة للدولة التي سجلت فيها السفينة ؛ وفيما يتعلق بالسفينة غير المسجلة في دولة طرف ، يجوز أن تصدر هذه الشهادة أو أن يصادق عليها من جانب السلطة المختصة في أي دولة من الدول الأطراف . ويجب أن تطابق هذه الشهادة النموذج المبين في مرفق هذه الاتفاقية ، وأن تتضمن التفاصيل التالية :

(أ) اسم السفينة ، والرقم المميز أو الحروف المميزة لها ، وميناء تسجيلها ؛

(ب) اسم المالك المسجل ومقر عمله الرئيسي ؛

(ج) رقم المنظمة البحرية الدولية لتعريف السفينة ؛

(د) نوع الضمان ومدته ؛

(هـ) اسم المؤمن لديه أو أي شخص آخر مقدم للضمان ومقر عمله الرئيسي ، وعند الانقضاء مقر العمل الذي تم فيه الاكتتاب في التأمين أو الضمان ؛

(و) فترة سريان الشهادة التي يجب ألا تزيد على فترة سريان التأمين أو الضمان .

3 (أ) يجوز لدولة طرف أن ترخص لمؤسسة أو منظمة تعترف بها أن تصدر الشهادة المشار إليها في الفقرة 2 . ويجب على هذه المؤسسة أو المنظمة أن تخطر تلك الدولة باصدار كل شهادة . وتضمن الدولة الطرف بصورة تامة ، في جميع الأحوال ، اكتمال ودقة الشهادة الصادرة على هذا النحو ، وتتعهد باتخاذ التدابير اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .

(ب) على الدولة الطرف أن تخطر الأمين العام بما يلي :

(i) المسؤوليات والشروط المحددة للصلاحيات المفوضة إلى المؤسسة أو المنظمة التي تعترف بها ؛

(ii) سحب هذه الصلاحيات ؛

(iii) تاريخ نفاذ مفعول هذه الصلاحيات أو سحبها .

ولا يسري مفعول أي صلاحية مفوضة إلا بعد انقضاء ثلاثة أشهر من تاريخ اخطار الأمين العام بها .

(ج) يجب أن يرخص على الأقل للمؤسسة أو المنظمة المفوضة في اصدار الشهادات وفقاً لهذه الفقرة بأن تسحب هذه الشهادات في حالة الاخلال بالشروط التي صدرت بموجبها . ويجب على المنظمة أو المنظمة ، في جميع الأحوال ، أن تبذل سحب الشهادة الدولة التي أصدرت بالنيابة عنها هذه الشهادة .

4 تحرر الشهادة باللغة أو اللغات الرسمية للدولة المصدرة لها . وإذا لم تكن اللغة المستخدمة هي الاسبانية أو الانكليزية أو الفرنسية ، وجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات ، ويجوز عدم استخدام اللغة الرسمية للدولة إذا قررت هذه الدولة ذلك .

5 يجب أن تتوفر الشهادة على متن السفينة وأن تودع نسخة منها لدى السلطات التي تمسك الملف الخاص بسجل السفينة ، أو أن تودع ، إذا كانت السفينة غير مسجلة في دولة طرف ، لدى السلطات التي أصدرت الشهادة أو صادقت عليها .

6 لا يعتبر التأخير أو الضمان المالي الآخر مستوفياً لمتطلبات هذه المادة إذا أمكن له أن ينتهي ، لأسباب غير انقضاء فترة صلاحية التأمين أو الضمان المبنية في الشهادة بموجب الفقرة 2 من هذه المادة ، قبل مرور ثلاثة أشهر من تاريخ إبلاغ السلطات المشار إليها في الفقرة 5 من هذه المادة بانتهاء التأمين والضمان ، ما لم تكن الشهادة قد ردت إلى هذه السلطات أو ما لم تكن شهادة جديدة قد صدرت خلال الفترة المذكورة . وتطبق الأحكام السابقة أيضاً على أي تعديل للتأمين أو الضمان يفقده استيفاء لمتطلبات هذه المادة .

7 تقرر الدولة التي سجلت فيها السفينة ، رهناً بأحكام هذه المادة ، شروط إصدار الشهادة وسريتها .

8 ليس في هذه الاتفاقية ما يمكن تفسيره على أنه يمنع دولة طرفاً من الاعتماد بالمعلومات التي حصلت عليها من دول أخرى أو من المنظمة أو من منظمات دولية أخرى بشأن المركز المالي لمقدمي التأمين أو الضمان المالي لأغراض هذه الاتفاقية . وفي هذه الحالات ، لا تخفى الدولة الطرف المعتدة بذلك المعلومات من مسؤوليتها بوصفها الدولة المتصدرة للشهادة التي تستوجبها الفقرة 2 .

9 الشهادات الصادرة أو المصادق عليها بموجب سلطة دولة طرف يجب أن تقبلها سائر الدول الأطراف لأغراض هذه الاتفاقية وأن تنظر إليها سائر الأطراف على أنها تتمتع بنفس مفعول الشهادات الصادرة أو المصدق عليها من جانبها هي ذاتها ، حتى إذا كانت هذه الشهادات صادرة أو مصادقاً عليها لسفينة غير مسجلة في دولة طرف . ويجوز لدولة طرف أن تطلب في أي وقت من الأوقات التشاور مع الدولة التي أصدرت الشهادة أو صادقت عليها إذا رأت أن المؤمن لديه أو الضامن الذي يرد اسمه في شهادة التأمين غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالالتزامات التي تفرضها هذه الاتفاقية .

10 يجوز رفع أي دعوى تعويض عن أضرار التلوث مباشرة ضد المؤمن لديه أو اشخص الآخر مقدم الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية المالك المسجل عن أضرار التلوث . وفي هذه الحالة ، يجوز للمدعى عليه اللجوء إلى الدفوع (عدا افلاس مالك السفينة أو تصفية ممتلكاته) التي يحق لمالك السفينة ذاته اللجوء إليها ، ومنبياً حدود المسؤولية عملاً بالمادة 6 . كما يجوز للمدعى عليه ، حتى إذا كان لا يحق لمالك السفينة أن يحد من مسؤوليته وفقاً للمادة 6 ، أن يحد من مسؤوليته هو حتى مبلغ يعادل مبلغ التأمين أو الضمان المالي الآخر المطلوب الاكتتاب فيه وفقاً للفقرة 1 . ويجوز للمدعى عليه ، بالإضافة إلى ذلك ، أن يدفع بأن أضرار التلوث قد نجمت عن سوء تصرف مقصود صدر عن مالك السفينة ، ولكن لا يجوز له اللجوء إلى أي دفع آخر كان يحق له أن يلجأ إليه في دعوى يقيّمها عليه مالك السفينة . ولمدعى عليه ، في جميع الأحوال ، أن يلزم مالك السفينة بالانضمام إلى الدعوى .

11 لا يجوز لدولة طرف أن تسمح ، في أي وقت من الأوقات ، بتشغيل سفينة ترفع علمها وتطبق عليها هذه المادة ما لم تكن قد صدرت لها شهادة بموجب الفقرة 2 أو الفقرة 14 .

12 رهناً بأحكام هذه المادة ، تكفل كل دولة طرف ، بموجب قانونها الوطني ، أن تكون أي سفينة تزيد حمولتها الإجمالية على 1 000 طن ، بصرف النظر عن مكان تسجيلها ، تدخل ميناء يقع في أراضيها أو تغادره ، أو تصل إلى مرفق بحري يقع في بحرها الإقليمي أو تغادره ، مغطاة بتأمين أو بضمان آخر يناظر المقدار المبين في الفقرة 1 .

13 يجوز للدولة الطرف ، دون الإخلال بأحكام الفقرة 5 ، أن تخطر الأمين العام بأن السفن غير ملزمة ، لأغراض الفقرة 12 ، بأن تحمل على متنها أو بأن تستخرج الشهادة التي تستوجبها الفقرة 2 عند دخولها إلى الموانئ الواقعة في أراضيها أو مغادرتها أو عند وصولها إلى المرافق البحرية الواقعة في أراضيها أو مغادرتها ، شريطة أن تكون الدولة الطرف التي أصدرت الشهادة التي تستوجبها الفقرة 2 قد أخطرت الأمين العام بأنها تمسك سجلات في صورة إلكترونية ، تستطيع جميع الدول الأطراف الوصول إليها ، تؤكد وجود الشهادة وتتيح للدول الأطراف الوفاء بالتزاماتها بموجب الفقرة 12 .

14 إذا لم تكن سفينة تملكها دولة طرف مغطاة بتأمين أو بضمان مالي آخر لا تطبق عليها الأحكام ذات الصلة من هذه المادة ، ولكن على السفينة أن تحمل شهادة صادرة من السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة تفيد أن السفينة مملوكة لتلك الدولة وأن مسؤولية السفينة مغطاة ضمن الحدود المقررة وفقاً للفقرة 1 . ويجب أن تناظر هذه الشهادة إلى أقصى حد ممكن النموذج المبين في الفقرة 2 .

15 يجوز لأي دولة أن تعلن ، وقت التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها ، أو في أي وقت لاحق ، أن هذه المادة لا تنطبق على السفن التي ينحصر تشغيلها داخل المنطقة المشار إليها في المادة 2(أ)(i) من تلك الدولة .

المادة 8

المهل الزمنية

تستطع الحقوق في التعويض المقررة بموجب هذه الاتفاقية إن لم ترفع دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية في غضون ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر . ولكن لا يجوز ، بأي حال من الأحوال ، رفع دعوى بعد ست سنوات من تاريخ الحادثة التي سببت الضرر . وإذا كانت هذه الحادثة تتألف من سلسلة وقائع ، تحسب فترة السنوات الست من تاريخ حدوث أول واقعة .

المادة 9

الولاية القضائية

1 عندما تسبب حادثة أضرار تلوث في أراض ، تشمل البحر الإقليمي ، أو في منطقة أشير إليها في المادة 2(أ)(ii) تتبع دولة أو أكثر من الدول الأطراف ، أو عندما تكون تدابير وقائية تستهدف تجنب أضرار التلوث أو نقلها قد اتخذت في هذه الأراضي ، التي تشمل البحر الإقليمي ، أو في تلك المنطقة ، لا يجوز رفع دعاوى التعويض على مالك السفينة أو المؤمن لديه أو الشخص الآخر مقدم الضمان الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة إلا أمام محاكم أي من هذه الدول الأطراف .

2 يمنح كل مدعى عليه مهلة معقونة قبل النظر في أي دعوى ترفع بموجب الفقرة 1 .

3 تكفل كل دولة طرف تمتع محاكمها بالولاية القضائية اللازمة للنظر في دعاوى التعويض المرفوعة بموجب هذه الاتفاقية .

المادة 10

الاعتراف بالأحكام وإنفاذها

1 يُعترف في أي دولة طرف بأي حكم تصدره محكمة مختصة وفقاً للمادة 9 ، يكون واجب الإنفاذ في دولة المنشأ ولا يخضع فيها بعد ذلك لأشكال المراجعة العادية ، إلا إذا :

(أ) كان قد تم الحصول على الحكم عن طريق التحايل ؛ أو

(ب) كان المدعى عليه لم يمنح مهلة معقولة قبل نظر الدعوى ولم يمنح فرصة عادلة لعرض قضيته .

2 يكون الحكم المعترف به بموجب الفقرة 1 واجب النفاذ في كل دولة طرف بمجرد الانتهاء من الإجراءات الشكلية المطلوبة في تلك الدولة . ولا يجوز أن تسمح هذه الإجراءات بأعادة فتح موضوع الدعوى .

المادة 11

حكم خاص بإبطال

تبطل هذه الاتفاقية أي اتفاقية تكرر نافذة المفعول أو يكون باب التوقيع عليها أو التصديق عليها أو الانضمام إليها مفتوحاً في تاريخ فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية . وذلك إلى الحد الذي تتعارض فيه مع الاتفاقية الحالية ، ولكن ليس في هذه المادة ما يؤثر على الالتزامات التي تتحملها ، بموجب أي اتفاقية من هذا النوع ، الدول الأطراف في الاتفاقية الحالية إزاء الدول غير الأطراف فيها .

المادة 12

التوقيع ، والتصديق ، والقبول ، والموافقة ، والانضمام

1 يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مقر المنظمة اعتباراً من 1 تشرين الأول/أكتوبر 2001 حتى 30 أيلول/سبتمبر 2002 ويبقى مشرّعاً بعد ذلك للانضمام .

2 يجوز للدول أن تبدي موافقتها على الالتزام بهذه الاتفاقية عن طريق :

(أ) التوقيع دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة ؛

(ب) التوقيع المرتين بالتصديق أو القبول أو الموافقة ، والمتبوع بالتصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو

(ج) الانضمام .

3 يكون التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام عن طريق ايداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام .

4 أي صك للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يودع بعد دخول تعديل على هذه الاتفاقية حيز النفاذ إزاء جميع الدول الأطراف الحالية ، أو يودع بعد اتمام كل التدابير المطلوبة لدخول التعديل حيز النفاذ إزاء تلك الدول الأطراف ، يعتبر منطبقاً على هذه الاتفاقية بصيغتها المنقحة بالتعديل .

المادة 13

الدول التي لها أكثر نظام قانوني واحد

1 إذا كان لأحدى الدول وحدة اقليمية أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة بشأن المسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية ، جاز لها أن تعلن ، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ، أن هذه الاتفاقية ستطبق على

جميع وحداتها الإقليمية أو على وحدة إقليمية واحدة أو أكثر منها ، ويجوز لها أن تعدل هذا الاعلان في أي وقت بتقديم اعلان آخر .

2 ويجب اخطار الأمين العام بأي اعلان من هذا النوع ، ويجب أن يذكر هذا الاعلان صراحة الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية .

3 وفيما يتعلق بدولة طرف اصدرت اعلاناً من هذا النوع :

(أ) تفسر الاشارات إلى الدولة في تعريف "المالك المسجل" توارد في المادة 1(4) على أنها اشارات إلى هذه الوحدة الإقليمية ؛

(ب) تفسر الاشارات إلى دولة تسجيل السفينة على أنها اشارات إلى الوحدة الإقليمية التي سجلت فيها السفينة ، وتفسر الاشارات إلى الدولة المصدرة للشهادة أو المصادقة عليها ، فيما يخص شهادة التأمين الإلزامية ، على أنها اشارات الوحدة الإقليمية التي أصدرت الشهادة أو صادقت عليها ؛

(ج) تفسر الاشارات الواردة في هذه الاتفاقية إلى متطلبات القانون الوطني على أنها اشارات إلى متطلبات القانون في الوحدة الإقليمية ذات الصلة ؛ و

(د) تفسر الاشارات الواردة في المادة 9 إلى المحاكم ، وفي المادة 10 إلى الأحكام التي يجب أن تعترف بها الدول الأطراف ، على أنها ، على التوالي ، اشارات إلى محاكم الوحدة الإقليمية ذات الصلة وإلى الأحكام التي يجب أن يعترف بها في هذه الوحدة .

المادة 14

دخول الاتفاقية حيز النفاذ

1 تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد سنة من التاريخ الذي تقوم فيه ثمانية عشرة دولة ، تضم خمس دول لدى كل منها سفن لا تقل حمولتها الإجمالية مجتمعة عن مليون طن ، بالتوقيع عليها دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة ، أو بإيداع صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الأمين العام .

2 تدخل الاتفاقية حيز النفاذ إزاء أي دولة تصادق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها بعد استيفاء شروط النفاذ المبينة في الفقرة 1 بعد ثلاثة أشهر من تاريخ ايداع هذه الدولة للصك ذي الصلة .

المادة 15

الانسحاب

1 يجوز لأي دولة طرف في هذه الاتفاقية أن تنسحب منها في أي وقت بعد تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ إزاء تلك الدولة .

2 يكون الانسحاب بإيداع صك لدى الأمين العام .

3 يسري مفعول الانسحاب بعد سنة من ايداع نصك الانسحاب لدى الأمين العام ، أو بعد أي فترة أطول أجلاً تحدد في هذا النصك .

المادة 16

التنقيح أو التعديل

- 1 يجوز للمنظمة أن تدعو إلى انعقاد مؤتمر بغرض تنقيح هذه الاتفاقية أو تعديلها .
- 2 تدعو المنظمة إلى انعقاد مؤتمر للدول الأطراف من أجل تنقيح هذه الاتفاقية أو تعديلها بناءً على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول الأطراف .

المادة 17

الوديع

- 1 تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام .
- 2 يقوم الأمين العام بما يلي :
 - (أ) ابلاغ جميع الدول التي وقعت على هذه الاتفاقية أو انضمت إليها بما يلي :
 - (i) كل توقيع جديد أو ايداع نصك جديد وتاريخ ذلك ؛
 - (ii) تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ؛
 - (iii) ايداع أي نصك للانسحاب من هذه الاتفاقية وتاريخ ايداع هذا النصك ، وتاريخ سريان مفعول الانسحاب ؛ و
 - (iv) أي اعلانات أو اخطارات أخرى تصدر بموجب هذه الاتفاقية .
 - (ب) ارسال نسخ صادقة مصدقة من هذه الاتفاقية إلى جميع الدول الموقعة عليها وإلى جميع الدول التي انضمت إليها .

المادة 18

ارسال الاتفاقية إلى الأمم المتحدة

بمجرد دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ، يرسل الأمين العام نصها إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة لتسجيلها ونشرها وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة 19

اللغات

حررت هذه الاتفاقية في نسخة أصلية واحدة باللغات الإسبانية ، والانكليزية ، والروسية ، والصينية ، والعربية ، والفرنسية وتعتبر النصوص المحررة بهذه اللغات متساوية في الحجية .

حررت في لندن في هذا اليوم الثالث والعشرين من آذار/مارس عام ألفين وواحد .

واشهداً على ذلك وقع على هذه الاتفاقية من دونوا توقيعاتهم أدناه المفوضون بهذا حسب الأصول من حكومة كلٍ منهم .

مرفق

شهادة تأمين أوضاع مالي آخر قيد يتعلق
بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي

صادرة وفقاً لأحكام المادة 7 من
الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي ، لعام 2001

اسم السفينة	الرقم المميز أو الحروف المميزة	رقم المنظمة البحرية الدولية لتعريف السفينة	ميناء التسجيل	اسم المالك المسجل والعنوان عمله الرئيسي

نشهد بأن السفينة المذكورة أعلاه مغطاة ببوليصة تأمين أو بضممان مالي آخر يفي بمتطلبات المادة 7 من الاتفاقية الدولية
بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي ، لعام 2001 .

نوع الضمان

مدة الضمان

اسم وعنوان المؤمن لديه (لديهم) و/أو الضامن (الضامنين)

الاسم

العنوان

هذه الشهادة سارية حتى

أصدرتها أو صادقت عليها حكومة

.....

(الاسم الكامل للدولة)

أو

ينبغي استخدام النص التالي إذا قررت دولة طرف الانتفاع بأحكام المادة 7(3)

صدرت هذه الشهادة بموجب سلطة حكومة (الاسم الكامل للدولة) من جانب
(اسم المؤسسة أو المنظمة)

في في

(التاريخ)

(المكان)

.....
(توقيع وصفا المسؤول الذي أصدر الشهادة أو صادق عليها)

مذكرات تفسيرية :

1. يجوز أن يشمل اسم الدولة ، إذا ما رُغب في ذلك ، إشارة إلى الهيئة الحكومية المختصة في البلد الذي صدرت فيه الشهادة .
2. إذا اشترك أكثر من مصدر واحد في توفير المبلغ الكلي للضمان ينبغي تحديد المبلغ المقدم من كل مصدر منهم .
3. إذا قدم الضمان في أشكال متعددة ينبغي تحديد هذه الأشكال .
4. في البند المعلنون "مدة الضمان" ، يجب ذكر التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ مفعول هذا الضمان .
5. في بند "عنوان" المؤمن لديه (لديهم) و/أو الضامن (الضامنين) ، يجب تحيين مقر العمل الرئيسي للمؤمن لديه (لديهم) و/أو الضامن (الضامنين) . ويجب عند الضرورة تحديد مقر العمل الذي تم فيه الاكتتاب في التأمين أو الضمان الآخر .

نسخة صادقة مصدقة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 ، التي حررت في لندن في 23 آذار/مارس عام 2001 وأودع أصلها لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系 2001 年 3 月 23 日订于伦敦的《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, done at London on 23 March 2001, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года, принятой в Лондоне 23 марта 2001 года, подлинник которой сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ،

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

R. P. B.

18th February, 2002.