

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL  
PELOS PREJUÍZOS POR POLUIÇÃO CAUSADA POR COMBUSTÍVEL DE  
BANCAS, 2001

Os Estados Partes nesta Convenção,

RELEMBRANDO o artigo 194.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, segundo o qual os Estados deverão adotar todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho,

RELEMBRANDO TAMBÉM o artigo 235.º da mesma Convenção, segundo o qual os Estados deverão cooperar no sentido de continuar a desenvolver as regras de Direito Internacional pertinentes, a fim de assegurar uma indemnização pronta e adequada por todos os danos resultantes da poluição do meio marinho,

NOTANDO o êxito da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1992, e da Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1992, no que toca a assegurar a indemnização das pessoas que sofram danos causados pela poluição resultante da fuga ou descarga para o mar de hidrocarbonetos transportados a granel em navios,

NOTANDO TAMBÉM que a Convenção Internacional de 1996 sobre a Responsabilidade e a Indemnização por Danos ligados ao Transporte por Mar de Substâncias nocivas e potencialmente perigosas foi adotada tendo em vista a atribuição de uma indemnização adequada, pronta e efetiva pelos danos causados por incidentes relacionados com o transporte por mar de substâncias nocivas e potencialmente perigosas,

RECONHECENDO a importância de estabelecer uma responsabilidade objetiva para todas as formas de poluição por hidrocarbonetos, ligada a uma limitação adequada do nível dessa responsabilidade,

CONSIDERANDO que são necessárias medidas complementares para assegurar o pagamento de uma indemnização adequada, pronta e efetiva pelos danos causados pela poluição resultante de fugas ou descargas de combustível de bancas proveniente de navios,

DESEJANDO adotar, a nível internacional, regras e procedimentos uniformes que visem a regulação das questões relativas à responsabilidade e a atribuição de uma indemnização adequada em tais circunstâncias,

Acordam o seguinte:

Artigo 1.º  
Definições

Para efeitos desta Convenção:

1. «Navio» designa qualquer embarcação marítima e veículo de transporte marítimo, seja qual for o tipo.
2. «Pessoa» designa qualquer pessoa singular ou coletiva, ou qualquer entidade de direito público ou de direito privado, incluindo um Estado ou qualquer uma das suas subdivisões políticas.
3. «Armador» designa o proprietário, incluindo o proprietário registado, o afretador em casco nu, o gestor e o operador do navio.
4. «Proprietário registado» designa a pessoa ou pessoas em nome das quais o navio está registado, ou, na falta de registo, a pessoa ou pessoas proprietárias do navio. Todavia, no caso de um navio pertencente a um Estado e explorado por uma companhia que, nesse Estado, esteja registada como sendo o operador do navio, «proprietário registado» designa essa companhia.
5. «Combustível de Bancas» designa qualquer hidrocarboneto de origem mineral, incluindo óleo lubrificante, utilizado ou destinado a ser utilizado na exploração ou na propulsão do navio, bem como quaisquer resíduos desses hidrocarbonetos.

6. «Convenção sobre a Responsabilidade Civil» designa a Convenção Internacional de 1992 sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, tal como revista.

7. «Medidas de salvaguarda» designa quaisquer medidas razoáveis adotadas por qualquer pessoa após um incidente para prevenir ou minimizar os prejuízos causados por poluição.

8. «Incidente» designa qualquer ocorrência ou série de ocorrências com a mesma origem de que resultem prejuízos por poluição ou que constituam uma ameaça grave e iminente de tais prejuízos.

9. «Prejuízos por poluição» designa:

- a) Perdas ou danos causados no exterior do navio por contaminação resultante da fuga ou descarga de combustível de bancas proveniente do navio, onde quer que ocorram esta fuga ou descarga, desde que a indemnização pela deterioração do ambiente, excluindo os lucros cessantes motivados por essa deterioração, seja limitada ao custo das medidas de recuperação razoáveis efetivamente adotadas ou a adotar; e
- b) O custo das medidas de salvaguarda e demais perdas ou danos causados por essas mesmas medidas.

10. «Estado de registo do navio» designa, em relação a um navio registado, o Estado em que o mesmo foi registado e, em relação a um navio não registado, o Estado que lhe tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira.

11. «Arqueação bruta» designa a arqueação bruta calculada de acordo com as regras para cálculos da arqueação constantes do anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969.

12. «Organização» designa a Organização Marítima Internacional.

13. «Secretário-Geral» designa o Secretário-Geral da Organização.

## Artigo 2.º

### Âmbito de aplicação

Esta Convenção aplica-se exclusivamente:

- a) Aos prejuízos por poluição causados:
  - i) No território, incluindo o mar territorial, de um Estado Parte; e
  - ii) Na zona económica exclusiva de um Estado Parte, definida em conformidade com o Direito Internacional, ou, se o Estado Parte não tiver definido essa zona, numa zona situada para além do mar territorial desse Estado e adjacente a ele, que esse mesmo Estado tenha definido em conformidade com o Direito Internacional e que não se estenda para além das 200 milhas marítimas a contar das linhas de base utilizadas para a medição da largura do seu mar territorial;
- b) Às medidas de salvaguarda, onde quer que sejam adotadas, para prevenir ou minimizar esses prejuízos.

## Artigo 3.º

### Responsabilidade do armador

1. Com exceção do disposto nos números 3 e 4, o armador responde pelos prejuízos por poluição causados pelo combustível de bancas existente a bordo ou proveniente do navio no momento do incidente ou, se o incidente for constituído por uma série de ocorrências com a mesma origem, no momento da primeira ocorrência.
2. Havendo mais do que uma pessoa responsável em conformidade com o n.º 1, a sua responsabilidade será conjunta e solidária.

3. O armador não será responsável pelos prejuízos por poluição se provar que os mesmos:

- a) Resultaram de um ato de guerra, de hostilidades, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenómeno natural de carácter excepcional, inevitável e irresistível; ou
- b) Foram totalmente causados por um ato deliberadamente praticado ou omitido por terceiros com a intenção de causar prejuízos;
- c) Foram totalmente causados por negligência ou qualquer outro ato ilícito de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção dos faróis de navegação ou de outras ajudas à navegação, no exercício dessa função.

4. Se o armador provar que os prejuízos por poluição resultaram, no todo ou em parte, de um ato ou de uma omissão, cometidos pela pessoa que os sofreu, com a intenção de causar prejuízos, ou da negligência dessa mesma pessoa, o armador pode ser exonerado, no todo ou em parte, da responsabilidade para com essa pessoa.

5. Nenhum pedido de reparação por prejuízos por poluição pode ser formulado contra o armador sem ter por fundamento o disposto nesta Convenção.

6. Nada nesta Convenção prejudicará qualquer direito de recurso que o armador tenha independentemente desta Convenção.

#### Artigo 4.º

#### Exclusões

1. Esta Convenção não se aplica aos prejuízos por poluição, tal como definidos na Convenção sobre a Responsabilidade Civil, quer seja ou não devida uma indemnização por esses prejuízos nos termos dessa Convenção.

2. Salvo o disposto no n.º 3, as disposições desta Convenção não se aplicam aos navios de guerra, às unidades auxiliares da Marinha ou a outros navios pertencentes a um Estado ou por ele operados e, no momento em causa, utilizados exclusivamente em serviço oficial não comercial.

3. Um Estado Parte pode decidir aplicar esta Convenção aos seus navios de guerra ou a outros dos navios referidos no n.º 2, notificando, nesse caso, o Secretário-Geral dessa decisão com indicação dos termos e condições de tal aplicação.

4. Em relação aos navios pertencentes a um Estado Parte utilizados para fins comerciais, qualquer Estado pode ser demandado perante os órgãos jurisdicionais referidos no artigo 9.º, devendo renunciar a todos os meios de defesa a que tenha direito na sua qualidade de Estado soberano.

#### Artigo 5.º

##### Incidentes que envolvam dois ou mais navios

Quando ocorrer um incidente que envolva dois ou mais navios e dele resultarem prejuízos por poluição, os proprietários de todos os navios envolvidos serão conjunta e solidariamente responsáveis por todos os prejuízos que não possam ser razoavelmente repartidos, salvo se forem exonerados de responsabilidade nos termos do artigo 3.º.

#### Artigo 6.º

##### Limitação da responsabilidade

Nada nesta Convenção prejudicará o direito do armador e da ou das pessoas que apresentem um seguro ou outra garantia financeira de limitar a responsabilidade ao abrigo de qualquer regime nacional ou internacional aplicável, como seja a Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como revista.

## Artigo 7.º

### Seguro obrigatório ou garantia financeira

1. O proprietário registado de um navio de arqueação bruta superior a 1000, registado num Estado Parte, tem de manter um seguro ou outra garantia financeira, tal como a garantia de um banco ou de uma instituição financeira semelhante, que cubra a sua responsabilidade por prejuízos por poluição num montante equivalente aos limites de responsabilidade definidos pelo regime de limitação nacional ou internacional aplicável, mas que, em caso algum, exceda um montante calculado em conformidade com a Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como revista.

2. A cada navio será emitido um certificado que ateste a validade do seguro ou de outra garantia financeira em conformidade com o disposto nesta Convenção, após verificação pela autoridade competente de um Estado Parte do cumprimento dos requisitos previstos no n.º 1. No caso de um navio registado num Estado Parte, tal certificado será emitido ou reconhecido pela autoridade competente do Estado de registo do navio; quanto a um navio não registado num Estado Parte, o certificado pode ser emitido ou reconhecido pela autoridade competente de qualquer Estado Parte. Este certificado deverá obedecer ao modelo constante do anexo a esta Convenção e conter os seguintes elementos:

- a) Nome do navio, número ou letras distintivos e porto de registo;
- b) Nome e local do estabelecimento principal do proprietário registado;
- c) Número OMI de identificação do navio;
- d) Tipo e duração da garantia;
- e) Nome e local do estabelecimento principal do segurador ou de outra pessoa que preste a garantia e, se for caso disso, local do estabelecimento onde foi subscrito o seguro ou a garantia;

- f) Prazo de validade do certificado, o qual não será superior ao do seguro ou de outra garantia.
- 3.
- a) Um Estado Parte pode autorizar uma instituição ou uma organização por si reconhecidas a emitir o certificado referido no n.º 2. Essa instituição ou organização informará esse Estado da emissão de cada certificado. Em qualquer dos casos, o Estado Parte deverá garantir plenamente a exatidão e completude do certificado assim emitido e comprometer-se a assegurar a adoção das disposições necessárias ao cumprimento desta obrigação.
  - b) Os Estados Partes notificarão o Secretário-Geral:
    - i) Das responsabilidades e condições específicas associadas à competência delegada numa instituição ou organização por si reconhecidas;
    - ii) Da retirada de tal competência; e
    - iii) Da data a partir da qual essa delegação ou retirada de competências produzem efeitos.

Uma delegação de competências não produz efeitos antes de decorridos três meses sobre a data da respetiva notificação ao Secretário-Geral.

- c) A instituição ou organização autorizada a emitir certificados em conformidade com este número, no mínimo, deverá estar autorizada a retirar esses certificados, se as condições em que os mesmos foram emitidos não se mantiverem. Em qualquer dos casos, a instituição ou organização deverá comunicar essa retirada ao Estado em nome do qual tenha sido emitido o certificado.



4. O certificado será redigido na ou nas línguas oficiais do Estado emissor. Se a língua utilizada não for o espanhol, o francês ou o inglês, o texto deverá ser acompanhado de uma tradução para uma destas línguas, podendo a língua oficial do Estado ser omitida, se este assim o decidir.

5. O certificado deverá encontrar-se a bordo do navio, devendo uma cópia do mesmo ser depositada junto das autoridades responsáveis pelo arquivo do registo do navio ou, se o navio não estiver registado num Estado Parte, junto das autoridades que emitiram ou reconheceram o certificado.

6. Um seguro ou outra garantia financeira não cumprem os requisitos deste artigo se, por outros motivos que não o termo do prazo de validade do seguro ou da garantia, indicado no certificado nos termos do n.º 2 deste artigo, puderem cessar antes de decorridos três meses sobre a data em que as autoridades referidas no n.º 5 deste artigo tenham sido avisadas da sua cessação, a menos que o certificado tenha sido devolvido a essas autoridades ou que um novo certificado tenha sido emitido no mesmo período. As disposições precedentes também se aplicam a qualquer modificação que se traduza no facto de o seguro ou de a garantia deixarem de cumprir os requisitos previstos neste artigo.

7. Sob reserva do disposto neste artigo, o Estado de registo do navio determinará as condições de emissão e validade do certificado.

8. Nada nesta Convenção deverá ser interpretado como impedindo um Estado Parte de confiar nas informações que obteve de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais sobre a situação financeira dos seguradores ou dos prestadores de garantias financeiras para efeitos desta Convenção. Em tais casos, o Estado Parte que confie nessas informações não fica ilibado da sua responsabilidade enquanto Estado emissor do certificado previsto no n.º 2.

9. Os certificados emitidos ou reconhecidos sob a autoridade de um Estado Parte serão aceites pelos outros Estados Partes para efeitos desta Convenção, sendo por eles considerados como tendo o mesmo valor que os certificados por eles emitidos ou reconhecidos, mesmo que tenham sido emitidos ou reconhecidos para um navio não registado num Estado Parte.

Um Estado Parte pode a todo o momento consultar o Estado emissor ou de reconhecimento, se considerar que o segurador ou o prestador da garantia indicado no certificado de seguro não dispõe de capacidade financeira para cumprir as obrigações impostas por esta Convenção.

10. Qualquer pedido de indemnização por prejuízos por poluição pode ser formulado diretamente contra o segurador ou outra pessoa que preste a garantia financeira que cubra a responsabilidade do proprietário registado pelos prejuízos por poluição. O requerido pode nesse caso prevalecer-se dos meios de defesa (outros que não a falência ou liquidação do armador) de que o armador teria tido direito de prevalecer-se, incluindo a limitação nos termos do artigo 6.º. Ainda que o armador não tenha direito a qualquer limitação de responsabilidade nos termos do artigo 6.º, o requerido pode, além disso, limitar a sua responsabilidade a um montante igual ao valor do seguro ou da garantia financeira que ele tem de subscrever em conformidade com o n.º 1. O requerido pode ainda invocar como meio de defesa o facto de os prejuízos por poluição resultarem do dolo do armador, não podendo, porém, prevalecer-se de nenhum outro meio de defesa do qual tivesse direito de prevalecer-se numa ação intentada contra si pelo armador. O requerido deverá, em qualquer caso, ter o direito de exigir que o armador intervenha no processo.

11. Um Estado Parte não pode, em caso algum, autorizar que um navio que arvore a sua bandeira, e ao qual se aplique este artigo, opere sem que tenha sido emitido um certificado nos termos do n.º 2 ou 14.

12. Sob reserva do disposto neste artigo, cada Estado Parte deverá garantir, nos termos do respetivo Direito nacional, que todos os navios de arqueação bruta superior a 1000, qualquer que seja o seu local de registo, que entrem ou saiam de um porto no seu território, ou que cheguem ou abandonem uma instalação ao largo da costa, situada no seu território, estejam cobertos por um seguro ou outra garantia financeira, que preencham as exigências previstas no n.º 1.

13. Não obstante o disposto no n.º 5, um Estado Parte pode notificar o Secretário-Geral de que, para efeitos do n.º 12, na entrada ou saída de portos ou na chegada ou saída de instalações ao largo da costa, situadas no seu território, os navios não têm de ter a bordo ou de apresentar o certificado previsto no n.º 2, desde que o Estado Parte que emite o certificado previsto no n.º 2 tenha notificado o Secretário-Geral de que mantém um registo em formato eletrónico, acessível a todos os Estados Partes, que comprove a existência do certificado e que lhes permita cumprir as suas obrigações nos termos do n.º 12.

14. Se um navio propriedade de um Estado Parte não estiver coberto por um seguro ou outra garantia financeira, as disposições pertinentes deste artigo não se aplicam a esse navio. Contudo, o navio deverá ter a bordo um certificado emitido pela autoridade competente do seu Estado de registo que comprove que ele é propriedade desse Estado e que a sua responsabilidade está coberta dentro dos limites previstos no n.º 1. Esse certificado deverá tanto quanto possível obedecer ao modelo previsto no n.º 2.

15. Aquando da ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção, ou em qualquer momento posterior, um Estado pode declarar que este artigo não se aplica aos navios que operam exclusivamente na zona desse Estado referida na subalínea i) da alínea a) do artigo 2.º.

## Artigo 8.º

### Prazos

Os direitos a indemnização ao abrigo desta Convenção prescreverão se no prazo de três anos a contar da data em que ocorreram os danos não for intentada nenhuma ação ao abrigo desta mesma Convenção. Contudo, em caso algum, deverá uma ação ser intentada depois de decorridos seis anos a contar da data do incidente que causou os danos. Quando o incidente for constituído por uma série de ocorrências, o prazo de seis anos contará a partir da data da primeira ocorrência.

Artigo 9.º  
Jurisdição

1. Quando um incidente tiver causado prejuízos por poluição no território, incluindo o mar territorial, ou numa zona referida na subalínea ii) da alínea a) do artigo 2.º de um ou mais Estados Partes, ou se tiverem sido adotadas medidas de salvaguarda para prevenir ou minimizar prejuízos por poluição nesse território, incluindo o mar territorial, ou nessa zona, as ações de indemnização contra o armador, o segurador ou outra pessoa que preste a garantia destinada a cobrir a responsabilidade do armador só podem ser intentadas nos tribunais de um desses Estados Partes.
2. Cada um dos requeridos será notificado num prazo razoável de qualquer ação intentada nos termos do n.º 1.
3. Cada Estado Parte assegurará que os seus tribunais têm competência para conhecer das ações de indemnização ao abrigo desta Convenção.

Artigo 10.º  
Reconhecimento e execução

1. Qualquer sentença proferida por um tribunal competente, em conformidade com o artigo 9.º, que tenha força executiva, mas já não seja suscetível de recurso ordinário, no Estado de origem, deverá ser reconhecida em qualquer outro Estado Parte, salvo:
  - a) Se a sentença tiver sido obtida de forma fraudulenta; ou
  - b) Se o requerido não tiver sido notificado num prazo razoável e não lhe tiver sido dada a oportunidade de apresentar a sua defesa.
2. Qualquer sentença reconhecida ao abrigo do n.º 1 deverá ter força executiva em cada Estado Parte logo que tenham sido cumpridas as formalidades exigidas nesse Estado. Essas formalidades não podem dar lugar a uma reapreciação do mérito da causa.

Artigo 11.º  
Cláusula de primazia

Esta Convenção deverá prevalecer sobre qualquer Convenção em vigor ou que, à data de abertura para assinatura desta Convenção, esteja aberta à assinatura, à ratificação ou à adesão, mas apenas na medida em que essa Convenção esteja em conflito com ela; contudo, nada neste artigo deverá prejudicar as obrigações dos Estados Partes ao abrigo de uma tal Convenção em relação aos Estados que não sejam parte.

Artigo 12.º  
Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. Esta Convenção estará aberta à assinatura na sede da Organização de 1 de outubro de 2001 a 30 de setembro de 2002 e, depois dessa data, ficará aberta à adesão.
2. Os Estados podem manifestar o seu consentimento em ficarem vinculados por esta Convenção mediante:
  - a) Assinatura sem reserva de ratificação, aceitação ou aprovação;
  - b) Assinatura sob reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
  - c) Adesão.
3. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverão efetuar-se mediante o depósito do respetivo instrumento junto do Secretário-Geral.
4. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a entrada em vigor de uma emenda a esta Convenção em relação a todos os Estados Partes existentes, ou após o cumprimento de todas as medidas necessárias para a entrada em vigor dessa emenda em relação a esses Estados Partes, deverá considerar-se como sendo aplicável à Convenção, tal como modificada pela emenda.

## Artigo 13.º

### Estados com mais do que um regime jurídico

1. Se um Estado tiver duas ou mais unidades territoriais nas quais se apliquem regimes jurídicos diferentes em relação às matérias reguladas por esta Convenção, pode, aquando da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, declarar que esta Convenção se aplica a todas as suas unidades territoriais ou somente a uma ou mais dessas unidades, podendo, em qualquer momento, modificar essa declaração, mediante apresentação de uma outra declaração.
2. Uma tal declaração será notificada ao Secretário-Geral e indicará expressamente as unidades territoriais às quais se aplica esta Convenção.
3. Em relação a um Estado Parte que tenha feito uma tal declaração:
  - a) Na definição de «proprietário registado» constante do n.º 4 do artigo 1.º, as referências feitas a um Estado serão entendidas como feitas a uma tal unidade territorial;
  - b) As referências feitas ao Estado de registo de um navio e, no que respeita ao certificado de seguro obrigatório, ao Estado emissor ou certificador, serão entendidas como feitas, respetivamente, à unidade territorial em que o navio está registado e à unidade que emite ou autentica o certificado;
  - c) As referências feitas nesta Convenção aos requisitos previstos no Direito nacional serão entendidas como feitas aos requisitos previstos no Direito da unidade territorial em questão; e
  - d) As referências feitas nos artigos 9.º e 10.º aos tribunais e sentenças que têm de ser reconhecidos nos Estados Partes serão entendidas como feitas, respetivamente, aos tribunais da unidade territorial em questão, bem como às sentenças que nela têm de ser reconhecidas.

Artigo 14.º  
Entrada em vigor

1. Esta Convenção entrará em vigor um ano após a data em que dezoito Estados, dos quais cinco possuam, cada um, navios de arqueação bruta total não inferior a 1 milhão, a tenham assinado sem reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, ou tenham depositado junto do Secretário-Geral os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.
2. Para qualquer Estado que ratifique, aceite, aprove esta Convenção ou a ela adira depois de preenchidas as condições previstas no n.º 1 para a sua entrada em vigor, a mesma entrará em vigor três meses após a data do depósito por esse Estado do instrumento adequado.

Artigo 15.º  
Denúncia

1. Qualquer Estado Parte pode denunciar esta Convenção em qualquer momento após a data da sua entrada em vigor para esse Estado.
2. A denúncia é efetuada mediante o depósito de um instrumento junto do Secretário-Geral.
3. A denúncia produzirá efeitos um ano após a data do seu depósito junto do Secretário-Geral ou após o decurso de qualquer outro prazo mais longo indicado no instrumento de denúncia.

Artigo 16.º  
Revisão ou emendas

1. A Organização pode convocar uma conferência para efeitos de revisão ou emenda desta Convenção.

2. A Organização deverá convocar uma conferência dos Estados Partes para efeitos de revisão ou emenda desta Convenção a pedido de pelo menos um terço dos Estados Partes.

#### Artigo 17.º Depositário

1. Esta Convenção será depositada junto do Secretário-Geral.
2. O Secretário-Geral:
  - a) Informará todos os Estados que tenham assinado esta Convenção ou que a ela tenham aderido:
    - (i) De cada nova assinatura ou novo depósito de um instrumento e da respetiva data;
    - (ii) Da data de entrada em vigor desta Convenção;
    - (iii) Do depósito de qualquer instrumento de denúncia desta Convenção e da data do depósito, bem como da data de produção de efeitos da denúncia; e
    - (iv) De outras declarações e notificações feitas ao abrigo desta Convenção;
  - b) Transmitirá cópias autenticadas desta Convenção a todos os Estados signatários e a todos os Estados que a ela tenham aderido.

#### Artigo 18.º Transmissão às Nações Unidas

Assim que esta Convenção entre em vigor, o Secretário-Geral transmitirá o texto ao Secretariado das Nações Unidas para registo e publicação em conformidade com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.



## Artigo 19.º

### Línguas

Esta Convenção é redigida num único original nas línguas árabe, chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa, cada um dos textos fazendo igualmente fé.

FEITO EM LONDRES em vinte e três de março de dois mil e um.

EM FÉ DO QUE os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram esta Convenção.

## ANEXO

### CERTIFICADO DE SEGURO OU OUTRA GARANTIA FINANCEIRA PARA COBRIR A RESPONSABILIDADE CIVIL PELOS PREJUÍZOS CAUSADOS PELA POLUIÇÃO POR COMBUSTÍVEL DE BANCAS

Emitido em conformidade com o disposto no artigo 7.º da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos causados pela Poluição por Combustível de Bancas, 2001

Nome do navio	Número ou letras distintivos	Número OMI de identificação do navio	Porto de registo	Nome e endereço completo do estabelecimento principal do proprietário registado

Certifica-se por este meio que o navio acima indicado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira que cumprem o disposto no artigo 7.º da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos causados pela Poluição por Combustível de Bancas, 2001.

Tipo de garantia .....

Duração da garantia .....

Nome e endereço do(s) segurador(es) e/ou garante(s):

Nome .....

Endereço .....

O presente certificado é válido até .....

Emitido ou certificado pelo Governo de .....

.....

(Designação completa do Estado)

OU

Sempre que se preveja do disposto no n.º 3 do artigo 7.º, um Estado Parte deve utilizar o seguinte texto:

O presente certificado é emitido sob a autoridade do Governo de .....  
(Designação completa do Estado) por ..... (nome da instituição ou organização)

Em ..... em .....  
(Local) (Data)

.....  
(Assinatura e título do funcionário que emite ou certifica)

#### Notas explicativas:

- 1 - Caso se pretenda, a designação do Estado pode incluir uma referência à autoridade pública competente do país onde é emitido o certificado.
- 2 - Se o montante total da garantia for proveniente de várias fontes, é necessário discriminar os montantes pelas diferentes fontes.
- 3 - Se a garantia for prestada sob diversas formas, é necessário enumerá-las.
- 4 - Na rubrica «duração da garantia» tem de constar a data em que a mesma produz efeitos.
- 5 - Na rubrica «endereço» do(s) segurador(es) e/ou garante(s) tem de constar o estabelecimento principal do(s) segurador(es) e/ou garante(s). Se for caso disso, deverá indicar-se a sede na qual foi feito o seguro ou prestada a garantia.