

dores, técnicos — excepto de mecanografia e estatística — e do serviço geral os militares que se encontrem nas seguintes condições:

- a) .....
- b) Sargentos do quadro permanente com o 7.º ano liceal ou habilitações equivalentes: .....
- c) Oficiais milicianos:
  - 1) Na efectividade de serviço;
  - 2) No mínimo, com cinco anos de serviço efectivo como oficiais;
  - 3) De idade não superior aos limites fixados no n.º 3.

3. Só podem ser admitidos à frequência dos cursos de formação os militares que não completem as idades a seguir indicadas até ao dia 1 de Janeiro do ano civil de início dos cursos:

Cursos de formação de oficiais	Candidatos	Idades
Pilotos .....	Sargentos-ajudantes ou primeiros-sargentos .....	39 anos
Navegadores	Oficiais milicianos .....	34 anos
Técnicos .....	Oficiais milicianos .....	34 anos
	Sargentos do QP .....	44 anos
Serviço geral	Oficiais milicianos .....	34 anos
	Sargentos do QP .....	50 anos

2.º Este regime vigorará, a título de excepção, entre 1 de Julho de 1976 e 1 de Julho de 1977, ficando, durante este período, revogadas todas as disposições da Portaria n.º 592/71, de 29 de Outubro, que contrariem o presente diploma.

3.º Este diploma revoga a Portaria n.º 461/76, de 30 de Julho, a qual saiu com algumas incorrecções.

Estado-Maior da Força Aérea, 1 de Setembro de 1976. — O Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, *José Alberto Morais da Silva*, general.

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-Lei n.º 693/76 de 21 de Setembro

Considerando que se mostra necessário atribuir ao Presidente da Assembleia da República todos os poderes de superintendência na Secretaria-Geral da mesma Assembleia, para assim permitir que o referido corpo legislativo goze de total independência relativamente ao Governo;

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição da República Portuguesa, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Os poderes atribuídos pelo Decreto n.º 575/76, de 21 de Julho, ao Primeiro-Ministro, relativamente à Secretaria-Geral da Assembleia da Re-

pública, passam a ser da exclusiva competência do Presidente desta Assembleia.

Art. 2.º No uso desta competência, o Presidente da Assembleia da República goza de todos os poderes atribuídos pela lei geral ao Primeiro-Ministro.

Art. 3.º Este diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Mário Soares — Manuel da Costa Brás — Henrique Medina Carreira.*

Promulgado em 9 de Setembro de 1976.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

## Secretaria-Geral

Segundo comunicação do Ministério da Agricultura e Pescas, a Portaria n.º 354/76, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 135, de 9 de Junho, e cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria-Geral, saiu com a seguinte inexactidão, que assim se rectifica:

No tocante aos doze prédios expropriados, onde se lê: «..., concelho de Palmela, ...», deve ler-se: «..., concelho do Montijo, ...».

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, 6 de Setembro de 1976. — O Secretário-Geral, *Alfredo Barroso.*

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

### Direcção-Geral dos Negócios Económicos

#### Decreto n.º 694/76 de 21 de Setembro

Usando da faculdade conferida pelo artigo 200.º, alínea c), da Constituição da República Portuguesa, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único. É aprovada para ratificação a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, concluída em 29 de Novembro de 1969, cujos textos em francês e respectiva tradução para português vão anexos ao presente decreto.

*Mário Soares — José Manuel de Medeiros Ferreira.*

Assinado em 2 de Setembro de 1976.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

## CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES.

Les États parties à la présente Convention, Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

Convaincus de la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires,

Désireux d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable,

Sont convenus des dispositions suivantes:

#### ARTICLE I

Au sens de la présente Convention:

1. «Navire» signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

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» 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 de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression «propriétaire» désigne cette compagnie.

4. «État d'immatriculation du navire» signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'État dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés l'État dont le navire bat pavillon.

5. «Hydrocarbures» signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

6. «Dommage par pollution» signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par les dites mesures.

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

8. «Événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

9. «Organisation» signifie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

#### ARTICLE II

La présente Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'un État contractant, ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

#### ARTICLE III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable

de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution:

- a) 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) Résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
- c) Résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

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

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention.

Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

#### ARTICLE IV

Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article III, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

#### ARTICLE V

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 2000 francs par tonneau de jauge du navire. Toutefois ce montant total ne peut en aucun cas excéder 210 millions de francs.

2. Si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des États contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la

somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'État contractant sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'État où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'État dans lequel le fonds doit être constitué; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

10. Aux fins du présent article, on entend par jauge du navire la jauge nette, augmentée du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils moteurs, a été déduit de la jauge brute pour déterminer la jauge nette. Lorsqu'il s'agit d'un navire qui ne peut être jaugé conformément aux règles usuelles de jaugeage, la jauge est réputée égale à 40 pour cent du poids, exprimé en tonnes de 2240 livres, des hydrocarbures que le navire peut transporter.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute personnelle du propriétaire mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire du navire.

#### ARTICLE VI

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article v et est en droit de limiter sa responsabilité:

- a) Aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire;
- b) Le tribunal ou autre autorité compétente de tout État contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

#### ARTICLE VII

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2000 t d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article v, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré pour chaque navire. Il est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation, qui doit s'assurer que le navire satisfait aux dispositions du paragraphe 1 du présent article. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:

- a) Nom du navire et port d'immatriculation;
- b) Nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
- c) Type de garantie;
- d) Nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;
- e) La période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application 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 citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

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

7. Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un État contractant sont reconnus par d'autres États contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes. Un État contractant peut à tout moment demander à l'État d'immatriculation de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article v, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, 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 contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un État contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 12 du présent article.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes

dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2000 t d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'État n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet État et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article v, paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

#### ARTICLE VIII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où 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 s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

#### ARTICLE IX

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale d'un ou de plusieurs États contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ces territoires y compris la mer territoriale, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces États contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque État contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article v, les tribunaux de l'État où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

#### ARTICLE X

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

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

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article est exécutoire dans chaque État contractant dès que les procédures exigées dans ledit État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

## ARTICLE XI

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.

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

## ARTICLE XII

La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales 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, la présente disposition n'affecte par les obligations qu'ont les États contractants envers les États non contractants du fait de ces conventions.

## ARTICLE XIII

1. La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1970 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les États membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par:

- a) Signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation;
- b) Signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) Adhésion.

## ARTICLE XIV

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention en vigueur à l'égard de tous les États contractants à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits États contractants, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

## ARTICLE XV

1. La présente Convention entre en vigueur de quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de huit États, dont cinq représentant des États ayant chacun au moins 1 million de tonneaux de jauge brute en navires-citernes, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument

de ratification, acceptation, approbation ou adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour chacun des États qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet État de l'instrument approprié.

## ARTICLE XVI

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des États contractants après qu'elle est entrée en vigueur à son égard.

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

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

## ARTICLE XVII

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout État contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée, pour lui étendre l'application de la présente Convention et, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître qu'une telle extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou tout État contractant ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article peut à tout moment après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

## ARTICLE XVIII

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

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

## ARTICLE XIX

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

## 2. Le Secrétaire général de l'Organisation:

a) Informe tous les États qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

- i) De toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
- ii) De tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;
- iii) De l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XVII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin.

b) Transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les États signataires de cette Convention et à tous les États qui y adhèrent.

## ARTICLE XX

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

## ARTICLE XXI

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole, qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1969.

## ANNEXE

**Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.**

Établi conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures:

Nom du navire	Lettres ou numéros distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et adresse du propriétaire

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention inter-

nationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie...

Durée de la garantie...

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et (ou) de la personne (ou des personnes) ayant apporté une garantie financière:

Nom...

Adresse...

Le présent certificat est valable jusqu'au...

Délivré ou visé par le Gouvernement de.... (nom complet de l'État).

Fait à... (lieu), le... (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.

### CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL PELOS PREJUÍZOS DEVIDOS A POLUIÇÃO POR HIDRO-CARBONETOS.

Os Estados partes na presente Convenção:

Conscientes dos riscos de poluição criados pelo transporte marítimo internacional de hidrocarbonetos a granel;

Convencidos da necessidade de garantir uma indemnização equitativa às pessoas que sofram prejuízos derivados do facto de poluição resultante de fugas ou de descargas de hidrocarbonetos providas de navios;

Desejosos de adoptar regras e procedimentos uniformes, no plano internacional, para definir as questões de responsabilidade e de garantir, em tais ocasiões, uma reparação equitativa:

Acordaram nas seguintes disposições:

## ARTIGO I

Para os fins da presente Convenção:

1. «Navio» significa qualquer embarcação marítima ou engenho marinho, qualquer que seja, que transporte efectivamente, como carga, hidrocarbonetos a granel.

2. «Pessoa» significa qualquer pessoa física ou pessoa moral de direito público ou de direito privado, incluindo o Estado e as suas subdivisões políticas.

3. «Proprietário» significa a pessoa ou as pessoas no nome da qual ou das quais o navio está matriculado ou, no caso de ausência de matrícula, a pessoa ou as pessoas das quais o navio é propriedade.

Todavia, no caso de navios que sejam propriedade de um Estado e explorados por uma companhia que, nesse Estado, esteja registada como sendo a exploradora dos navios, a expressão «proprietário» designa essa companhia.

4. «Estado de matrícula do navio» significa, em relação aos navios matriculados, o Estado no qual o navio tenha sido matriculado e, em relação aos navios não matriculados, o Estado de que o navio arvore pavilhão.

5. «Hidrocarbonetos» significa quaisquer hidrocarbonetos persistentes, nomeadamente petróleo em bruto, fuelóleo, óleo Diesel pesado, óleo de lubrificação e óleo de baleia, quer sejam transportados a bordo de um navio como carga, quer nos tanques de serviço do mesmo navio.

6. «Prejuízo por poluição» significa qualquer perda ou dano exterior ao navio que transporte hidrocarbonetos, causados por uma contaminação resultante de fuga ou descarga de hidrocarbonetos, qualquer que seja o local onde possam ocorrer, e compreendendo o custo das medidas de salvaguarda, bem como quaisquer perdas ou danos causados pelas referidas medidas.

7. «Medidas de salvaguarda» significa quaisquer medidas razoáveis tomadas por qualquer pessoa após a ocorrência de um evento para prevenir ou limitar a poluição.

8. «Evento» significa qualquer facto ou conjunto de factos com a mesma origem e dos quais resulta uma poluição.

9. «Organização» designa a Organização Intergovernamental Consultiva da Navegação Marítima.

#### ARTIGO II

A presente Convenção aplica-se exclusivamente aos prejuízos causados por poluição, produzidos no território e no mar territorial de um Estado contratante, bem como às medidas de salvaguarda destinadas a evitar ou a reduzir tais prejuízos.

#### ARTIGO III

1. O proprietário do navio, no momento de um evento ou, se o evento consistir numa sucessão de factos, no momento do primeiro facto, é responsável por qualquer prejuízo por poluição proveniente de uma fuga ou descarga de hidrocarbonetos do seu navio, como resultado do evento, salvo nos casos previstos nos parágrafos 2 e 3 do presente artigo.

2. O proprietário não será responsável se provar que o prejuízo por poluição:

- a) Resulta de um acto de guerra, de hostilidades, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenómeno natural de carácter excepcional, inevitável e irresistível; ou
- b) Resulta, na totalidade, de um facto deliberadamente praticado ou omitido por terceiro com a intenção de causar um prejuízo; ou
- c) Resulta, na totalidade, da negligência ou de qualquer outra acção prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pelo bom funcionamento dos faróis ou de outros auxiliares da navegação, praticada no exercício destas funções.

3. Se o proprietário provar que o prejuízo por poluição resulta, na sua totalidade ou em parte, quer de um facto que a pessoa que o suportou praticou ou se absteve de praticar com a intenção de causar

um prejuízo, quer da negligência da referida pessoa, o proprietário pode ser isento de toda ou de parte da sua responsabilidade em relação àquela pessoa.

4. Nenhum pedido de reparação por prejuízos devidos a poluição poderá ser formulado contra o proprietário sem ter por fundamento o disposto na presente Convenção. Nenhum pedido de indemnização, a título de prejuízos causados por poluição, fundado ou não nas disposições da presente Convenção, poderá ser apresentado contra os funcionários ou agentes do proprietário.

5. Nenhuma disposição da presente Convenção prejudicará os direitos de recurso do proprietário contra terceiros.

#### ARTIGO IV

Quando as fugas ou descargas se tenham produzido em mais do que um navio, das quais hajam resultado prejuízo por poluição, os proprietários de todos os navios em causa serão, sob reserva do disposto no artigo III, solidariamente responsáveis pela totalidade do prejuízo que não for razoavelmente divisível.

#### ARTIGO V

1. O proprietário de um navio tem o direito de limitar a sua responsabilidade nos termos da presente Convenção a um montante total, por evento de 2000 francos por tonelada da tonelagem do navio. Todavia, esse montante total não poderá exceder, em nenhum caso, 210 milhões de francos.

2. Se o evento for causado por falta pessoal do proprietário, este não se poderá prevalecer da limitação prevista no parágrafo 1 do presente artigo.

3. Para beneficiar da limitação prevista no parágrafo 1 do presente artigo, o proprietário deverá constituir um fundo no montante do limite da sua responsabilidade, junto do tribunal ou de qualquer outra autoridade competente de um dos Estados contratantes onde seja movida uma acção ao abrigo do artigo IX. Este fundo pode ser constituído quer pelo depósito da soma correspondente, quer pela apresentação de uma garantia bancária ou de qualquer outra garantia aceitável admitida pela legislação do Estado contratante no território do qual o fundo for constituído e julgada satisfatória pelo tribunal ou qualquer outra autoridade competente.

4. A distribuição do fundo pelos credores será efectuada proporcionalmente aos montantes dos créditos admitidos.

5. Se, antes da distribuição do fundo, o proprietário, um funcionário ou agente seus, ou qualquer outra pessoa que lhe concedeu o seguro ou outra garantia financeira, tiver como resultado do evento em causa pago uma indemnização por prejuízos devidos à poluição, aquela pessoa adquirirá por sub-rogação, até ao montante do que haja pago, os direitos que a pessoa indemnizada teria tido nos termos da presente Convenção.

6. O direito de sub-rogação previsto no parágrafo 5 do presente artigo poderá ser exercido por qualquer outra pessoa além das previstas naquele parágrafo, relativamente a qualquer soma que haja despendido para reparar os prejuízos devidos à poluição, sob reserva de autorização, pela legislação nacional aplicável, da referida sub-rogação.

7. Quando o proprietário ou qualquer outra pessoa declarar que poderá ser compelido a pagar ulteriormente, no todo ou em parte, uma soma em relação à qual haja beneficiado de uma sub-rogação por força do parágrafo 5 ou 6 do presente artigo se a indemnização tivesse sido paga antes da distribuição do fundo, o tribunal, ou qualquer outra autoridade competente do Estado onde o fundo foi constituído, poderá ordenar que seja reservada provisoriamente uma soma suficiente para permitir ao interessado fazer valer ulteriormente os seus direitos sobre o fundo.

8. Desde que sejam razoáveis, as despesas realizadas e os sacrifícios consentidos voluntariamente pelo proprietário, com o objectivo de evitar ou de reduzir uma poluição, conferir-lhe-ão, sobre o fundo, direitos equivalentes aos dos outros credores.

9. O franco mencionado neste artigo é uma unidade constituída por 65 miligramas e meio de ouro com o título de 900 milésimos de quilate. O montante mencionado no parágrafo 1 do presente artigo será convertido na moeda nacional do Estado no qual o fundo deva ser constituído; a conversão será efectuada segundo o valor oficial da moeda em causa em relação à unidade acima definida, à data da constituição do fundo.

10. Para os fins do presente artigo, entender-se-á por tonelagem do navio a tonelagem líquida, a que se acrescenta o volume que, devido ao espaço ocupado pelos aparelhos motores, foi deduzido da tonelagem bruta para determinar a tonelagem líquida. Quando se tratar de um navio cuja tonelagem não se puder determinar segundo as regras habituais, a tonelagem será reputada igual a 40% do peso, expresso em toneladas de 2240 libras, dos hidrocarbonetos que o navio pode transportar.

11. O segurador ou qualquer outra pessoa donde emanar a garantia financeira poderá constituir um fundo em conformidade com o presente artigo, nas mesmas condições e com os mesmos efeitos como se o fundo fosse constituído pelo proprietário. O referido fundo poderá ser constituído mesmo em caso de falta pessoal do proprietário, mas a constituição não afectará, neste caso, os direitos de que as vítimas são titulares em relação ao proprietário do navio.

#### ARTIGO VI

1. Quando, após o evento, o proprietário tiver constituído um fundo ao abrigo do artigo v e tiver o direito de limitar a sua responsabilidade:

- a) Nenhum direito a indemnização, por prejuízos devidos à poluição resultante do evento, poderá ser exercido sobre outros bens do proprietário;
- b) O tribunal ou outra autoridade competente de qualquer Estado contratante ordenará a liberação do navio, ou de outro bem pertencente ao proprietário, apreendido devido a um pedido de reparação por prejuízos devidos à poluição causados pelo evento em referência e agirá da mesma forma em relação a qualquer caução ou garantia depositada com o fim de evitar tal apreensão.

2. As disposições precedentes só se aplicarão, todavia, se o autor do pedido tiver acesso ao tribunal que controla o fundo e se o fundo puder efectivamente ser utilizado para cobrir o seu pedido.

#### ARTIGO VII

1. O proprietário de um navio matriculado num Estado contratante e que transporte mais de 2000 t de hidrocarbonetos a granel como carga é obrigado a subscrever um seguro ou outra garantia financeira, tal como caução bancária ou certificado emitido por um fundo internacional de indemnização, num montante determinado pela aplicação dos limites de responsabilidade previstos no artigo v, parágrafo 1, para cobrir a sua responsabilidade por prejuízos causados por poluição, em conformidade com as disposições da presente Convenção.

2. Para cada navio será emitido um certificado atestando que um seguro ou uma garantia financeira estão em vigor em conformidade com as disposições da presente Convenção. Será emitido ou visado pela autoridade competente do Estado de matrícula, a qual se deverá assegurar que o navio satisfaz as exigências previstas no parágrafo 1 do presente artigo. O certificado deverá ser conforme ao modelo junto em anexo e conter os seguintes elementos:

- a) Nome do navio e porto de matrícula;
- b) Nome e local do principal estabelecimento do proprietário;
- c) Tipo de garantia;
- d) Nome e local do principal estabelecimento do segurador ou de outra pessoa que concede a garantia e, se for caso disso, do local do estabelecimento no qual o seguro ou a garantia foram subscritos;
- e) O período de validade do certificado, que não deverá exceder o do seguro ou o da garantia.

3. O certificado será escrito na língua ou línguas oficiais do Estado que o emitir. Se a língua utilizada não for nem a francesa nem a inglesa, o texto deverá comportar uma tradução numa dessas línguas.

4. O certificado deverá encontrar-se a bordo do navio, devendo uma cópia do mesmo ser depositada junto do serviço responsável pelo registo de matrícula do navio.

5. Um seguro ou outra garantia financeira não preencherá as exigências do presente artigo se os seus efeitos puderem cessar, por outra razão que não o termo do prazo de validade indicado no certificado por força do parágrafo 2 do presente artigo, antes do termo de um prazo de três meses a contar do dia em que tiver sido feito um pré-aviso dirigido à autoridade referida no parágrafo 4 do presente artigo, salvo se o certificado tiver sido devolvido àquela autoridade ou se um novo certificado válido tiver sido emitido antes do fim do mencionado prazo. As disposições precedentes aplicam-se igualmente a qualquer modificação do seguro ou da garantia financeira que tenha por efeito que estes não satisfaçam as condições do presente artigo.

6. O Estado de matrícula determinará as condições de emissão de validade do certificado, sob reserva das disposições do presente artigo.



7. Os certificados emitidos ou visados sob a responsabilidade de um Estado contratante serão reconhecidos pelos outros Estados contratantes para todos os fins da presente Convenção e serão considerados por eles como tendo o mesmo valor que os certificados emitidos e visados por eles próprios. Um Estado contratante poderá, em qualquer momento, pedir ao Estado de matrícula que preceda com ele a consultas, se considerar que o segurador ou a entidade que concede a garantia não é financeiramente capaz de fazer face às obrigações impostas pela Convenção.

8. Qualquer pedido de reparação por prejuízos devidos à poluição poderão ser directamente formulado contra o segurador ou a pessoa de que emanar a garantia financeira destinada a cobrir a responsabilidade do proprietário pelos prejuízos causados pela poluição. Caso isto se verifique, o réu poderá, quer tenha havido ou não falta pessoal do proprietário, prevalecer-se dos limites de responsabilidade previstos no artigo v, parágrafo 1. O réu poderá, por outro lado, prevalecer-se dos meios de defesa que o proprietário poderia ele próprio invocar, excepto dos relativos à falência ou à liquidação do património do proprietário. O réu poderá além disso prevalecer-se do facto de os prejuízos por poluição terem resultado de uma falta intencional do próprio proprietário, mas não poderá prevalecer-se de qualquer dos outros meios de defesa que poderia invocar numa acção intentada pelo proprietário contra ele. O réu poderá, em todos os casos, obrigar o proprietário a sujeitar-se também à demanda.

9. Qualquer fundo constituído por um seguro ou outra garantia financeira, por força do parágrafo 1 do presente artigo, só poderá ser utilizado para satisfação das indemnizações devidas em virtude da presente Convenção.

10. Um Estado contratante não autorizará o tráfico a um navio sujeito às disposições do presente artigo e arvorando o seu pavilhão se o referido navio não estiver munido de um certificado emitido em aplicação do parágrafo 2 ou 12 do presente artigo.

11. Sob reserva das disposições do presente artigo, cada Estado contratante tomará as medidas necessárias para que, por força da sua legislação nacional, um seguro ou outra garantia financeira, que corresponda às exigências do parágrafo 1 do presente artigo, cubra qualquer navio, independentemente do seu lugar de matrícula, que entrar nos seus portos ou os abandonar ou que chegar a instalações terminais situadas ao largo das costas no seu mar territorial, ou que as deixar, se ele transportar efectivamente mais de 2000 t de hidrocarbonetos a granel, como carga.

12. Se um navio de propriedade do Estado não estiver coberto por um seguro ou por outra garantia financeira, as disposições do presente artigo não serão aplicáveis a esse navio. O referido navio deverá, no entanto, estar munido de um certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de matrícula, atestando que o navio é de propriedade do mesmo Estado e a que a respectiva responsabilidade está assegurada no âmbito dos limites previstos no artigo v, parágrafo 1. Aquele certificado será o mais conforme possível ao modelo prescrito no parágrafo 2 do presente artigo.

#### ARTIGO VIII

Os direitos a indemnização previstos na presente Convenção extinguir-se-ão pela falta de acção judicial intentada ao abrigo das disposições da mesma Convenção no termo de um prazo de três anos, contado a partir da data de ocorrência do prejuízo. Todavia, nenhuma acção judicial poderá ser intentada após o termo de um prazo de seis anos a contar da data em que se verificou o evento causador do prejuízo. Se o referido evento se repartiu por diferentes momentos, o prazo de seis anos conta-se a partir do primeiro desses momentos.

#### ARTIGO IX

1. Quando um evento tiver causado um prejuízo por poluição no território, nele se incluindo o mar territorial, de um ou de mais Estados contratantes ou quando tiverem sido tomadas medidas de salvaguarda para prevenir ou atenuar qualquer prejuízo devido à poluição nesses territórios, incluindo o respectivo mar territorial, o correspondente pedido de indemnização só poderá ser apresentado perante os tribunais daquele ou daqueles Estados contratantes. O réu deverá ser avisado, dentro de um prazo razoável, da apresentação de tais pedidos.

2. Cada Estado contratante providenciará para que os seus tribunais tenham competência para conhecer de tais pedidos de reparação.

3. Após a constituição do fundo em conformidade com as disposições do artigo v, os tribunais do Estado onde o fundo tiver sido constituído serão os únicos competentes para resolver todas as questões relativas à repartição e distribuição do fundo.

#### ARTIGO X

1. Qualquer sentença de um tribunal competente por força do artigo ix, que seja executória no Estado de origem, onde já não possa ser objecto de recurso ordinário, será reconhecida em qualquer outro Estado contratante, salvo:

- a) Se a sentença tiver sido fraudulentamente obtida;
- b) Se o réu não tiver sido citado num prazo razoável e não tiver sido colocado em situação de apresentar a sua defesa.

2. Qualquer sentença reconhecida por força do parágrafo 1 do presente artigo será executória no território de cada Estado contratante, desde que hajam sido cumpridas as formalidades exigidas no referido Estado. Essas formalidades não poderão implicar uma revisão de fundo da questão.

#### ARTIGO XI

1. As disposições da presente Convenção não serão aplicáveis aos navios de guerra e aos outros navios que pertençam a um Estado ou que sejam por ele explorados e afectados exclusivamente, no momento considerado, a um serviço não comercial de Estado.

2. No que respeita aos navios que pertençam a um Estado contratante e que sejam utilizados para fins

comerciais, o referido Estado ficará sujeito a demandas perante as jurisdições referidas no artigo IX e renunciará a todos os meios de defesa de que poderia prevalecer-se, na sua qualidade de Estado soberano.

#### ARTIGO XII

A presente Convenção prevalecerá sobre as convenções internacionais que na data em que for aberta à assinatura estiverem em vigor ou abertas à assinatura, à ratificação ou à adesão, mas somente na medida em que aquelas convenções com ela estiverem em conflito; todavia, a presente disposição não afetará as obrigações dos Estados contratantes para com Estados não contratantes, fundadas naquelas convenções.

#### ARTIGO XIII

1. A presente Convenção estará aberta à assinatura até 31 de Dezembro de 1970 e ficará, seguidamente, aberta à adesão.

2. Os Estados membros da Organização das Nações Unidas, de qualquer das agências especializadas ou da Agência Internacional de Energia Atómica, ou partes no Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça poderão tornar-se partes na presente Convenção por meio de:

- 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.

#### ARTIGO XIV

1. A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão efectuar-se-ão por meio de depósito de um instrumento, em boa e devida forma, junto do Secretário-Geral da Organização.

2. Qualquer instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, depositado após a entrada em vigor de uma emenda à presente Convenção, em vigor em relação a todos os Estados contratantes da Convenção ou após o preenchimento de todas as formalidades requeridas para a entrada em vigor da emenda em relação aos mencionados Estados contratantes, será tido como referido à Convenção modificada pela emenda.

#### ARTIGO XV

1. A presente Convenção entrará em vigor no nonagésimo dia após a data em que os Governos de oito Estados, dos quais cinco representando Estados que tenham, cada um, pelo menos 1 milhão de toneladas de tonelagem bruta em navios-cisternas, a tenham assinado sem reserva de ratificação, de aceitação ou de aprovação, ou tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto do Secretário-Geral da Organização.

2. Para qualquer Estado que ratificar, aceitar ou aprovar a Convenção, ou a ela aderir ulteriormente,

esta entrará em vigor no nonagésimo dia após o depósito pelo referido Estado do instrumento apropriado.

#### ARTIGO XVI

1. A presente Convenção poderá ser denunciada por qualquer Estado contratante, em qualquer momento após a entrada em vigor da Convenção em relação àquele Estado.

2. A denúncia efectuar-se-á por meio do depósito de um instrumento junto do Secretário-Geral da Organização.

3. A denúncia produzirá efeitos um ano após a data do depósito do instrumento junto do Secretário-Geral da Organização ou no termo de qualquer período mais extenso que tenha sido indicado no mencionado instrumento.

#### ARTIGO XVII

1. A Organização das Nações Unidas, no caso de assumir a responsabilidade pela administração de um território, ou qualquer Estado contratante encarregado de assegurar as relações internacionais de um território, consultará, logo que possível, as autoridades competentes do referido território ou tomará qualquer outra medida apropriada para lhe estender a aplicação da presente Convenção, e, em qualquer momento, por meio de notificação escrita dirigida ao Secretário-Geral da Organização, dará conhecimento da mencionada extensão.

2. A aplicação da presente Convenção será estendida ao território indicado na notificação, a partir da data da recepção desta ou em qualquer outra data nela referida.

3. A Organização das Nações Unidas, ou qualquer Estado contratante, que tenha feito uma declaração em conformidade com o primeiro parágrafo do presente artigo, poderá, em qualquer momento após a data em que a aplicação da Convenção haja sido estendida a um território, dar a conhecer, por meio de uma notificação escrita dirigida ao Secretário-Geral da Organização, que a presente Convenção deixa de ser aplicável ao território indicado na notificação.

4. A presente Convenção deixará de ser aplicável ao território indicado na notificação um ano após a data da sua recepção pelo Secretário-Geral da Organização ou no termo de qualquer outro período de tempo mais longo especificado na notificação.

#### ARTIGO XVIII

1. A Organização poderá convocar uma conferência que tenha por objecto a revisão ou a emenda da presente Convenção.

2. A Organização convocará uma conferência dos Estados contratantes a fim de rever ou emendar a presente Convenção a requerimento de, pelo menos, um terço dos Estados contratantes.

#### ARTIGO XIX

1. A presente Convenção será depositada junto do Secretário-Geral da Organização.

## 2. O Secretário-Geral da Organização:

- a) Informará todos os Estados signatários da Convenção ou que a ela aderiram:
- i) De qualquer nova assinatura ou depósito de um novo instrumento e da data em que tiveram lugar essa assinatura ou esse depósito;
  - ii) De qualquer depósito de um instrumento denunciando a presente Convenção e a data em que o mesmo teve lugar;
  - iii) Da extensão da presente Convenção a qualquer território, ao abrigo do parágrafo 1 do artigo XVII, e do termo de qualquer extensão semelhante, por força do parágrafo 4 do mesmo artigo, indicando, em cada caso, a data em que a mencionada extensão da presente Convenção teve ou terá o seu termo;
- b) Transmitirá cópias conformes da presente Convenção a todos os Estados signatários desta Convenção e a todos os Estados que a ela aderirem.

## ARTIGO XX

Desde o momento da entrada em vigor da presente Convenção, o Secretário-Geral da Organização transmitirá o seu texto ao Secretariado das Nações Unidas, para efeitos de registo e de publicação, em conformidade com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

## ARTIGO XXI

A presente Convenção é redigida num só exemplar nas línguas francesa e inglesa, fazendo igualmente fé ambos os textos. Redigiram-se traduções oficiais nas línguas russa e espanhola, que são depositadas conjuntamente com o exemplar original devidamente assinado.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos seus Governos, assinaram a presente Convenção.

Feito em Bruxelas, em 29 de Novembro de 1969.

## ANEXO

**Certificado de seguro ou de qualquer outra garantia financeira relativa à responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos.**

Estabelecido em conformidade com as disposições do artigo VII da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos 1969.

Nome do navio	Letras ou números de identificação	Porto de matrícula	Nome e endereço do proprietário

O abaixo assinado certifica que o navio a seguir indicado está abrangido por uma apólice de seguro ou por qualquer outra garantia financeira satisfazendo as disposições do artigo VII da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1969.

Tipo de garantia ...

Duração da garantia ...

Nome e endereço do segurador (ou seguradores) ou da pessoa (ou pessoas) que tenham dado uma garantia financeira:

Nome ...

Endereço ...

O presente certificado é válido até ...

Emitido ou visado pelo Governo de ... (nome completo do Estado).

Feito em ... (lugar), em ... (data).

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

## Notas explicativas

1) A indicação do Estado poderá, se assim se desejar, mencionar a autoridade pública competente do país no qual se emite o certificado.

2) Quando o montante total da garantia provier de diversas fontes, convém indicar o montante fornecido por cada uma delas.

3) Quando a garantia for fornecida sob diversas formas, deverão estas ser enumeradas.

4) Na rubrica «Duração da garantia», convém precisar a data em que a mesma produz os seus efeitos.