

Resolução da Assembleia da República n.º 62/2015**Aprova a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres, em 23 de março de 2001**

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea *i*) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres, em 23 de março de 2001, cujo texto, na versão autenticada em língua inglesa e respetiva tradução para língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 2 de abril de 2015.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

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 cooperate 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;

Recognising 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 minimise 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) “Organisation” means the International Maritime Organisation;

13) “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organisation.

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 minimise 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 authorise either an institution or an organisation recognised by it to issue the certificate

referred to in paragraph 2. Such institution or organisation 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 organisation 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 organisation authorised to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorised to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organisation 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 Organisation 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 Organisation 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 recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognised 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 Organisation.

2 — The Organisation 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 respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security

Duration of Security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)

The present certificate is issued under the authority of the Government of(full designation of the State) by(name of institution or organization)

At(Place) On(Date)

(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory notes

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.

نسخة صادقة مصدقة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 ، التي حُررت 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. Bond
18th February, 2002.

J/7963 (A/C/E/F/R/S)

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 n.ºs 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 prevaleça 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 por
 (Designação completa do Estado) (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.

Resolução da Assembleia da República n.º 63/2015

Aprova o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique no Domínio da Defesa, assinado na cidade de Maputo, em 4 de julho de 2012

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique no Domínio da Defesa, assinado na cidade de Maputo, em 4 de julho de 2012, cujo texto, na versão autenticada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 2 de abril de 2015.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE NO DOMÍNIO DA DEFESA

A República Portuguesa e a República de Moçambique, doravante designadas por «Partes»:

Animadas pela vontade de estreitar os laços de amizade e de fraternidade existentes entre os dois países e os dois povos;

Decididas a desenvolver e a facilitar as relações de cooperação no domínio da Defesa;

Considerando os propósitos expressos no Acordo Geral de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique, assinado em 1976, o qual se constituiu como um marco histórico no relacionamento dos dois países;

Considerando o reforço do relacionamento bilateral no domínio da Defesa, garantido pela cooperação técnico-militar;

Considerando a determinação de ambas as Partes em completar e aprofundar as relações de cooperação expressas no Acordo de Cooperação Técnica no Domínio Militar entre a República Portuguesa e a República de Moçambique, assinado a 7 de dezembro de 1988;

Considerando a vontade de desenvolver novas áreas de cooperação no setor da Defesa, em especial por via da integração de militares das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, doravante designadas por «FADM», em contingentes portugueses empenhados em missões de apoio à paz ou humanitárias;

Pretendendo estabelecer uma cooperação, numa base de plena independência, respeito pela soberania, não ingerência nos assuntos internos e reciprocidade de interesses;

Acordam no seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente Acordo regula a cooperação no domínio da Defesa entre as Partes, na medida das suas possibilidades, em regime de reciprocidade e quando para tanto solicitadas.

Artigo 2.º

Âmbito da cooperação

A cooperação no domínio da Defesa compreenderá a cooperação técnico-militar e a integração de militares