

**CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 2001
PRIVIND RĂSPUNDEREA CIVILĂ PENTRU PREJUDICII PROVOCATE DE
POLUAREA CU HIDROCARBURI DE CONSUM DE LA NAVELE MARITIME
(BUNKERS)**

Adoptată de Conferința internațională privind răspunderea și despăgubirea pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime, Londra, 19 - 24 Martie 2001

Statele Părți la prezenta Convenție,

REAMINTIND articolul 194 din Convenția Națiunilor Unite din 1982 asupra dreptului mării, care prevede ca statele să ia toate măsurile necesare pentru prevenirea, reducerea și ținerea sub control a poluării mediului marin,

REAMINTIND DE ASEMENEA articolul 235 din Convenția menționată anterior, care prevede ca, în vederea asigurării unor despăgubiri prompte și adecvate pentru toate prejudiciile datorate poluării mediului marin, statele să coopereze pentru dezvoltarea normelor relevante de drept internațional,

LUÂND ACT DE succesul *Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992* și al *Convenției internaționale privind crearea unui fond internațional pentru despăgubirea pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi, 1992* pentru a asigura despăgubirea persoanelor care au suferit prejudicii datorită poluării cauzate de scurgeri sau evacuări de hidrocarburi transportate în vrac pe mare, la bordul navelor,

LUÂND ACT DE ASEMENEA de adoptarea *Convenției internaționale privind răspunderea și acordarea de despăgubiri pentru prejudicii legate de transportul pe mare al substanțelor nocive și potențial periculoase, 1996* în scopul acordării unor despăgubiri adecvate, prompte și eficiente pentru prejudiciile cauzate prin incidente legate de transportul pe mare al substanțelor nocive și potențial periculoase,

RECUNOSCÂND importanța stabilirii unei răspunderi obiective pentru toate formele de poluare cu hidrocarburi, corelată cu limitarea corespunzătoare gradului de răspundere,

CONSIDERÂND că sunt necesare măsuri complementare care să asigure plata despăgubirilor adecvate, prompte și eficiente pentru prejudicii datorate poluării cauzate de scurgeri sau evacuări ale hidrocarburilor de consum de la navele maritime,

DORIND adoptarea unor norme și proceduri internaționale uniforme în vederea determinării problemelor în materie de răspundere și în vederea asigurării unor despăgubiri adecvate în astfel de cazuri,

AU CONVENIT după cum urmează:

Articolul 1

Definiții

În sensul prezentei convenții:

- (1) “Navă” înseamnă orice navă maritimă și orice ambarcațiune maritimă, de orice tip.
- (2) “Persoană” înseamnă orice persoană fizică sau orice persoană juridică de drept public sau de drept privat, inclusiv un stat sau oricare dintre subdiviziunile sale administrative.
- (3) “Proprietar de navă” înseamnă proprietarul, inclusiv proprietarul înregistrat, navlositorul de navă nudă, managerul și operatorul navei.
- (4) “Proprietar înregistrat” înseamnă persoana sau persoanele în numele căreia sau cărora este înmatriculată nava sau, în absența înmatriculării, persoana sau persoanele în a cărei sau căror proprietate este nava. Cu toate acestea, în cazul unei nave aparținând unui stat și exploatată de către o societate care este înregistrată în statul respectiv ca operator al navei, termenul “proprietar înregistrat” trebuie să însemne această societate.
- (5) “Hidrocarburi de consum” înseamnă orice hidrocarburi minerale, inclusiv ulei lubrifiant, utilizate sau destinate utilizării pentru operarea sau propulsia navei, precum și orice reziduuri ale unor astfel de hidrocarburi.
- (6) “Convenția privind răspunderea civilă” înseamnă *Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992*, astfel cum a fost modificată.
- (7) “Măsuri preventive” înseamnă orice măsuri rezonabile adoptate de orice persoană, după ce s-a produs un incident, pentru prevenirea sau reducerea la minimum a prejudiciului provocat de poluare.
- (8) “Incident” înseamnă orice fapt sau o succesiune de fapte având aceeași origine, care cauzează un prejudiciu provocat de poluare sau generează o amenințare gravă și iminentă de producere a unui astfel de prejudiciu.

(9) “Prejudiciu provocat de poluare” înseamnă:

- a) pierderea sau prejudiciul produs în exteriorul navei prin contaminare cauzată de scurgerea sau evacuarea de hidrocarburi de consum de la navă, oriunde s-ar produce o astfel de scurgere sau evacuare, cu condiția ca, despăgubirile pentru deteriorarea mediului, altele decât despăgubirile pentru pierderea de profit datorată unei astfel de deteriorări, să fie limitate la nivelul costurilor măsurilor rezonabile de readucere la starea inițială, care au fost întreprinse efectiv sau care vor fi întreprinse; și
- b) costurile măsurilor preventive și alte pierderi sau prejudicii cauzate de aceste măsuri.

(10) “Statul de înmatriculare a navei” înseamnă pentru o navă înmatriculată, statul în care este înmatriculată nava și, pentru o navă neînmatriculată, statul al cărui pavilion nava are dreptul să-l arboreze.

(11) “Tonaj brut” înseamnă tonajul brut calculat în conformitate cu regulile de măsurare a tonajului conținute în Anexa 1 a *Convenției internaționale asupra măsurării tonajului navelor*, încheiată la Londra la 23 iunie 1969.

(12) “Organizația” înseamnă Organizația Maritimă Internațională.

(13) “Secretarul General” înseamnă Secretarul General al Organizației.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

Prezenta convenție se aplică în mod exclusiv:

- a) prejudiciilor provocate de poluare survenite:
 - (i) pe teritoriul, inclusiv marea teritorială, al unui stat parte; și
 - (ii) în zona economică exclusivă a unui stat parte, delimitată în conformitate cu legislația internațională sau, dacă un stat parte nu a delimitat o astfel de zonă, într-o zonă situată dincolo de marea teritorială a statului în cauză și care este adiacentă acesteia, determinată de acel stat în conformitate cu legislația internațională și care nu depășește 200 mile marine de la liniile de bază de la care se măsoară lățimea mării sale teritoriale;

b) măsurilor preventive, indiferent de locul în care sunt luate, în scopul prevenirii sau reducerii la minimum a acestor prejudicii.

Articolul 3

Răspunderea proprietarului de navă

(1) Cu excepția cazurilor prevăzute la alin.(3) și (4), proprietarul de navă din momentul unui incident este răspunzător pentru orice prejudiciu provocat de poluare cauzat de oricare dintre hidrocarburile de consum de la bord sau care provin de la din navă, cu condiția ca, în cazul în care un incident reprezintă o succesiune de fapte care au aceeași origine, răspunderea să îi revină proprietarului de navă din momentul producerii primului fapt din succesiune.

(2) În cazul în care sunt mai multe persoane răspunzătoare în conformitate cu prevederile alin.(1), răspunderea acestora este individuală și în solidar.

(3) Proprietarului de navă nu îi revine nici o răspundere pentru prejudiciile provocate de poluare dacă acesta dovedește că:

- a) prejudiciul a fost cauzat de un act de război, ostilități, război civil, insurecție sau de un fenomen natural cu caracter excepțional, inevitabil și irezistibil; sau
- b) prejudiciul s-a produs în totalitate ca urmare a faptului că un terț, în mod deliberat, a acționat sau a omis să acționeze, cu intenția de a cauza un prejudiciu; sau
- c) prejudiciul s-a produs în totalitate ca urmare a neglijenței sau a unei alte acțiuni prejudiciabile a unui guvern sau a unei alte autorități responsabile cu întreținerea sistemului de semnalizare luminoasă sau a altor mijloace auxiliare de navigație, în exercițiul funcției respective.

(4) Proprietarul de navă poate fi exonerat total sau parțial de răspundere față de persoana prejudiciată, dacă dovedește că prejudiciul provocat de poluare a fost cauzat, total sau parțial de persoana prejudiciată care, în mod deliberat, a acționat sau a omis să acționeze cu intenția de a cauza un prejudiciu sau de neglijența respectivei persoane.

(5) Nicio plângere de despăgubire pentru prejudicii provocate de poluare nu se formulează împotriva proprietarului navei decât în conformitate cu prezenta convenție.

(6) Nicio dispoziție a prezentei convenții nu aduce atingere dreptului de recurs al proprietarului navei, drept care există independent de prezenta convenție.

Articolul 4

Excluderi

- (1) Prezenta convenție nu se aplică prejudiciilor provocate de poluare, astfel cum sunt definite în *Convenția privind răspunderea civilă*, chiar dacă se acordă sau nu despăgubiri pentru aceste prejudicii, potrivit convenției respective.
- (2) Cu excepția cazului prevăzut la alin.(3), dispozițiile prezentei convenții nu se aplică navelor de război, navelor de război auxiliare sau oricăror altor nave care sunt în proprietatea unui stat sau sunt exploatate de acesta și utilizate, în momentul respectiv, exclusiv în servicii guvernamentale necomerciale.
- (3) Un stat parte poate decide să aplice prezenta Convenție pentru navele sale de război sau pentru alte nave descrise la alin. (2), caz în care notifică această decizie Secretarului General, specificând termenii și condițiile de aplicare.
- (4) În ceea ce privește navele aflate în proprietatea unui stat parte și utilizate în scop comercial, fiecare stat este pasibil de a fi chemat în judecată în cadrul jurisdicțiilor prevăzute la art. 9 și renunță la toate mijloacele de apărare de care s-ar putea prevala în calitatea sa de stat suveran.

Articolul 5

Incidente care implică două sau mai multe nave

Atunci când se întâmplă un incident care implică două sau mai multe nave și din care rezultă un prejudiciu provocat de poluare, proprietarii tuturor navelor implicate, cu excepția cazului în care sunt exonerati în temeiul art. 3, răspund individual și în solidar pentru întregul prejudiciu care nu este separabil în mod rezonabil.

Articolul 6

Limitarea răspunderii

Nicio dispoziție din prezenta Convenție nu afectează dreptul proprietarului navei și al persoanei sau al persoanelor care furnizează asigurarea sau orice altă garanție financiară la limitarea răspunderii potrivit oricărui regim național sau internațional aplicabil, ca de exemplu, *Convenția privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, 1976*, astfel cum a fost modificată.

Articolul 7

Asigurarea obligatorie sau garanția financiară

(1) Proprietarul înregistrat al unei nave având un tonaj brut mai mare de 1000, înmatriculată într-un stat parte, este obligat să aibă o asigurare sau o altă garanție financiară, cum ar fi o garanție a unei bănci sau a unei instituții financiare similare, pentru acoperirea răspunderii sale pentru prejudiciul provocat de poluare, pentru o sumă egală cu limitele de răspundere stabilite în conformitate cu regimul național sau internațional aplicabil, care însă, în nici un caz, nu depășește o sumă calculată în conformitate cu *Convenția privind limitarea răspunderii pentru creanțe maritime, 1976*, astfel cum a fost modificată.

(2) După ce autoritatea competentă a unui stat parte s-a asigurat de îndeplinirea cerințelor de la alin.(1), se emite fiecărei nave un certificat atestând că o asigurare sau o altă garanție financiară este în vigoare în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții. În cazul unei nave înmatriculate într-un stat parte, un astfel de certificat se emite sau se vizează de către autoritatea competentă a statului de înmatriculare a navei; în cazul unei nave neînmatriculate într-un stat parte, certificatul poate fi emis sau vizat de către autoritatea competentă a oricărui stat parte. Acest certificat respectă modelul prevăzut în anexa la prezenta convenție și cuprinde următoarele informații:

- a) numele navei, numărul sau literele distinctive și portul de înmatriculare;
- b) numele și sediul principal al proprietarului înregistrat;
- c) numărul de identificare OMI al navei;
- d) tipul și durata garanției;
- e) numele și sediul principal al asiguratorului sau al oricărei alte persoane care furnizează garanția și, după caz, sediul unde s-a încheiat asigurarea sau garanția;
- f) perioada de valabilitate a certificatului, care nu depășește perioada de valabilitate a asigurării sau a oricărei alte garanții.

(3) a) Un stat parte poate autoriza fie o instituție, fie o organizație recunoscută de către acesta pentru a emite certificatul prevăzut la alin.(2). O astfel de instituție sau de organizație informează statul respectiv cu privire la emiterea fiecărui certificat. În toate cazurile, statul parte garantează în totalitate caracterul complet și exact al

certificatului astfel emis și se obligă să ia măsurile necesare pentru a-și îndeplini această obligație.

b) Un stat parte notifică Secretarului General următoarele:

- (i) responsabilitățile și condițiile specifice ale competenței delegate unei instituții sau unei organizații recunoscute de către acesta;
- (ii) retragerea unei astfel de competențe; și
- (iii) data de intrare în vigoare a unei astfel de competențe sau a retragerii ei.

O competență delegată nu intră în vigoare mai devreme de trei luni de la data la care s-a depus notificarea în acest sens la Secretarul General.

c) Instituția sau organizația autorizată să emită certificate în conformitate cu prezentul alineat este autorizată, cel puțin, să retragă aceste certificate dacă nu sunt menținute condițiile în care acestea au fost emise. În toate cazurile, instituția sau organizația raportează o astfel de retragere statului în numele căruia a fost emis certificatul.

(4) Certificatul se întocmește în limba sau în limbile oficiale ale statului emitent. Dacă limba utilizată nu este engleza, franceza sau spaniola, textul va include o traducere într-una dintre aceste limbi și, în cazul în care statul decide astfel, limba oficială a statului poate fi omisă.

(5) Certificatul este păstrat la bordul navei, iar o copie a acestuia se depune la autoritățile care păstrează registrul de înmatriculare a navei sau, dacă nava nu este înmatriculată într-un stat parte, la autoritățile care au emis sau au vizat certificatul.

(6) Asigurarea sau altă garanție financiară nu îndeplinește cerințele prezentului articol dacă poate înceta să aibă efect din alte cauze decât expirarea perioadei de valabilitate a asigurării sau garanției financiare specificate în certificat conform alin.(2) din prezentul articol, înainte de expirarea celor trei luni de la data preavizului de încetare dat autorităților menționate la alin.(5) din prezentul articol, cu excepția cazului în care certificatul a fost predat acestor autorități sau a cazului în care s-a emis un nou certificat în perioada menționată anterior. Dispozițiile anterioare se aplică și în cazul oricărei modificări care are ca efect, în ceea ce privește asigurarea sau garanția, nerespectarea dispozițiilor din prezentul articol.

(7) Statul de înmatriculare a navei stabilește, sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, condițiile de emitere și de valabilitate a certificatului.

(8) Nicio dispoziție a prezentei convenții nu împiedică în nici un mod un stat parte să țină cont de informațiile obținute de la alte state sau de la Organizație sau de la alte organizații internaționale, cu privire la situația financiară a asiguratorilor sau a furnizorilor de garanții financiare, în sensul prezentei convenții. În astfel de cazuri, statul parte care ține cont de astfel de informații nu este exonerat de răspunderea sa în calitate de stat emitent al certificatului prevăzut la alin.(2).

(9) Certificatele emise sau vizate sub autoritatea unui stat parte sunt acceptate de către celelalte state părți în scopul prezentei convenții și sunt considerate de către acestea ca având aceeași valoare ca și certificatele emise sau vizate de ele, chiar dacă au fost emise sau vizate pentru o navă care nu este înmatriculată într-un stat parte. Un stat parte poate solicita în orice moment consultarea cu statul care a emis sau a vizat certificatul în eventualitatea în care estimează că asiguratorul sau garantul specificat în certificatul de asigurare nu este capabil, din punct de vedere financiar, să îndeplinească obligațiile impuse prin prezenta convenție.

(10) Orice cerere de despăgubire pentru un prejudiciu provocat de poluare poate fi formulată direct împotriva asiguratorului sau a oricărei alte persoane care furnizează garanția financiară care acoperă răspunderea proprietarului înregistrat pentru prejudiciul provocat de poluare. Într-un astfel de caz, pârâtul poate invoca drept mijloace de apărare (exceptând falimentul sau lichidarea judiciară a proprietarului navei), mijloacele pe care proprietarul navei ar fi avut dreptul să le invoce, inclusiv limitarea prevăzută la art. 6. În plus, chiar dacă proprietarul navei nu are dreptul la limitarea răspunderii în conformitate cu art. 6, pârâtul poate limita răspunderea sa la o sumă egală cu valoarea asigurării sau a altei garanții financiare pe care este obligat să o încheie în conformitate cu alin. (1). Suplimentar, pârâtul poate invoca în apărarea sa faptul că prejudiciul provocat de poluare a rezultat din conduita necorespunzătoare intenționată a proprietarului navei, dar pârâtul nu va invoca nici un alt mijloc de apărare pe care l-ar fi putut invoca într-o acțiune intentată de proprietarul navei împotriva lui. În orice caz, pârâtul are dreptul să ceară ca și proprietarul navei să fie introdus în cauză în calitate de pârât.

(11) Un stat parte nu va permite niciodată unei nave care arborează pavilionul său și căreia i se aplică prevederile prezentului articol să fie operată dacă acesteia nu i s-a emis un certificat în conformitate cu prevederile alin.(2) sau (14).

(12) Sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, fiecare stat parte se asigură că, în conformitate cu legislația sa națională, asigurarea sau altă garanție care îndeplinește cerințele prevăzute la alin.(1) este în vigoare pentru orice navă cu un tonaj brut mai mare de 1000, oriunde ar fi aceasta înmatriculată, care intră într-un port sau care iese dintr-un port de pe teritoriul său sau care sosește sau pleacă de la o instalație din larg situată în marea sa teritorială.

(13) În pofida dispozițiilor din alin.(5), un stat parte poate notifica Secretarului General faptul că, în sensul alin.(12), navele nu au obligația de a avea la bord sau de a prezenta certificatul prevăzut la alin.(2) la intrarea sau la ieșirea din porturi sau la sosirea sau plecarea de la instalațiile din larg situate pe teritoriul său, cu condiția ca statul parte care emite certificatul prevăzut la alin.(2) să fi notificat Secretarului General faptul că păstrează înregistrări în format electronic, accesibile tuturor statelor părți, care atestă existența certificatului și care permit statelor părți să se achite de obligațiile lor în conformitate cu prevederile alin.(12).

(14) Dacă o asigurare sau o altă garanție financiară nu este menținută pentru o navă aflată în proprietatea unui stat parte, prevederile prezentului articol referitoare la aceasta nu se aplică pentru o astfel de navă, dar nava trebuie să posede un certificat emis de către autoritatea competentă a statului de înmatriculare a navei, în care să se declare că nava se află în proprietatea aceluși stat și că răspunderea navei este acoperită în limitele prevăzute, în conformitate cu prevederile alin.(1). Un astfel de certificat respectă, cât mai fidel posibil, modelul prevăzut la alin.(2).

(15) Un stat parte poate declara, în momentul ratificării, acceptării, aprobării sau aderării la prezenta convenție sau oricând după aceea, că acest articol nu se aplică navelor care operează exclusiv în zona aceluși stat la care se face referire în art. 2 a) (i).

Articolul 8

Termene de prescripție

Drepturile la despăgubire prevăzute de prezenta convenție se sting în lipsa unei acțiuni în justiție, intentată în termen de trei ani de la data la care a survenit prejudiciul. Totuși, nu poate fi intentată nicio acțiune în justiție după un termen de șase ani de la data la care s-a produs incidentul care a cauzat prejudiciul. În cazul în care incidentul constă într-o succesiune de fapte, termenul de șase ani curge de la data producerii primului fapt din succesiune.

Articolul 9

Jurisdicție

(1) În cazul în care un incident a produs un prejudiciu provocat de poluare pe teritoriul, inclusiv marea teritorială, sau în zona prevăzută la art. 2 a) (ii) a unui stat parte sau a mai multor state părți sau în cazul în care au fost luate măsuri preventive pentru prevenirea sau reducerea la minimum a oricărui prejudiciu provocat de poluare pe acest teritoriu, inclusiv marea teritorială, sau într-o astfel de zonă, acțiunile pentru despăgubire îndreptate împotriva proprietarului navei, asiguratorului sau unei alte persoane care furnizează garanția financiară pentru răspunderea proprietarului navei, pot fi intentate numai în fața instanțelor de judecată ale oricăruia dintre aceste state părți.

(2) Fiecărui pârât i se dă un preaviz rezonabil pentru orice acțiune intentată în temeiul alin.(1).

(3) Fiecare stat parte se asigură că instanțele sale de judecată au competența să judece astfel de acțiuni de despăgubire în conformitate cu prevederile prezentei convenții.

Articolul 10

Recunoaștere și executare

(1) Orice hotărâre judecătorească pronunțată de o instanță de judecată, competentă în conformitate cu prevederile art. 9, care este executorie în statul de origine, care nu mai poate face obiectul unui recurs ordinar, este recunoscută în orice stat parte, cu excepția următoarelor cazuri:

- a) dacă hotărârea judecătorească a fost obținută în mod fraudulos; sau
- b) dacă pârâtul nu a fost înștiințat într-un termen rezonabil și nu i s-a acordat o șansă corectă de a-și prezenta apărarea.

(2) O hotărâre judecătorească recunoscută în conformitate cu alin.(1) este executorie în fiecare stat parte de îndată ce au fost îndeplinite formalitățile cerute în acel stat. Prin aceste formalități nu se permite o revizuire pe fond a cazului.

Articolul 11

Clauză de înlocuire

Prezenta convenție înlocuiește orice convenție în vigoare sau deschisă pentru semnare, ratificare sau aderare la data la care prezenta convenție este deschisă pentru semnare, însă numai în măsura în care o astfel de convenție ar fi în conflict cu ea; totuși, prezentul articol nu afectează obligațiile, decurgând dintr-o astfel de convenție, pe care statele părți le pot avea față de statele care nu sunt părți la prezenta convenție.

Articolul 12

Semnare, ratificare, acceptare, aprobare și aderare

(1) Prezenta convenție este deschisă pentru semnare, la sediul Organizației, de la 1 octombrie 2001 până la 30 septembrie 2002, iar apoi rămâne deschisă pentru aderare.

(2) Statele își pot exprima acordul de a fi angajate prin prezenta convenție prin:

- a) semnare fără rezerve în ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea;
- b) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau
- c) aderare.

(3) Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument cu un astfel de efect la Secretarul General.

(4) Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, depus după intrarea în vigoare a unui amendament la prezenta convenție care privește toate statele părți existente sau după îndeplinirea tuturor măsurilor cerute pentru intrarea în vigoare a modificării în raport cu acele state părți, se consideră că se aplică la convenția modificată astfel prin amendament.

Articolul 13

State cu mai mult de un sistem juridic

(1) Dacă un stat are două sau mai multe unități teritoriale în care se aplică sisteme juridice diferite cu privire la chestiunile tratate de prezenta convenție, acesta poate declara, în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, că prezenta convenție se aplică tuturor unităților sale teritoriale sau numai uneia sau mai multora dintre acestea, și poate modifica această declarație prezentând în orice moment o altă declarație.

(2) Orice astfel de declarație se notifică Secretarului General și precizează clar unitățile teritoriale în care se aplică prezenta convenție.

(3) În cazul unui stat parte care a făcut o astfel de declarație:

- a) la definiția “proprietar înregistrat” dată la art.1 alin.(4), referirile la un stat trebuie să fie interpretate ca vizând o astfel de unitate teritorială;
- b) în ceea ce privește un certificat de asigurare obligatorie, referirile la statul de înmatriculare al unei nave și la statul care emite sau vizează certificatul, se interpretează ca fiind referiri la respectiva unitate teritorială în care nava este înmatriculată și care emite sau vizează certificatul;

- c) referirile făcute în prezenta convenție la prevederile legislației naționale se interpretează ca fiind referiri la prevederile legislației unității teritoriale pertinente; și
- d) referirile din art. 9 și art. 10 la instanțele de judecată și la hotărârile judecătorești care trebuie recunoscute în statele părți trebuie să fie interpretate ca fiind referiri la instanțele de judecată din respectiva unitate teritorială și la hotărârile judecătorești care trebuie recunoscute în această unitate teritorială.

Articolul 14

Intrare în vigoare

(1) Prezenta convenție intră în vigoare la un an de la data la care optsprezece state, incluzând cinci state care fiecare deține nave al căror tonaj brut total este de cel puțin un milion, fie au semnat fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, fie au depus un instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la Secretarul General.

(2) Pentru orice stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la prezenta convenție după ce au fost îndeplinite condițiile de intrare în vigoare prevăzute la alin.(1), prezenta convenție intră în vigoare la trei luni după data depunerii instrumentului respectiv de către un astfel de stat.

Articolul 15

Denunțare

(1) Prezenta convenție poate fi denunțată de către oricare stat parte în orice moment după data la care aceasta intră în vigoare pentru acel stat.

(2) Denunțarea se efectuează prin depunerea unui instrument de denunțare la Secretarul General.

(3) Denunțarea produce efecte la un an de la data depunerii instrumentului de denunțare la Secretarul General sau la expirarea unei perioade mai lungi, care ar putea să fie specificată în acest instrument.

Articolul 16

Revizuire sau modificare

- (1) Organizația poate convoca o conferință care să aibă drept obiect revizuirea sau modificarea prezentei convenții.
- (2) Organizația convoacă o conferință a statelor părți care are ca obiect revizuirea sau modificarea prezentei convenții la cererea a cel puțin unei treimi dintre statele părți.

Articolul 17

Depozitarul

- (1) Prezenta convenție se depune la Secretarul General.
- (2) Secretarul General:
 - a) informează toate statele care au semnat prezenta convenție sau au aderat la aceasta despre:
 - (i) orice nouă semnare sau despre orice depunere a unui nou instrument, precum și data acestora;
 - (ii) data intrării în vigoare a prezentei convenții;
 - (iii) depunerea oricărui instrument de denunțare a prezentei convenții și data la care a fost efectuată această depunere, precum și data de la care denunțarea produce efecte; și
 - (iv) alte declarații și notificări făcute în conformitate cu prevederile prezentei convenții.
 - b) transmite copii ale prezentei convenții, certificate pentru conformitate, tuturor statelor semnatare și tuturor statelor care au aderat la prezenta convenție.

Articolul 18

Transmitere la Organizația Națiunilor Unite

Imediat după intrarea în vigoare a prezentei convenții, Secretarul General transmite textul acesteia la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite pentru înregistrarea și publicarea sa în conformitate cu articolul 102 al Cartei Națiunilor Unite.

Articolul 19

Limbi

Prezenta Convenție este redactată într-un singur exemplar original în limbile: arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, fiecare text fiind egal autentic.

ADOPTATĂ LA LONDRA în cea de-a douăzecișitreia zi din luna martie două mii unu.

DREPT PENTRU CARE, subsemnații, fiind autorizați în modul cuvenit de către guvernele lor respective, au semnat prezenta convenție.

ANEXĂ

CERTIFICAT DE ASIGURARE SAU ALTĂ GARANȚIE FINANCIARĂ PENTRU RĂSPUNDEREA CIVILĂ PENTRU PREJUDICII PROVOCATE DE POLUAREA CU HIDROCARBURI DE CONSUM DE LA NAVELE MARITIME

Emis în conformitate cu prevederile art. 7 din *Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (Bunkers)*.

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Numărul OMI de identificare a navei	Portul de înmatriculare	Numele și adresa completă a sediului principal ale proprietarului înregistrat

Prin prezentul se certifică faptul că sus numita navă este acoperită de o poliță de asigurare sau o altă garanție financiară în vigoare, care îndeplinește cerințele prevăzute la art. 7 al *Convenției internaționale din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (Bunkers)*.

Tipul garanției:

Durata garanției:

Numele și adresa asiguratorului (asiguratorilor) și/sau garantului (garanților):

Numele:

Adresa:

Prezentul certificat este valabil până la:

Emis sau vizat de Guvernul:

(denumirea completă a statului)

SAU

Textul următor ar trebui utilizat atunci când un stat parte aplică dispozițiile art. 7 alin.(3).

Prezentul certificat este emis sub autoritatea Guvernului.....(numele complet al statului)
de către.....(numele instituției sau organizației)

În

(locul)

La.....

(data)

.....

(semnătura și titlul funcționarului care emite sau vizează certificatul)

Note explicative:

1. Dacă se dorește, denumirea Statului poate să includă o referire la autoritatea publică competentă a țării unde este emis certificatul.
2. Dacă suma totală a garanției a fost furnizată de mai mult decât o singură sursă, atunci ar trebui să fie indicată suma fiecăreia dintre acestea.
3. Dacă garanția este furnizată în mai multe forme, acestea ar trebui enumerate.
4. Rubrica “Durata garanției” trebuie să stipuleze data de la care o astfel de garanție produce efecte.
5. Rubrica “Adresa” asiguratorului (asiguratorilor) și/sau a garantului (garanților) trebuie să indice sediul principal al asiguratorului (asiguratorilor) și/sau a garantului (garanților). Dacă este cazul, va fi indicat sediul unde asigurarea sau altă garanție financiară este stabilită.

--/--

„Către comitetul de lucru al Comitetului de monitorizare”

[Signature]



IMO

E

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

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

Agenda item 8

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

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

Text approved by the Conference

The States Parties to this Convention,

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

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

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

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

RECOGNIZING the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

CONSIDERING that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

DESIRING to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

- 1 "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
- 2 "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
- 3 "Shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
- 4 "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company.
- 5 "Bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
- 6 "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.
- 7 "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
- 8 "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
- 9 "Pollution damage" means:
 - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
 - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
- 10 "State of the ship's registry" means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

11 "Gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

12 "Organization" means the International Maritime Organization.

13 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

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

Article 3

Liability of the shipowner

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

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

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

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

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

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

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

Article 4

Exclusions

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

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

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

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

Article 5

Incidents involving two or more ships

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

Article 6

Limitation of liability

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

Article 7

Compulsory insurance or financial security

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

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

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

- 3
- (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
 - (b) A State Party shall notify the Secretary-General of :
 - (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 8

Time limits

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

Article 9

Jurisdiction

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

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

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

Article 10

Recognition and enforcement

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

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

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

Article 11

Supersession Clause

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

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

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

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

Article 13

States with more than one system of law

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

Article 14

Entry into Force

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

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

Article 15

Denunciation

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

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

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

Article 16

Revision or amendment

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

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

Article 17

Depositary

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

2 The Secretary-General shall:

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

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

Article 18

Transmission to United Nations

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

Article 19

Languages

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

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

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

ANNEX

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE**

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the
International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of Ship	Distinctive Number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security

Duration of Security

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

Name

Address

.....

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

.....

(Full designation of the State)

OR

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

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

At On
(Place) (Date)

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

Explanatory Notes:

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