DECRETO DE APROBACIÓN A LA ADHESIÓN AL "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001"

DECRETO A. N. N°. 7145, aprobado el 13 de marzo del 2013

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 54 y 60 del 21 de Marzo y 05 de abril del 2013

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

CONSIDERANDO

I

Que el Gobierno de la República de Nicaragua, mediante Decreto Ejecutivo número 48–2012, se adhirió al "Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, 2001.

POR TANTO

En uso de sus facultades,

HA DICTADO

El siguiente:

DECRETO A. N. N°. 7145

DECRETO DE APROBACIÓN A LA ADHESIÓN AL "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001"

Artículo 1 Apruébense la Adhesión al "Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, 2001" hecho en Londres, el día veintitrés de marzo del años dos mil uno.

Art. 2 Expídase el correspondiente instrumento de adhesión para su depósito ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, con sede en Londres, Reino Unido.

Art. 3 Esta aprobación le conferirá efectos legales, dentro y fuera de Nicaragua una

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

vez que haya entrado en vigencia internacionalmente, conforme se establece en el Instrumento Internacional. El Presidente de la República, procederá a publicar el "Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, 2001".

Art. 4 El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial. Por tanto, publíquese.

Dado en la ciudad de Managua, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, a los trece días del mes de marzo del año dos mil trece. **Ing. René Núñez Téllez,** Presidente de la Asamblea Nacional. **Lic. Alba Palacios Benavidez,** Secretaria de la Asamblea Nacional.

(ANEXO)

NOTA: ESTE ANEXO FUE PUBLICADO EN LA GACETA NO. 60 DEL 5 DE ABRIL DEL 2013

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
OMI

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001

27 marzo 2001
Original: INGLÉS

Punto 8 del orden del día

APROBACIÓN DEL ACTA FINAL Y DE TODO INSTRUMENTO, RECOMENDACIÓN Y RESOLUCIÓN QUE RESULTEN DE LA LABOR DE LA CONFERENCIA

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

Texto aprobado por la Conferencia

Los Estados Partes en el presente Convenio,

RECORDANDO el artículo 194 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, que establece que los Estados tomarán todas las medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

RECORDANDO ASIMISMO el artículo 235 de dicha Convención, que prevé que, a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en el ulterior desarrollo de las normas de derecho internacional pertinentes,

TOMANDO NOTA de que el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, y el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, garantizan la indemnización de las personas que sufren daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, se adoptó para ofrecer una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

RECONOCIENDO la importancia de establecer una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos que esté vinculada a una limitación adecuada del nivel de dicha responsabilidad,

CONSIDERANDO que se necesitan medidas complementarias para garantizar el pago de una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos para combustible procedentes de los buques,

DESEOSOS de adoptar reglas y procedimientos internacionales uniformes para determinar las cuestiones relativas a la responsabilidad y ofrecer una indemnización adecuada en tales casos,

CONVIENEN:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

1 “Buque”: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

mar, del tipo que sea.

2 “Persona”: todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, con inclusión de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas.

3 “Propietario del buque”: el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque.

4 “Propietario inscrito”: la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armador del buque, por “propietario inscrito” se entenderá dicha compañía.

5 “Hidrocarburos para combustible”: todos los hidrocarburos de origen mineral, incluidos los lubricantes, utilizados o que se vayan a utilizar para la explotación o propulsión del buque y todo residuo de los mismos.

6 “Convenio de Responsabilidad Civil”: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, enmendado.

7 “Medidas preventivas”: todas las medidas razonables que con posterioridad a un suceso tome cualquier persona con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación.

8 “Suceso”: todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común, que cause daños debidos a contaminación o que cree una amenaza grave e inminente de causar tales daños.

9 “Daños debidos a contaminación”:

a) las pérdidas o daños ocasionados fuera del buque por la contaminación resultante de la fuga o la descarga de hidrocarburos para combustible procedentes de ese buque, dondequiera que se produzca tal fuga o descarga, si bien la indemnización por deterioro del medio ambiente, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; y

b) el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas.

10 “Estado de matrícula del buque”: respecto de un buque matriculado, el Estado en que se halle matriculado el buque, y respecto de un buque no matriculado, el Estado

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

11 “Arqueo bruto”: el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas sobre la medición del arqueo que figuran en el anexo 1 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

12 “Organización”: la Organización Marítima Internacional.

13 “Secretario General”: el Secretario General de la Organización

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:

a) los daños debidos a contaminación ocasionados:

i) en el territorio de un Estado Parte, incluido su mar territorial, y

ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Parte, establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Parte no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda mas allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado:

b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

Articulo 3

Responsabilidad del propietario del buque

1 Salvo en los casos estipulados en los párrafos 3 y 4 el propietario del buque en el momento de producirse un suceso será responsable de los daños debidos a continuación ocasionados por cualesquiera hidrocarburos para combustible que el buque lleve a bordo, o que procedan de dicho buque, con la salvedad de que, si un suceso está constituido por una serie de acaecimientos que tienen el mismo origen, la responsabilidad recaerá sobre el que fuera propietario del buque en el momento de producirse el primero de esos acaecimientos.

2 En caso de que más de una persona sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, su responsabilidad será solidaria.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

3 No se imputará responsabilidad alguna por daños debidos a contaminación al propietario del buque si éste prueba que:

a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o

b) los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o

c) los daños se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.

4 Si el propietario del buque prueba que los daños debidos a contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o de la negligencia de esa persona, el propietario del buque podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.

5 No podrá promoverse contra el propietario del buque ninguna reclamación de indemnización por daños debidos a contaminación que no se ajuste al presente Convenio.

6 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio del derecho del propietario del buque a interponer los recursos que pueda tener a su disposición independientemente del presente Convenio.

Artículo 4

Exclusiones

1 El presente Convenio no será aplicable a los daños ocasionados por contaminación, según se definen éstos en el Convenio de Responsabilidad Civil, sea o no pagadera una indemnización con respecto a ellos en virtud de ese Convenio.

2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponsal a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.

3 Un Estado Parte podrá decidir aplicar el presente Convenio a sus buques de guerra u otros buques de los mencionados en el párrafo 2, en cuyo caso lo notificará al Secretario General, especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.

4 Con respecto a los buques cuya propiedad corresponda a un Estado Parte y que

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

estén dedicados a servicios comerciales todo Estado podrá ser demandado ante las jurisdicciones señaladas en el artículo 9 y habrá de renunciar a todos los medios de defensa en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.

Articulo 5

Sucesos en los que participen dos o más buques

Cuando se produzca un suceso en el que participen dos o más buques y del que resulten daños debidos a contaminación, los propietarios de todos los buques de que se trate, a menos que estén exonerados en virtud del artículo 3, serán solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa atribuir razonablemente a nadie por separado.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho del propietario del buque y de la persona o personas que provean un seguro u otra garantía financiera de limitarse su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, como el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

Artículo 7

Seguro o garantía financiera obligatoria

1 El propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1 000 matriculado en un Estado Parte tendrá obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un barco o entidad financiera similar, que cubra la responsabilidad del propietario inscrito por los daños debidos a contaminación, por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

2 A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, expedirá o refrendará dicho certificado la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

El certificado se ajustará al modelo que figura en el anexo del presente Convenio y contendrá los pormenores siguientes:

a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;

b) nombre y domicilio social principal del propietario inscrito;

c) número IMO de identificación del buque;

d) tipo de garantía y duración de la misma;

e) nombre y domicilio social principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro o la garantía; y

f) periodo de validez del certificado, que no será mayor que el periodo de validez del seguro o de la garantía.

3 a) Todo Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado a que se hace referencia en el párrafo 2. Tal institución u organización informará a ese Estado de la expedición de cada certificado. En todos los casos, los Estados Partes garantizarán plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido y se comprometerán a garantizar los medios necesarios para cumplir esa obligación.

b) Todo Estado Parte notificará al Secretario General:

i) las responsabilidades y las condiciones concretas de la autorización concedida a las instituciones u organizaciones reconocidas por él;

ii) la revocación de tal autorización; y

iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.

La autorización concedida no surtirá efecto antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que dicha autorización se haya notificado al Secretario General.

c) La institución u organización autorizada para expedir certificados de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo estará, como mínimo, facultada para retirar los certificados si las condiciones que se impusieron al expedirlos no se mantienen. En todos los casos, la institución u organización informará al Estado en cuyo nombre se haya expedido el certificado de la retirada de éste.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

4 El certificado será extendido en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expida.

Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas y, cuando el Estado así lo decida, se podrá omitir el idioma oficial de éste.

5 El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia en poder de las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Parte, en poder de las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado.

6 El seguro o la garantía financiera no satisfarán lo prescrito en el presente artículo si, por razones que no sean la expiración del periodo de validez del seguro o de la garantía especificado en el certificado expedido en virtud del párrafo 2, pudieran dejar de tener vigencia antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las autoridades mencionadas en el párrafo 5, a menos que el certificado se haya entregado a dichas autoridades o se haya expedido uno nuevo dentro del citado periodo.

Las disposiciones precedentes serán igualmente aplicables a cualquier modificación que tenga por resultado que el seguro o la garantía dejen de satisfacer lo prescrito en el presente artículo.

7 El Estado de matrícula del buque determinará, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, las condiciones de expedición y validez del certificado.

8 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará como un impedimento para que un Estado Parte confíe en la información obtenida de otros Estados, la Organización u otras organizaciones internacionales en relación con la solvencia de los proveedores del seguro o garantía financiera a los efectos del presente Convenio. En tales casos, el Estado Parte que confía en dicha información no se libera de su responsabilidad en tanto que Estado expedidor del certificado prescrito en el párrafo 2.

9 Los certificados expedidos o refrendados con la autoridad de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Partes a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Partes como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos incluso si se han expedido o refrendado con respecto a un buque no matriculado en un Estado Parte.

Un Estado Parte podrá solicitar en cualquier momento una consulta con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado si estima que el asegurador o el fiador que se citan en el certificado no tienen solvencia financiera suficiente para cumplir las obligaciones que impone el presente Convenio.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

10 Podrá promoverse una reclamación de indemnización de daños debidos a contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario inscrito del buque por los daños ocasionados. En tal caso, el demandado podrá invocar los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario del buque) que hubiese tenido derecho a invocar el propietario del buque mismo, incluida la limitación de la responsabilidad contemplada en el artículo 6. El demandado también podrá, aunque el propietario del buque no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, limitar su responsabilidad a una cuantía equivalente a la del seguro o garantía financiera que tenga obligación de mantener de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1. Además, el demandado podrá hacer valer como medio de defensa el que los daños resultaron de la conducta dolosa del propietario del buque, pero no podrá invocar ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario del buque contra su persona. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir que el propietario del buque concurra en el procedimiento.

11 Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que enarbole su pabellón y esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo, a menos que se le haya expedido un certificado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2 ó 14.

12 A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque de arqueo bruto superior a 1 000, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1.

13 No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, todo Estado Parte podrá notificar al Secretario General que, a los efectos de lo dispuesto en el párrafo 12, los buques no estarán obligados a llevar a bordo o presentar el certificado prescrito en el párrafo 2 cuando entren en un puerto situado en su territorio o salgan de él o cuando arriben a una terminal mar adentro situada en su mar territorial o salgan de ella, siempre y cuando el Estado Parte que expida el certificado prescrito en el párrafo 2 haya notificado al Secretario General que mantiene un registro de formato electrónico al que pueden acceder todos los Estados Partes y que demuestra la existencia del certificado y permite a los Estados Partes cumplir las obligaciones que les impone el párrafo 12.

14 Si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque que sea propiedad de un Estado Parte, las disposiciones pertinentes del presente artículo no serán de aplicación a dicho buque, pero éste habrá de llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

buque está cubierta dentro de los límites estipulados en el párrafo 1. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo prescrito en el párrafo 2.

15 Todo Estado podrá declarar en el momento de ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio, o de adherirse al mismo, o en cualquier momento posterior, que el presente artículo no se aplicará a los buques que operen exclusivamente en la zona de ese Estado a que se hace referencia en el artículo 2 a) i).

Artículo 8

Plazos

Los derechos de indemnización estipulados en el presente Convenio prescribirán a menos que se interponga una acción con arreglo al mismo dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se produjeron los daños. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños. Cuando el suceso esté constituido por una serie de acaecimientos, el plazo de seis años se contará a partir de la fecha del primer acaecimiento.

Artículo 9

Jurisdicción

1 Cuando un suceso haya ocasionado daños debidos a contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona mencionada en el artículo 2 a) ii) de uno o más Estados Partes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños en ese territorio, incluido el mar territorial, o en esa zona, las reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque, el asegurador o cualquier otra persona que proporcione la garantía para cubrir la responsabilidad del propietario del buque sólo podrán promoverse ante los tribunales de esos Estados Partes.

2 Se informará al demandado con antelación suficiente de cualquier medida adoptada en virtud del párrafo 1.

3 Cada Estado Parte garantizará que sus tribunales tienen jurisdicción para entender de las demandas de indemnización contempladas en el presente Convenio.

Artículo 10

Reconocimiento y ejecución

1 Todo fallo dictado por un tribunal con jurisdicción conforme a lo dispuesto en el artículo 9 que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen, donde ya no

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

esté sujeto a procedimientos ordinarios de revisión, será reconocido en cualquier otro Estado Parte, salvo que:

a) se haya obtenido fraudulentamente; o

b) no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándolo de la oportunidad de presentar su defensa.

2 Los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 serán de cumplimiento obligatorio en todos los Estados Partes tan pronto como se hayan satisfecho las formalidades exigidas en esos Estados. Esas formalidades no permitirán que se revise el fondo de la demanda.

Artículo 11

Cláusula de derogación

El presente Convenio derogará cualquier otro convenio que, en la fecha en que se abra a la firma, esté en vigor o abierto a la firma, ratificación o adhesión, pero sólo en la medida en que tal convenio esté en conflicto con él; sin embargo, nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a las obligaciones que los Estados Partes tengan para con los Estados que no sean partes en el presente Convenio en virtud de tal convenio.

Artículo 12

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Convenio estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el 1 de octubre de 2001 hasta el 30 de septiembre de 2002, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

2 Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

4 Cuando se deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio que sea aplicable a todos los Estados Partes existentes o después de cumplidas todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la enmienda respecto de esos Estados Partes, se entenderá que dicho instrumento se aplica al Convenio modificado por esa enmienda.

Artículo 13

Estados con más de un régimen jurídico

1 Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al mismo que el presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2 Esa declaración se notificará al Secretario General, y en ella se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.

3 En relación con un Estado Parte que haya hecho tal declaración:

a) en la definición de “propietario inscrito” que figura en el artículo 14), las referencias a un Estado se entenderán como referencias a la unidad territorial de que se trate;

b) las referencias al Estado de matrícula del buque y, por lo que respecta al certificado de seguro obligatorio, al Estado que lo expide o lo refrenda, se entenderán como referencias a la unidad territorial en que está matriculado el buque y que expide o refrenda el certificado, respectivamente;

c) las referencias en el presente Convenio a las disposiciones de la legislación nacional se entenderán como referencias a las disposiciones de la legislación de la unidad territorial de que se trate; y

d) las referencias en los artículos 9 y 10 a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en los Estados Partes se entenderán como referencias a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en la unidad territorial de que se trate.

Artículo 14

Entrada en vigor

1 El presente Convenio entrará en vigor un año después de la fecha en que 18 Estados, incluidos cinco Estados con buques cuyo arqueo bruto combinado, en cada

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

uno, no sea inferior a 1 000 000, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado el correspondiente instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del Secretario General.

2 Para todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera al mismo, una vez cumplidas las condiciones relativas a la entrada en vigor que establece el párrafo 1, el presente Convenio entrará en vigor a los tres meses de haber depositado ese Estado el instrumento pertinente.

Artículo 15

Denuncia

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento posterior a la fecha en que entre en vigor para ese Estado.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento en poder del Secretario General.

3 La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de depósito del instrumento de denuncia en poder del Secretario General, o al expirar cualquier otro plazo más largo que se haga constar en dicho instrumento.

Artículo 16

Revisión o enmienda

1 La Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2 La Organización convocará una Conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el presente Convenio a petición de por lo menos un tercio de los Estados Partes.

Artículo 17

Depositario

1 El presente Convenio será depositado en poder del Secretario General.

2 El Secretario General:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

i) toda nueva firma o depósito de un instrumento, así como de la fecha en que se produzca;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio, así como de la fecha del depósito y la fecha en que surta efecto la denuncia; y

iv) otras declaraciones y notificaciones hechas en virtud del presente Convenio;

b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

Artículo 18

Envío a las Naciones Unidas

Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General remitirá el texto del Convenio a la Secretaría de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 19

Idiomas

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico.

HECHO EN LONDRES el día veintitrés de marzo de dos mil uno.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

***

ANEXO

CERTIFICADO DE SEGURO U OTRA GARANTÍA FINANCIERA RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

Nombre del buque	Número o letras distintivos	No. IMO de identificación del buque	Puerto de matricula	Nombre y domicilio social principal completo del propietario inscrito

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 7 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001.

Tipo de garantía .....

Duración de la garantía .....

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre.....

Dirección
.....

……...

Este certificado es válido
hasta.....

Expedido o refrendado por el Gobierno
de.....

(Nombre completo del Estado)

O

Esta fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el artículo 7 3):

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de… (nombre completo del Estado) por …. (nombre completo de la institución u organización)

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186

En…….. a …….
(Lugar) (Fecha)

_____
(Firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)

Notas explicativas:

1. A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.

2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.

3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.

4 En el epígrafe “Duración de la garantía”, indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.

5 En el epígrafe “Dirección” del segurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores), indíquese el domicilio social principal del segurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el domicilio social en el que se hay establecido el seguro u otra garantía.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11186