

La primera imprenta llegó a Honduras en 1829, siendo instalada en Tegucigalpa, en el canal San Francisco, lo primero que se imprimió fue una proclama del General Morazán, con fecha 4 de diciembre de 1829.

LA GACETA

35
Después
primer
del Gobierno
de mayo de 1830
conocido hoy, como
Diario Oficial "La
Gaceta"

Diario Oficial de la República de Honduras
DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA
Director Licenciado: SIGFRIDO PINEDA GREEN

AÑO CXXI. TEGUCIGALPA, M. D. C., HONDURAS SÁBADO 21 DE JUNIO DE 1997 NUM. 28,291

PODER LEGISLATIVO

DECRETO No. 26-97

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que de conformidad con el Decreto 167-94 del 4 de noviembre de 1994, que establece la Ley Orgánica de la Marina Mercante, el Poder Ejecutivo de la Nación tiene la competencia de administrar, controlar y coordinar los aspectos relacionados con la marina mercante, el transporte marítimo y la protección del medio ambiente marino.

CONSIDERANDO: Que de acuerdo con la Constitución de la República el objetivo primordial del Estado la conservación del ambiente adecuado para proteger la salud de la población, declarando de utilidad y necesidad pública la protección, conservación y uso racional de la riqueza natural del país.

CONSIDERANDO: Que desde 1954, Honduras es miembro aportante de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) que es un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas en aspectos marítimos, cuya prioridad lo constituye la preservación de mares más limpios.

CONSIDERANDO: Que el Gobierno de la República está interesado en impulsar la implementación de instrumentos jurídicos internacionales que debidamente administrados y regulados coadyuvan a la preservación del medio ambiente nacional.

OR TANTO,

DECRETA:

ARTÍCULO 1.—Aprobar en todas y cada una de sus partes el CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, que literalmente dice:

"SECRETARÍA DE ESTADO EN EL DESPACHO DE RELACIONES EXTERIORES. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS. Los Estados partes del presente Convenio, CONSCIENTES de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel, CONVENCIDOS de la necesidad de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos, DESEOSOS de adoptar a escala internacional reglas y procedimientos uniformes para dirimir toda cuestión de responsabilidad

CONTENIDO

PODER LEGISLATIVO
DECRETO No.26-97,
Abril, 1997

A V I S O S

y prever una indemnización equitativa en tales casos, HAN CONVENIDO lo siguiente:

ARTÍCULO 1. Para los efectos de este Convenio: 1. Buque: Toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adoptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

2. Persona: Significa todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, ya esté o no constituida en compañía, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.

3. Propietario: Significa la persona o personas matriculadas como dueñas del barco o, si el barco no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, cuando un Estado tenga la propiedad de un barco explotado por una compañía que esté matriculada en ese Estado como empresario del barco, se entenderá que el propietario es dicha compañía.

4. Estado de matrícula del barco: Significa, con relación a los barcos matriculados, el Estado en que el barco está matriculado y, con relación a los barcos no matriculados, el Estado cuyo pabellón enarbola el barco.

5. Hidrocarburos: Todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque.

6. Daños ocasionados por contaminación: a) Pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, 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; b) el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas.

7. Medidas preventivas: Significa cuando el propietario o cualquier otra persona demuestre que puede verse obligado a pagar posteriormente, en todo o en parte, una suma respecto de la cual se hubiera beneficiado del derecho de subrogación previsto en los párrafo 5 ó 6 de este Artículo si la indemnización hubiera sido pagada antes de distribuirse el fondo, el Tribunal u otra autoridad competente del Estado en que haya sido constituido el fondo podrá ordenar que sea consignada provisionalmente una suma suficiente para permitir que esa persona pueda resarcirse de sus derechos imputables al fondo.

8. Cuando el propietario incurra en gastos razonables o haga voluntariamente sacrificios razonables para prevenir o minimizar los daños por contaminación, su derecho a resarcimiento respecto de los mismos gozará de la misma preferencia que las demás reclamaciones imputables al fondo.

9. a) La unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente Artículo es el Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías mencionadas en el párrafo 1 se convertirán en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga esa moneda en relación con el Derecho Especial de Giro en la fecha de constitución del fondo a que se hace referencia en el párrafo 3. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha de que se trató por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado. b) No obstante, un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 9 a) podrá, cuando se produzcan la ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio, o la adhesión al mismo, o en cualquier momento posterior, declarar que la unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 9 a) será igual a 15 francos oro. El franco oro a que se hace referencia en el presente párrafo corresponde a 65 miligramos y medio de oro de 900 milésimas. La conversión de estas cuantías a la moneda nacional se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado. c) El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 9 a) y la conversión mencionada en el párrafo 9 b) se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 1, dando a éstas el mismo valor real que el que resultaría de la aplicación de las tres primeras frases del párrafo 9 a). Los Estados Contratantes informarán al depositario de cual fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9 a), o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 9 b), según sea el caso, al depositar el instrumento de ratificación, aceptación, aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

10. A los efectos del presente Artículo, el arqueo de buques será el arqueo bruto calculado de conformidad con las reglas relativas a la determinación del arqueo que figuran en el Anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.

11. Podrá constituirse tal fondo incluso si, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2, el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad, pero en tal caso esa constitución no irá en perjuicio de los derechos de ningún reclamante contra el propietario.

ARTÍCULO II. El presente Convenio se aplicará exclusivamente a: a) Los daños ocasionados por contaminación: i) en el territorio de su Estado Contratante, incluido su mar territorial; y, ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Contratante establecida en conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de doscientas 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.

ARTÍCULO III. 1. Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente Artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acontecimientos, al tiempo de producirse al primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso.

2. No podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación: a) resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible o, b) fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o c) fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

3. Si el propietario prueba que los daños por contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona.

4. No podrá promoverse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajuste al presente Convenio. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 del presente Artículo, no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al presente Convenio, contra: a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes; b) el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante presente servicios para el buque; c) ningún fletador (como quiera que se le describa, incluso el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador; d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente; e) ninguna persona que tome medidas preventivas; f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e); a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

5. Ninguna disposición de este Convenio limitará el derecho que ampare al propietario para interponer recursos contra terceros.

ARTÍCULO IV. Cuando se produzca un suceso en el que participen dos o más buques y de él se deriven daños ocasionados por contaminación, los propietarios de todos los buques de que se trate, a menos que en virtud del Artículo III gocen de exoneración, serán solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa asignar razonablemente a nadie por separado.

ARTÍCULO V. 1. El propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente: a) tres millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5,000 unidades de arqueo; b) para buques cuyo arqueo

exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 420 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a); si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de 59,7 millones de unidades de cuenta.

2. El propietario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

3. Para poder beneficiarse de la limitación estipulada en el párrafo 1 del presente Artículo, el propietario tendrá que constituir un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que se interponga la acción en virtud del Artículo IX o, si no se interpone ninguna acción, ante cualquier tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que pueda interponerse la acción en virtud del Artículo IX. El fondo podrá constituirse depositando la suma o aportando una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Contratante en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente.

4. El fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones previamente aceptadas.

5. Si antes de hacerse efectiva la distribución del fondo el propietario o cualquiera de sus dependientes o agentes, o cualquier persona que le provea el seguro u otra garantía financiera a resultas del siniestro, hubiera pagado indemnización basada en daños por contaminación, esa persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, a los derechos que la persona indemnizada hubiera tenido en virtud de este Convenio.

6. El derecho de subrogación previsto en el párrafo 5 de este Artículo puede también ser ejercitado por una persona distinta de las mencionadas en el mismo respecto de cualquier cuantía de indemnización basada en daños por contaminación que esa persona haya pagado, a condición de que tal subrogación esté permitida por la ley nacional aplicable al caso.

7. Cuando el propietario o cualquier otra persona demuestre que puede verse obligado a pagar posteriormente, en todo o en parte, una suma respecto de la cual se hubiera beneficiado del derecho de subrogación previsto en los párrafos 5 ó 6 de este Artículo si la indemnización hubiera sido pagado antes de distribuirse el fondo, el Tribunal u otra autoridad competente del Estado en que haya sido constituido el fondo podrá ordenar que sea consignada provisionalmente una suma suficiente para permitir que esa persona pueda resarcirse de sus derechos imputables al fondo.

8. Cuando propietario incurra en gastos razonables o haga voluntariamente sacrificios razonables para prevenir o minimizar los daños por contaminación, su derecho a resarcimiento respecto de los mismos gozará de la misma preferencia que las demás reclamaciones imputable al fondo.

9. a) La unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente Artículo es el Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías mencionadas en el párrafo 1 se convertirán en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga esa moneda en relación con el Derecho Especial de Giro en la fecha de constitución del fondo a que se hace referencia en el párrafo 3. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea

miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado. b) No obstante, un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 9 a) podrá, cuando se produzcan la ratificación, aceptación o momento posterior, declarar que la unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 9 a) será igual a 15 francos oro. El franco oro a que se hace referencia en el presente párrafo corresponde a 65 miligramos y medio de oro de 900 milésimas. La conversión de estas cuantías a la moneda nacional se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado. c) El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 9 a) y la conversión mencionada en el párrafo 9 b) se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 1, dando a éstas el mismo valor real que el que resultaría de la aplicación de las tres primeras frases del párrafo 9 a). Los Estados Contratantes informarán al depositario de cual fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9 a), o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 9 b), según sea el caso, al depositar el instrumento de ratificación, aceptación, aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

10. A los efectos del presente Artículo, el arqueo de buques será al arqueo bruto calculado de conformidad con las reglas relativas a la determinación del arqueo que figuran en el Anexo I del Convenio Internacional sobre arqueo de Buques, 1969.

11. Podrá constituirse tal fondo incluso si, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2, el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad, pero en tal caso esa constitución no irá en perjuicio de los derechos de ningún reclamante contra el propietario.

ARTÍCULO VI. 1. Cuando, después de un siniestro, el propietario haya constituido un fondo con arreglo al Artículo V y tenga derecho a limitar su responsabilidad: a) no habrá lugar a resarcimiento alguno de daños por contaminación derivados de ese siniestro sobre los otros bienes del propietario. b) el Tribunal u otra autoridad competente de cualquier Estado contratante ordenará la liberación de cualquier barco u otros bienes pertenecientes al propietario que hayan sido embargados como garantía de un resarcimiento de daños por contaminación derivados de ese siniestro, y liberará igualmente toda fianza u otra caución consignada para evitar el embargo.

2. No obstante, las disposiciones precedentes sólo se aplicarán si el acreedor tiene acceso al Tribunal que administre el fondo y se puede efectivamente disponer de ese fondo para indemnizarle.

ARTÍCULO VII. 1. El propietario de un barco que esté matriculado en un Estado Contratante y transporte más de 2,000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el Artículo V, párrafo 1, para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo a este Convenio.

2. A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, tras haber establecido la autoridad competente de un Estado Contratante 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 Contratante, extenderá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; por lo que respecta a un buque que no esté matriculado en un Estado Contratante lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Contratante. El certificado será formalizado según el modelo que figura en el adjunto anexo y contendrá los siguientes

particulares: a) nombre y puerto de matrícula del barco; b) nombre y lugar del establecimiento principal del propietario; c) tipo de garantía; d) nombre y lugar del establecimiento principal del asegurador u otra persona que provea la garantía y cuando proceda, lugar del establecimiento en donde se haya suscrito el seguro o la garantía; e) plazo de validez del certificado que no deberá exceder la vigencia del seguro u otra garantía.

3. El certificado será redactado en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma usado no es ni francés ni inglés, el texto incluirá una traducción a uno de esos idiomas.

4. El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia ante las autoridades que tengan a su cargo el registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Contratante, ante las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado.

5. Un seguro u otra garantía financiera no satisfará los requisitos de este Artículo si pueden cesar sus efectos, por razones distintas del plazo de validez del seguro o garantía especificado en el certificado con arreglo al párrafo 2 de este Artículo, antes de haber transcurrido tres meses desde la fecha en que se notifique su término a las autoridades referidas en el párrafo 4 de este Artículo, a menos que el certificado haya sido devuelto a esas autoridades o un nuevo certificado haya sido expedido dentro de ese plazo. Las disposiciones precedentes se aplicarán igualmente a toda modificación que tenga por efecto alterar el seguro o garantía de modo que ya no satisfaga los requisitos de este Artículo.

6. A reserva de lo dispuesto en este Artículo, el Estado de matrícula fijará las condiciones de expedición y validez del certificado.

7. Los certificados expedidos o refrendados con la autoridad conferida por un Estado Contratante de conformidad con el párrafo 2 serán aceptados por los otros Estados Contratantes a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Contratantes como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos incluso si han sido expedidos o refrendados respecto de un buque no matriculado en un Estado Contratante. Un Estado Contratante puede en cualquier momento pedir al Estado que haya expedido o refrendado el Certificado la celebración de consultas si estima que el asegurador o el fiador nombrado en el certificado no tiene solvencia suficiente para cumplir las obligaciones impuestas por este Convenio.

8. Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso el demandado podrá, aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el Artículo V, párrafo 2, valerse de los límites de responsabilidad que prescribe el Artículo V, Párrafo 1. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar al mismo propietario. Además el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, pero el demandado no podrá ampararse en ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en un proceso entablado por el propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concorra con él en el procedimiento.

9. Los depósitos constituidos por un seguro u otra garantía financiera consignados con arreglo al párrafo 1 de este Artículo quedarán exclusivamente reservados a satisfacer las indemnizaciones exigibles en virtud de este Convenio.

10. Un Estado contratante no dará permiso de comerciar a ningún barco sometido a lo dispuesto en este Artículo y que enarbole su pabellón si dicho barco no tiene un certificado expedido con arreglo a las disposiciones del párrafo 2 ó 12 de este Artículo.

11. A reservar de lo dispuesto en este Artículo, cada Estado Contratante hará lo oportuno para garantizar en virtud de su legislación nacional que todos los barcos, dondequiera que estén matriculados, que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de un fondeadero o estación terminal en su mar territorial, estén cubiertos por un seguro u otra garantía en la cuantía especificada según el párrafo 1 de este Artículo, cuando se trate de barcos que transporten efectivamente más de 2,000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga.

12. Las disposiciones pertinentes de este Artículo no se aplicarán a los barcos que sean propiedad de un Estado Contratante y no estén cubiertos por un seguro u otra garantía financiera. No obstante, el barco deberá llevar un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el barco es propiedad del Estado y que la responsabilidad del barco está cubierta hasta los límites previstos por el Artículo V, párrafo 1. Este certificado estará formulado siguiendo tan de cerca como sea posible el modelo prescrito en el párrafo 2 de este Artículo.

ARTÍCULO VIII. Los derechos a indemnización previstos en este Convenio prescribirán si la acción intentada en virtud del mismo no es interpuesta dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño. Sin embargo, no podrá interponerse ninguna acción después de transcurridos seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño. Cuando este siniestro consista en una serie de acontecimientos el plazo de seis años se contará desde la fecha del primer acontecimiento.

ARTÍCULO IX. 1. Cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el Artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente.

2. Cada Estado Contratante hará lo oportuno para garantizar que sus tribunales gocen de la necesaria jurisdicción para entender de tales acciones de demanda de indemnización.

3. Constituido que haya sido el fondo de conformidad con el Artículo V, los tribunales del Estado en que esté consignado el fondo serán los únicos competentes para pronunciar sobre toda cuestión relativa al prorrateo o distribución del fondo.

ARTÍCULO X. 1. Las disposiciones de este Convenio no se aplicarán a buques de guerra u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.

2. Con respecto a barcos cuya propiedad corresponda a un Estado contratante y afectados a servicios comerciales, cada Estado podrá ser perseguido ante las jurisdicciones señaladas en el Artículo IX y deberá renunciar a todas las defensas en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.

ARTÍCULO XI. Este Convenio derogará cualesquiera otros convenios internacionales que, en la fecha en que se abre a la firma, estén en vigor o abiertos a la firma, ratificación o adhesión; no obstante, esta derogación se aplicará únicamente a las disposiciones de esos convenios que contravengan lo previsto en el presente. En todo caso, lo dispuesto en este Artículo no afectará en modo alguno las obligaciones contraídas por los Estados contratantes ante los Estados no contratantes en virtud de esos otros convenios internacionales.

ARTÍCULO XII. DISPOSICIONES TRANSITORIAS. Las disposiciones transitorias siguientes serán aplicables en el caso de un

Estado que el momento en que se produzca un suceso sea Parte en el presente Convenio de Responsabilidad Civil, 1969: a) Cuando de un suceso se deriven daños ocasionados por contaminación que queden comprendidos en el ámbito del presente Convenio, se entenderá que la obligación contraída en virtud del presente Convenio ha de cumplirse si también se da en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y en la medida que éste fije; b) cuando de un suceso se deriven daños ocasionados por contaminación que queden comprendidos en el ámbito del presente Convenio, y el Estado sea parte en el presente Convenio y en el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, la obligación pendiente de cumplimiento tras haber aplicado el subpárrafo a) del presente Artículo sólo se dará en virtud del presente Convenio en la medida en que siga habiendo daños ocasionados por contaminación no indemnizados tras haber aplicado el Convenio del Fondo, 1971; c) en aplicación del Artículo III, párrafo 4, del presente Convenio, la expresión "el presente Convenio" se interpretará como referida al presente Convenio o al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, según proceda; d) en la aplicación del Artículo V, párrafo 3, del presente Convenio, la suma total del fondo que haya que constituir se reducirá en la cuantía de la obligación pendiente de cumplimiento de conformidad con el subpárrafo a) del presente Artículo.

ARTÍCULO XII. Los Artículos 12 a 18 del protocolo de 1992, que enmienda el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, constituirán las cláusulas finales del presente Convenio. Las referencias que en el presente convenio se hagan a los Estados Contratantes se entenderán como referencias a los Estados Contratantes del citado Protocolo.

ARTÍCULO XIII. 1. El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta el 31 de diciembre de 1970 y seguirá posteriormente abierto a la adhesión.

2. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus Organismos Especializados o del organismo Internacional de Energía Atómica o partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia podrán adquirir la calidad de partes de este Convenio mediante: a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; b) firma con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o c) adhesión.

ARTÍCULO XIV. 1. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando ante el Secretario General de la Organización un instrumento expedido a dicho efecto en la debida forma.

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

ARTÍCULO XV. 1. El presente Convenio entrará en vigor noventa días después de la fecha en que los Gobiernos de ocho Estados incluidos cinco Estados cuyas flotas de buques-cisternas representen un mínimo de un millón de toneladas brutas, haya o bien firmado el Convenio sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien depositado instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General de la Organización.

2. Para cada uno de los Estados que posteriormente ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio, o se adhieran al mismo, el presente Convenio entrará en vigor a los noventa días de ser depositado por este Estado el instrumento pertinente.

ARTÍCULO XVI. 1. El presente Convenio puede ser denunciado por cualquier Estado contratante en cualquier momento después de la fecha en que el Convenio entre en vigor para dicho Estado.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento ante el Secretario General de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de depósito del instrumento de denuncia ante el Secretario General de la Organización, o al expirar el plazo estipulado en el mismo si éste es más largo.

ARTÍCULO XVII. 1. Las Naciones Unidas, cuando sean la autoridad administradora de un territorio, o todo Estado contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, deberán consultar lo antes posible con las autoridades competentes de dicho territorio o tomar las medidas que parezcan oportunas para extender al presente Convenio a ese territorio y podrán declarar en cualquier momento que el Convenio se extenderá al citado territorio, notificándolo por escrito al Secretario General de la Organización.

2. El presente Convenio se extenderá al territorio mencionado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma o de cualquier otra fecha que en ella se estipule.

3. En cualquier momento después de la fecha en que el Convenio haya quedado así extendido a un territorio, las Naciones Unidas o cualquiera de los Estados contratantes que hayan hecho una declaración en ese sentido de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo podrán declarar, notificándolo por escrito al Secretario General de la Organización, que el presente Convenio dejará de aplicarse al territorio mencionado en la notificación un año después de la fecha en que el Secretario General de la Organización haya recibido la notificación, o al expirar el plazo que en ella se estipule si éste es más largo.

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

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

ARTÍCULO XIX. 1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario General de la Organización.

2. El Secretario General de la Organización: a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adheridos al mismo de: i) cada nueva firma o depósitos de instrumento indicando la fecha del acto; ii) todo depósito de instrumento de denuncia de este Convenio, indicando la fecha del depósito; iii) la extensión del presente Convenio a cualquier territorio de conformidad con el párrafo 1 del Artículo XVII y del término de esa extensión según lo dispuesto en el párrafo 4 de ese Artículo indicando en cada caso la fecha en que el presente Convenio quedó extendido o dejó de estarlo; b) transmitirá copias autenticadas del presente Convenio a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se adhieran al presente Convenio.

ARTÍCULO XX. El Secretario General de la Organización transmitirá el texto del presente Convenio a la Secretaría de las Naciones Unidas tan pronto como entre en vigor en objeto de que sea registrado y publicado de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO XXI. El presente Convenio queda redactado en un sólo ejemplar en los idiomas francés e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. Con el original rubricado serán depositadas traducciones oficiales en los idiomas español y ruso. EN FE DE LO CUAL los infrascriptos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio. HECHO en Bruselas el veintinueve de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve. (F.L.)"

"ANEXO CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL

NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS". Expedido en virtud lo dispuesto en el Artículo VII del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992.

NOMBRE DEL BUQUE	NÚMEROS O LETRAS DISTINTIVOS	PUERTO DE MATRÍCULA	NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL PROPIETARIO

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 VII del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992. TIPO DE GARANTÍA..... DURACIÓN DE 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) EN..... (LUGAR) A..... (FECHA) - (FIRMA Y TÍTULO DEL FUNCIONARIO QUE EXPIDE O REFRENDA EL CERTIFICADO)".

Artículo 2.-El presente Decreto entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los quince días del mes de abril de mil novecientos noventa y siete.

CARLOS ROBERTO FLORES FACUSSÉ
Presidente

ROBERTO MICHELETTI BAIN
Secretario

SALOMÓN SORITO DEL CID
Secretario

Al Poder Ejecutivo.

Por Tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa, M. D. C., 30 de abril de 1997.

CARLOS ROBERTO REINA IDIÁQUEZ
Presidente Constitucional de la República

El Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

DELMER URBIZO PANTING

AVISOS

SOPTRAVI
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN DE CARRETERAS Y AEROPUERTOS

INVITACIÓN A SUBASTA PÚBLICA

La Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), hace del conocimiento del público en general, que como parte del proceso de Privatización que ejecuta el actual Gobierno, ha programado la celebración de Audiencia de Subasta Pública para la venta de cuatro (4) lotes de repuestos, correspondientes a maquinaria de marcas diversas, expuesto en los siguientes cuadros:

PAQUETE No. 1	
MARCA	No. DE PIEZAS
Komatsu	1,403
Allis Chalmers	191
Baldwind	13
Clark	6
Cooper	2
Comrade	5
Donalson	1
Duralife	1
TOTALES	1,622

PAQUETE No. 2	
MARCA	No. DE PIEZAS
Caterpillar	6,561
Barber Greene	1,096
Sin Marca	9,534
Essick	1,683
Euclide	14
Fargo	13
Fiat Allis	73
Filca	4
Fleetguard	16
Luher Finer	7
Hoffman	225
TOTALES	19,226

PAQUETE No. 3	
MARCA	No. DE PIEZAS
Galión	11,902
Mercedes Benz	3,105
Internacional	4,586
John Deere	3,877
Ingersoll Rand	264
JCB	489
Kralinator	56
Massey Ferguson	64
Michigan	200
Onan	67
Protagage	1
TOTALES	24,611