INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1970

I

TOKYO

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1970

I

TOKYO
(4)

TORREY CANYON
(3)
CONVENTION 1969

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

TOKYO CONFERENCE

MINUTES

Friday, 4th April 1969 (*)

PLENARY SESSION

« TORREY CANYON »

under the chairmanship of Mr. Albert LILAR
(and for part of the afternoon sitting : Mr. Cyril MILLER)

President, translation : After this exchange of views, we shall have to make decisions.

We first have to deal with the work achieved by the Subcommittee presided over by Lord Devlin and in regard to which the present assembly must express its opinion.

We shall then give our attention to the proposal received from the Irish Delegation.

I believe that the three points are not incompatible. If you think you must decide on the work achieved by your Subcommittee, there is nothing to prevent this assembly from voicing its opinion on the wish expressed by the Swedish Delegation and from motioning a desire on an enlargement of the question in the future or even in the immediate future.

It is certain that if one inverted the order of factors and that the IMCO were merely invited to study the question, our activities would be finished with and our labours purely and simply wasted; that is the only remark I would allow myself to make to the Swedish Delegation. I think that not only would it be regrettable, as the delegate from IMCO has just said in terms both courteous and particularly engaging, we should also be doing IMCO a bad turn by not placing at their disposal the outcome of our labours.

---

* Please see Documentation CMI 1969, vol. V.

CONFERENCE DE TOKYO

PROCES-VERBAUX

Vendredi, 4 avril 1969 (*)

SEANCE PLENIERE

« TORREY CANYON »

Président : M. Albert LILAR
(et pour une partie de la séance de l'après-midi : M. Cyril MILLER)

Le Président : Après cet échange de vues, nous nous trouvons devant l'obligation de prendre des décisions.

Nous sommes d'abord en présence du travail issu de la Commission présidée par Lord Devlin, travail sur lequel il convient que l'assemblée puisse faire connaître son sentiment.

Nous sommes ensuite saisis de la proposition présentée par la Délégation Irlandaise.

Enfin, nous avons à nous prononcer sur la résolution présentée par la Délégation Suédoise.

Je crois pourtant que ces trois questions ne sont pas incompatibles. Si vous estimez devoir vous prononcer sur le travail fourni par vos sous-commissions, rien n'empêche votre assemblée de s'exprimer sur le vœu émis par la Délégation Suédoise et d'émettre le désir de voir élargir la question dans l'avenir, voire même dans un avenir immédiat.

Il est évident que si l'on intervertissait l'ordre des facteurs et si l'on disait simplement qu'on invite l'OMCI à étudier la question, nous en aurions terminé et tous nos travaux seraient purement et simplement perdus; c'est la seule remarque que je me permettrai de faire à la Délégation Suédoise. Je crois que ce serait non seulement regrettable mais, comme vient de le dire en termes à la fois courtois et particulièrement aimables le délégué de l'OMCI, que nous rendrions aussi un mauvais service à l'OMCI en ne mettant pas à sa disposition le fruit de notre travail.

---

* Suite à Documentation CMI 1969, volume V.

I therefore propose that we start a first survey of the work done by the Subcommittee presided over by Lord Devlin. This concerns the International Convention draft which will be found in document TC-T-16.

I wonder whether it is necessary to study that document article by article. Should any members want this, will they please manifest their wish.

In the negative, I request any members who wish to speak on the whole of the draft convention to please speak now.

If no one wishes to speak on the whole draft, we shall immediately deal with the examination of the proposed amendments.

The first amendment has been proposed by the Netherlands Delegation requesting the deletion of the preamble in the draft convention, namely the three or four paragraphs preceding the first Article.

This amendment is expressed in very few, but formal, words : « delete preamble ».

Baron van der Feltz, Netherlands : During the few days the Subcommittee has examined the draft of the International Subcommittee and the IMCO draft, we have in no way taken into account the preamble which you find at the beginning of the IMCO draft. You all know that the International Subcommittee did not draft any preamble at all. The preamble was inserted in the CMI draft by the Drafting Committee after the first reading by the International Subcommittee of this Conference. The objections against the draft of the preamble are the following :

If you read the third paragraph you will see that it says : « Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by the escape of oil from ships arising from maritime casualties ». Well, when I read this sentence I almost wept. Those poor persons who have suffered damage caused by pollution of oil will finally be compensated for their loss, while perhaps the poor fisherman whose catches will decrease owing to the oil pollution in the sea will be compensated. And the small farmer or small shopkeeper who rents his house to holiday-makers on the beach will get compensation when he can no longer do so because of oil pollution of the beach. But in my opinion, the main purpose, and perhaps I must say the sole purpose of this Convention, is to enable Governments in the first place, to recuperate the cost of protective measures against damage by pollution and, in the second

Je vous propose donc de commencer un premier examen du travail fourni par la Commission présidée par Lord Devlin. Il s'agit du projet de Convention internationale, repris au document TC-T-16.

Je me demande s'il est nécessaire de reprendre l'examen de ce document article par article. Si certains membres souhaitent un tel examen, je les prie de vouloir bien se manifester.

Dans la négative, je demande aux membres qui désirent s'exprimer sur l'ensemble du projet de Convention, de vouloir bien prendre la parole maintenant.

Si personne ne demande la parole sur l'ensemble du projet, nous abordons immédiatement l'examen des amendements qui ont été proposés.

Le premier amendement est proposé par la Délégation Néerlandaise qui demande la suppression du préambule du projet de Convention, c'est-à-dire les trois ou quatre alinéas qui précèdent l'article premier.

Cet amendement est conçu en termes très brefs, mais formels : « delete preamble ».

Baron van der Feltz, Pays-Bas, (traduction) : Pendant les quelques jours que dura l'étude des projets de la Commission Internationale et de l'OMCI, nous n'avons tenu aucun compte du projet de l'OMCI. Nous savons tous que la Commission Internationale n'a rédigé aucun préambule. Le préambule n'a été introduit par le Comité de rédaction dans le projet du CMI qu'après la première lecture par la Commission Internationale de la présente Conférence. Les objections contre la rédaction du préambule sont les suivantes :

Si nous prenons le troisième paragraphe nous y lisons : « Convaincus du besoin de s'assurer qu'une indemnité suffisante est disponible aux personnes ayant subi des dommages causés par une perte d'hydrocarbures du navire résultant d'un accident maritime ». En lisant cette phrase, j'en ai presque eu les larmes aux yeux. Ces pauvres personnes ayant subi des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures seront finalement dédommagées des pertes qu'elles auront subies, alors que le pauvre pêcheur dont les prises auront diminué en raison de la pollution de la mer par les hydrocarbures sera peut-être dédommagé. Et le petit fermier ou le petit détaillant qui loue sa maison située sur la plage à des vacanciers sera dédommagé lorsqu'il ne pourra plus le faire en raison de la pollution de la plage par les hydrocarbures. Mais, à mon avis, le but principal, et peut-être, pourrais-je dire, le seul but de la présente Convention est de permettre aux gouvernements de récupérer, en premier lieu, les frais de mesures de protection contre les dommages par la pollution et, ensuite, les frais encourus pour débarrasser leurs plages de la pollution par les hydrocarbures après l'accident. Par conséquent, ceux

place, the cost of clearing their beaches of oil pollution after the incident. So those who will benefit from this Convention are not the persons who suffer damage but are the Governments that have to take certain measures if an incident arises causing pollution of oil, and if you do not mention that, I think we can say that this preamble contains some sort of hypocrisy, the reason being that it does not say what it really means. We have no time at this moment to make the necessary alterations and for that reason I move that this preamble be deleted.

President, translation : You have just heard the proposal made by the Netherlands Delegation that the preamble be deleted from the draft. As no one else asks to speak on the subject, we shall immediately vote on the proposal.

Those who favour a deletion of the preamble will please vote « yes » and those who wish to have it maintained will vote « no ».

Voted for : Belgium, Canada, Denmark, Finland, France, Great Britain, Greece, Italy, Netherlands, Norway, U.S.A.

Voted against : Argentine, Germany, Ireland, Israël, Poland, Portugal, Spain, Yugoslavie.

Abstained from voting : Ecuador, Japan, Sweden, Switzerland.

President, translation : Consequently, the amendment is adopted and the preamble becomes void.

We now come to Amendment No. TC-T-18 from the Norwegian Delegation which concerns Article 3.

Mr. Rein, Norway : The amendment contained in No. 18 is the change which I endeavoured to have adopted in the Committee when I was ruled out of order, and quite correctly, by the Chairman because the principle had already been adopted. Since then, we have spent a lot of labour on drafting the version which was adopted, and I am now suggesting that that work is superfluous because we are proposing an amendment in substance. Article 3, as it stands in the draft, says that all claims against the owner and his servants and all charterers of the ship shall be channelled to the owner. That means in effect that not only his servants but also charterers, including the bareboat charterers, are immune to liability for oil pollution. They shall have no liability at all.

In order to justify channelling of this kind, channelling which results in immunity for certain wrongdoers, potential wrongdoers, three conditions must be fulfilled. First, there must be one subject or entity who is always liable regardless of fault.

qui sont appelés à tirer profit de la présente Convention ne sont pas les personnes subissant les dommages mais les gouvernements qui doivent prendre certaines mesures si un événement détermine la pollution par les hydrocarbures, et si nous omettons de signaler cette disposition, nous pouvons dire que ce préambule est teinté d'hypocrisie parce qu'il ne dit pas ce qu'il pense. Nous n'avons pas le temps, à présent, de faire les changements indispensables et, pour cette raison, je propose la suppression du préambule.

Le Président : Vous avez entendu que la Délégation Néerlandaise propose la suppression du préambule du projet. Puisque plus personne ne demande la parole à ce sujet, nous allons immédiatement passer au vote sur cette proposition.

Ceux qui sont partisans de la suppression du préambule voudront bien voter oui; ceux qui désirent le voir maintenir voteront non.

Ont voté pour : Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Norvège, Pays-Bas.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Espagne, France, Israël, Pologne, Portugal, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Equateur, Japon, Suède, Suisse.

Le Président : En conséquence, l'amendement est adopté et le préambule est donc supprimé.

Nous en arrivons à l'amendement n° TC-T-18 de la Délégation Norvégienne, qui concerne l'article 3.

M. Rein, Norvège, (traduction) : L'amendement repris au n° 18 est le changement que j'essayais de faire adopter par la Commission lorsque le Président déclara à juste titre que ma demande était irrecevable, le principe en ayant déjà été adopté. Depuis lors, nous avons travaillé à la rédaction de la version qui fut acceptée, et je viens dire maintenant que tout ce travail a été vain parce que nous proposons, à présent, un amendement qui concerne le fonds de la question. L'article 3, tel qu'il se lit dans le projet, déclare que toutes créances contre le propriétaire et ses préposés et contre tous les affréteurs du navire seront canalisées vers le propriétaire. Ceci revient à dire, qu'effectivement, les préposés du propriétaire et aussi les affréteurs, y compris les affréteurs de coque nue, seront exempts de responsabilité en cas de pollution par hydrocarbures. Ils ne seront aucunement responsables.

Afin de justifier une telle canalisation, qui pourrait aboutir à l'immunité pour certains délinquants, délinquants réels s'entend, trois conditions doivent être remplies. Il faut, en premier lieu, un sujet ou une entité qui sera toujours responsable, sans tenir compte de la faute.

Second, the subject liable must be definitely able to meet the liability which is imposed upon him, and third, there must be no recourse from the subject liable to other subjects. These three conditions must be fulfilled, otherwise you cannot justify channelling. These three conditions are fulfilled in the Nuclear Ships Convention.

But neither of these conditions are met in this Convention. First, the owner is not absolutely liable and he is not even always liable for the persons who are going to enjoy the privilege of immunity.

Let me illustrate this briefly by an example. A time charterer has loaded oil into a ship. That oil happens to be contaminated by sulfur. It burns holes in the tanks and pollution results. The owner knew nothing about this, had no means of knowing of this contamination. The owner is not liable. He can prove that he was without fault.

The charterer is not liable under the present draft because he is immune, in spite of the fact that he could have paid for the damage, say it is one of the large oil companies who is the charterer. The claimants get nothing because the owner is without fault and the charterer is immune.

Then the second point, the owner's financial capacity to meet claims which are channelled to him. The insurance cover may be forfeited and the claimants get nothing because under the present draft the insurer has all the exceptions against third parties as he would have had against the owner himself. So if the owner is guilty of wilful misconduct or has not paid his premium, there is no insurance cover. That was the second point.

Now, the third point about recourse. This draft expressly says that it shall be without prejudice to the owner's recourse against other third parties. So, you see, neither of the essential conditions for channelling are fulfilled. Why, then, has it been proposed to channel the liability? It is an extraordinary proposal on this background.

The answer is very simple. It has been proposed for the sole reason that we want to prevent that the limitation of liability shall be illusory because the claimant can go both for the owner and get the limit under this Convention, and against the charterer, and get the ordinary limit under the 1957 Convention or any other system of limitation of liability.

We agree that this must be prevented. This is what we are proposing in our own amendment, and it can be done in a very simple

Deuxièmement, le sujet responsable devra être en mesure de faire face à la responsabilité qui lui incombe et troisièmement, le sujet responsable n'aura aucun droit de recours vis-à-vis d'un autre sujet. Ces trois conditions devront être remplies sans quoi il sera impossible de justifier la canalisation. Ces trois conditions se trouvent remplies dans la Convention relative aux navires nucléaires.

Mais dans la présente Convention, aucune de ces conditions n'est remplie. Premièrement, le propriétaire n'est pas entièrement responsable et il n'est même pas toujours responsable des personnes qui devront bénéficier du privilège de l'immunité.

Afin d'illustrer ce que j'avance, j'aimerais vous donner un exemple. Un affréteur à temps charge une cargaison d'hydrocarbures. Il se trouve que les hydrocarbures sont contaminés par du soufre. Il en résulte des trous dans les réservoirs, ce qui aboutit à une pollution. Le propriétaire ignorait tout de l'accident; il lui était impossible de savoir qu'il y avait contamination. La responsabilité n'incombe pas au propriétaire. Il peut prouver qu'il n'y avait pas faute de sa part.

Aux termes du projet actuel, l'affréteur n'est pas responsable en raison de son immunité et en dépit du fait qu'il aurait pu régler les dommages si, par exemple, il s'agissait d'une grosse compagnie pétrolière. Les requérants n'obtiendront rien, le propriétaire étant exonéré de toute faute et l'affréteur jouissant de l'immunité.

Ensuite, le second point : les possibilités financières du propriétaire doivent lui permettre de faire face aux réclamations qui seront canalisées vers lui. Il peut être dépossédé de la couverture d'assurance et les requérants peuvent ne rien obtenir car, aux termes du projet actuel, l'assureur a l'avantage de toutes les exceptions contre les tiers, comme il les aurait contre le propriétaire lui-même. Ainsi, l'assurance ne sera pas effective si le propriétaire est coupable de faute préméditée ou n'a pas versé le montant de sa prime. Voilà le second point.

Et à présent, le troisième point concernant le recours. Le projet stipule expressément que le recours sera possible sous toutes réserves du recours du propriétaire contre d'autres tiers. Ainsi, comme vous le voyez, aucune des conditions essentielles pour la canalisation n'est remplie. Alors, pourquoi a t-on proposé que la responsabilité soit canalisée ? Cette proposition parait extraordinaire, étant donné les éléments de la question.

La réponse est fort simple. La proposition a été faite avec le seul désir d'éviter que la limitation soit illusoire, puisque le requérant peut introduire une action au nom du propriétaire et obtenir ainsi la limite préconisée par la présente Convention et contre l'affréteur, et, de cette façon, obtenir la limite courante que prévoit la Convention de 1957 ou tout autre système de limitation de responsabilité.

Nous convenons qu'une telle solution doit être évitée. Voici l'idée que nous proposons dans notre propre amendement et qui peut être

way : by saying, as we say, that the *total* limit of liability for all claims arising out of the same casualty, against the owner or his servants, or against any charterer of a ship, shall be limited to the amount set out in Paragraph 5 of this draft.

And this is no innovation. The same principle is to be found in the 1957 Convention. Article 6. The first paragraph of the proposal is identical with the present first sentence in Article 3. The second paragraph says expressly that this Convention shall be without prejudice to claims for pollution damage against other persons than the owner, and then goes on to say, « ...however, the total limit of liability of the owner and his servants or agents, and of charterers of the ship, and their servants and agents, in respect of claims arising out of the same incident shall not exceed the amount mentioned in Article 5, 1 ».

I admit that the drafting of this paragraph is far from perfect, but we preferred to use the same wording as the 1957 Convention to show that it is exactly the same idea.

Then the third paragraph is, in substance, the same as the second paragraph of the present draft, but it is only said in a broader way because it relates not only to the owners' recourse, but to the recourse of any person who becomes liable for pollution damage. Now, I expect particularly one objection to this. It will be said, « yes, but if you make the charterers liable, also, although not in the same way, then there will be a need for double insurance. Both the charterer and the owner will have to insure themselves against oil pollution, and that we want to avoid ». Yes, we want to avoid it, but if we want to avoid it, then we will have to do away with recourse actions. And we are not doing that. So if the charterer has to insure himself, as he does today, for recourse action, then we may just as well make him directly liable. It does not make any difference. And, of course, do not forget that the charterer's liability will not be the liability under this Convention but in accordance with ordinary rules and subject to limitation according to the 1957 Convention, or similar national systems.

Lord Devlin, Great Britain : I do not want to speak at all on the policy behind this amendment ; on questions of policy I have endeavoured, as Chairman of the Subcommittee, to maintain neutrality. What I am concerned to do is to consider the effect of the amendment on the structure of the Convention as a whole. This has proved a particularly difficult article to draft, and perhaps if I were to explain

exécutée très facilement : en stipulant, comme nous le faisons, que la limite *totale* de responsabilité pour toute réclamation provenant du même accident, contre le propriétaire ou ses préposés, ou contre l'affréteur du navire, n'excédera pas le montant énoncé dans le paragraphe 5 de ce projet.

Et cela n'a rien de nouveau. On trouvera le même principe dans la Convention de 1957, article 6. Le premier paragraphe de la proposition est identique à la première phrase de l'article 3. Le second paragraphe dit expressément que la présente Convention sera établie sous toutes réserves en ce qui concerne les réclamations pour dommages résultant de pollution contre des personnes autres que le propriétaire, et continue comme suit : « ...cependant, le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire ou de ses préposés, et d'affréteurs de navires ou de leurs préposés, du chef de créances résultant d'un même événement, n'excédera pas le montant mentionné à l'article 5, I ».

J'admets que la rédaction de ce paragraphe est loin d'être parfaite, mais nous avons préféré nous servir des mêmes termes que ceux de la Convention de 1957 afin de démontrer que l'idée est exactement la même.

Ensuite, le troisième paragraphe est substantiellement identique au second paragraphe du présent projet, mais il est exprimé dans un sens plus large parce qu'il se réfère, non seulement au recours du propriétaire, mais au recours de toute personne qui deviendrait responsable des dommages par pollution. Il y a une objection à laquelle je m'attends particulièrement. On dira « oui, mais si vous faites incomber la responsabilité à l'affréteur, il vous faudra encore, fût-ce sous une autre forme, l'assurance double. L'affréteur et le propriétaire devront tous deux s'assurer contre la pollution par les hydrocarbures et c'est ce que nous désirons éviter ». Oui, nous désirons l'éviter, et si c'est cela que nous voulons, nous devrons supprimer toute action en recours. Et ce n'est pas ce que nous faisons. Nous pouvons, par conséquent, tout aussi bien rendre l'affréteur directement responsable, s'il doit s'assurer pour une action en recours, comme il le fait actuellement. Cela ne fera aucune différence. Et nous ne devons pas oublier évidemment que la responsabilité de l'affréteur ne sera pas la responsabilité que nous trouvons dans la présente Convention mais celle qui suit les règles ordinaires s'inspirant de la limitation prévue dans la Convention de 1957 ou d'autres règles nationales.

Lord Devlin, Grande-Bretagne, (traduction) : Je préfère ne rien dire du principe régissant l'amendement; je me suis efforcé, en tant que président de la Commission, de rester impartial. Ce qui me préoccupe, c'est l'effet que peut avoir l'amendement sur la structure de la Convention dans son ensemble. La rédaction de l'article s'est révélée particulièrement ardue et peut-être que si je vous expliquais très briève-

quite briefly what its object is as drafted and then see how the amendment fits in with it, the Conference could consider whether it makes a rational whole.

The article as drafted consists of three sentences : The first sentence, I may say, in its Final Draft which seems to me to be one of great clarity, was due largely to the Norwegian delegate who, although not expressing his views, prepared the draft which expressed the views which were then held, and did it admirably. But what it says is this : « No claim for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention ».

The owner is the only person who is made liable under the Convention, that is Article 2, and the object of the first sentence in Article 1 is to ensure that the owner shall not be sued under the ordinary law. He can be sued only under the Convention, and therefore he will have the defences and limitations that are open to him under the Convention. That is the object of the first part. The next sentence : « ... No claim for such damage, under this Convention or otherwise, may be made against the ship itself, the servants or agents of the owner and the charterer... » and so forth, is designed to ensure also that the charterer is given a defence under the ordinary law. He cannot be sued under ordinary law either. The third sentence, which is common to both, is to ensure that there is preserved the right of the owner to sue, under ordinary law if he can, third parties who may be liable for the damage. Thus, he may have been made liable because some ship has collided with him and the ship is partly to blame. He is to be entitled to his rights to sue the outside ship under the ordinary law.

Now, the policy of this amendment is to change the decision that the charterers are to be given immunity from process under the ordinary law. That is a pure matter of policy. The Conference can decide it one way or the other. But if it decides it as the Norwegian Maritime Law Association would have it decided, I think that this sentence is going to produce a difficulty. The sentence reads : « This Convention shall be without prejudice to claims for such damages against persons other than the owner ». So you may sue the charterer under the ordinary law but you cannot sue him under the Convention, because he is not liable under the Convention. The only person who is made liable is the owner under Article 2. Well, now suppose you sue the charterer under ordinary law, and may I imagine myself in the not unfamiliar capacity of a judge trying an action under the ordinary law; I then find that somebody tells me under Article 3

ment le but de la rédaction actuelle et si j'examinais ensuite comment l'amendement pourrait s'y loger, l'assemblée serait en mesure de décider si l'ensemble forme un tout rationnel.

L'article, dans la rédaction actuelle, est composé de trois phrases : la première phrase, dont le libellé final me semble excessivement clair, est en grande partie l'œuvre du délégué norvégien, qui prépara le projet traduisant les idées avancées à l'époque, et le fit admirablement, quoique sa conception personnelle aille dans un tout autre sens. La phrase est libellée comme suit : « Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être introduite contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention ».

Aux termes de l'article 2 de la Convention, seul le propriétaire est responsable, et le but visé dans la première phrase de l'article I est de s'assurer que le propriétaire ne sera pas poursuivi sur base de la loi courante. Il ne peut être poursuivi que sur base de la Convention et on lui accordera, par conséquent, la défense et les limitations auxquelles il a droit suivant la Convention. C'est là le but visé à la première partie. La phrase suivante : « Aucune demande de cette sorte, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre le navire lui-même, les préposés ou mandataires du propriétaire, l'affréteur... » et ainsi de suite, a été rédigée avec l'intention de s'assurer que l'affréteur sera défendu sur base du droit commun. Il ne pourra pas être poursuivi sur base du droit commun. La troisième phrase, qui se rapporte aux deux premières, veut donner l'assurance que le propriétaire garde le droit de poursuivre s'il le peut, les tiers pouvant être responsables des dommages aux termes de la loi courante. Ainsi, il peut être responsable si son navire en a abordé un autre et est en partie à blâmer. On doit lui accorder le droit de poursuivre l'autre navire conformément au droit commun.

Le principe qu'exprime le présent amendement tend à modifier la décision précisant que, suivant le droit commun, l'affréteur aura le bénéfice de l'immunité. Cela est une pure question de système. La Conférence peut se décider dans un sens ou dans l'autre, mais si elle se décide dans le sens désiré par l'Association Norvégienne de Droit Maritime, je crois qu'une phrase créera quelque difficulté. Elle est conçue comme suit : « La présente Convention ne portera pas atteinte aux réclamations pour des dommages contre des personnes autres que le propriétaire ». On peut donc poursuivre l'affréteur suivant le droit commun mais non suivant la Convention puisque celle-ci ne le considère jamais responsable. La seule personne rendue responsable est, d'après l'article 2, le propriétaire. Supposons que l'on poursuive l'affréteur sur base du droit commun et que je m'imagine assumant le rôle — qui ne m'est pas inconnu — d'un juge jugeant une action suivant le droit commun, on me dit alors que, d'après l'article 3, la limite de la responsabilité du propriétaire et de ses préposés ou mandataires et

that the total limit of liability of the owner and his servants or agents, in respect of claims arising out of the same incident, shall not exceed a certain sum. Well, I say, « what on earth am I to do ? I am trying an action under the ordinary law, and I don't know what the liability of the owner is, whether he has paid anything, the servants or the agents, and so forth ». I would have thought that if you are to make a sentence of this sort work, it can only be made if there is one procedure under the Convention, or alternatively, one procedure under the ordinary law. But to impose upon a judge under the ordinary law the task of ascertaining to some extent what has happened under a proceeding brought under the Convention, would, it seems to me, create difficulties. If there is another way of achieving the result, to make the charterer liable as well as the owner, if that is desired, it seems to me on the whole it would be preferable to make the charterer as well as the owner liable under the Convention.

Mr. Gutt, Belgium : For the reasons outlined by Lord Devlin and also because I believe that the principle of channelling, which is not attractive in this case to the Norwegian Delegation, is to be preferred on account of its simplicity, I am not in favour of the Norwegian amendment. However, Mr. Rein made, I think, a very valid point in his criticism of the present draft of Article 3 as you have it in the overall Document TC-T-16, because the term « voyage charter » can cover one or two things, one of which is perhaps, in fact, the time charter of short duration, the other one of which is simply a contract of carriage. That is the example Mr. Rein gave, and it is a very good one because I am afraid that any example he gave there as a whole in this Convention as drafted, the victim would recover against no one, because under the Convention as has been drafted, there is channelling towards the owner in respect of any fault committed either by himself or anyone else concerned in the management or operation or navigation of the ship which is, of course, the case of most charterers but not of the voyage charterer, Type 2, who is in fact only a shipper. So I wonder for those of us who feel the wish to retain the channelling which is in Article 3 of the draft, if it might not be advisable to cover the particular point which was raised by Mr. Rein to delete the words « or voyage » from the last line but one of Article 3.

Mr. Rein, Norway : Of course, I agree with Lord Devlin but it would be preferable and much simpler if the charterer and the owner were subject to the same rules, same convention and one fund could have been established in accordance with that convention. We have

des affréteurs du navire et de leurs préposés ou mandataires concernant des réclamations survenant à la suite d'un seul événement ne dépassera pas une certaine somme. Je m'exclame : « que dois-je faire ? Je juge une action suivant le droit commun, je ne sais pas à combien s'élève la responsabilité du propriétaire, si l'on a déjà fait un versement aux préposés ou aux mandataires, et ainsi de suite ». J'aurais pensé que, si l'on doit prononcer une condamnation lorsqu'on traite ce genre d'affaire, on ne peut le faire que s'il n'existe qu'une seule procédure suivant la Convention ou, alternativement, une procédure suivant le droit commun. Mais vouloir imposer à un juge exerçant la justice suivant le droit commun, la tâche de déterminer dans une certaine mesure ce qui a eu lieu d'après une procédure menée conformément à la Convention, créerait, me semble-t-il, quelques difficultés. Si, par un autre moyen, nous arrivons à faire incomber la responsabilité à l'affréteur en même temps qu'au propriétaire, si c'est là le but que nous recherchons, il me semble qu'à tout prendre, il serait préférable que la Convention rende l'affréteur et le propriétaire responsables.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Pour les raisons esquissées par Lord Devlin et parce que je crois que le principe de la canalisation qui, dans le cas présent, ne séduit pas le délégué norvégien, doit être retenu en raison de sa simplicité, je n'appuierai pas d'amendement norvégien. Cependant, M. Rein a fait ressortir un argument très valable dans sa critique du présent projet de l'article 3, repris dans le document d'ensemble TC-T-16, car le terme « affrètement au voyage » peut couvrir plusieurs choses; l'une est, à vrai dire, l'affrètement à temps à durée limitée, l'autre est simplement un contrat de transport. C'est l'exemple cité par M. Rein et il est excellent, car je crains qu'aux termes de la présente Convention, telle qu'elle est rédigée dans son ensemble, la victime n'aurait aucun droit de recouvrement contre qui que ce soit, de part le fait qu'il n'y a aucune canalisation vers le propriétaire d'une faute commise par lui-même ou par une autre personne participant à l'administration, à l'exploitation ou à la navigation du navire, ce qui, bien sûr, est le cas pour la plupart des affréteurs sauf l'affréteur au voyage, type 2, qui, en somme, n'est qu'un chargeur. Je me demande donc si ceux d'entre nous qui désirent que la canalisation dont il est question à l'article 3 du projet soit retenue, n'auraient pas intérêt à se pencher sur la proposition de M. Rein préconisant la suppression des mots « ou voyage » à l'avant-dernière ligne de l'article 3.

M. Rein, Norvège (traduction) : Je suis naturellement d'accord avec Lord Devlin, mais il serait préférable et bien plus simple que l'affréteur et le propriétaire soient soumis aux mêmes règles, à la même convention et qu'un seul fonds soit constitué en harmonie avec cette convention. Nous avons examiné une proposition d'après laquelle la

considered proposing that this Convention should also deal with charterers. But we thought that would be too radical a change and more difficult to accomplish. It is a bit late in the day now to do it.

On the other hand, it should be pointed out that the solution which we propose where there will be two funds is the one adopted by the 1957 Convention. It can easily be one, two, three or four funds under the 1957 Convention, if the owner, the charterer and the master are sued in different jurisdictions in different countries. And, of course, the fund procedure of the convention will apply. In some cases one fund is put up that will allow the owner to refuse to put up funds in other jurisdictions of Contracting States. So, technically, the difficulties are not greater in our case than under the 1957 Convention which works, which the United Kingdom has on its statute book, so that English judges are bound, as matters stand today, to do exactly what Lord Devlin said the judge could not do. So therefore I do not think the objection made by Lord Devlin is decisive.

Now, with regard to what Mr. Gutt said, the example I used is equally applicable, whether a charter is a voyage charter or a time charter. There is no difference. The time charterer is not concerned with the navigation of the ship; the time charterer only hires the ship and the owner provides the navigators. The time charterer has nothing to do with navigation, has nothing to do with the operation of the ship; he issues orders but he does not operate the ship. And the present interpretation of operating, navigating, or managing the ship does not apply to the time charterer; it applies to the owner. Therefore I do not think you solve the difficulty which we have presently in this article by adopting Mr. Gutt's suggestion. It is a much more radical change that is necessary. We cannot have channelling without the most elementary prerequisites for channelling. It would be very difficult to explain that in certain cases; there is nobody liable.

President, translation : We shall now vote on Amendment TC-T-18 submitted by the Norwegian Delegation relating to Article 3 in the draft.

It is obvious that those who vote « yes » are in favour of the text proposed by the Norwegian Delegation, whereas those who vote « no » will abide by the text submitted by the Subcommittee.

Voted for : Denmark, Finland, France, Greece, Norway, Sweden, Switzerland, U.S.A., Yugoslavia.

Voted against : Belgium, Canada, Ecuador, Germany, Great Britain, Ireland, Israël, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Spain.

présente Convention s'occuperait également de l'affréteur. Mais nous avons décidé que le changement serait trop radical et trop difficile à réaliser. Il est un peu tard pour commencer.

Par contre, il est à remarquer que la solution que nous proposons, celle prévoyant deux fonds, a été adoptée par la Convention de 1957. Aux termes de cette Convention, on peut facilement avoir un, deux, trois ou quatre fonds si le propriétaire, l'affréteur et le maître à bord sont poursuivis conformément à différentes juridictions dans différents pays. Evidemment, la procédure visant le fonds de la Convention sera appliquée. Dans certains cas, la constitution du fonds permet au propriétaire de refuser la constitution d'autres fonds dans des juridictions différentes d'Etats contractants, de sorte qu'en termes techniques, les difficultés dans le présent cas ne s'avèrent pas plus grandes que si l'on suivait la Convention de 1957 qui est opérante et dont le Royaume-Uni s'inspire pour son code. Ainsi, dans l'état actuel des choses, les juges anglais sont tenus de faire exactement ce que, d'après Lord Devlin, il leur est impossible de faire. Par conséquent, je ne crois pas que l'objection soulevée par Lord Devlin soit concluante.

En ce qui concerne les arguments avancés par M. Gutt, l'exemple que je viens de citer peut s'appliquer, que l'affrètement soit au voyage ou à temps. Il n'y a aucune différence. L'affréteur à temps ne participe pas à la navigation du navire; il ne fait que louer le navire et le propriétaire fournit l'équipage. L'affréteur à temps n'intervient pas dans la navigation, dans l'exploitation du navire; il donne des ordres mais il n'exploite pas le navire. Et l'interprétation actuelle de l'exploitation, de la navigation ou de l'administration d'un navire ne s'applique pas à l'affréteur à temps; elle s'applique au propriétaire. Par conséquent je ne crois pas qu'en adoptant la proposition faite par M. Gutt, nous résoudrons la difficulté que nous rencontrons dans le présent article. Il nous faudrait un changement bien plus radical. Nous ne pouvons pas avoir de canalisation sans les conditions préalables les plus élémentaires. Il serait très difficile, dans certains cas, de se justifier par des explications; personne n'est responsable.

Le Président : Nous allons procéder au vote sur l'amendement TC-T-18 présenté par la Délégation Norvégienne relativement à l'article 3 du projet.

Il est évident que ceux qui votent « oui » adoptent le texte proposé par la Délégation Norvégienne; ceux qui votent « non » s'en tiennent au texte présenté par la Commission.

Ont voté pour : Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Norvège, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, Equateur, Espagne, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Pays-Bas.

Abstained from voting : Poland.

Absent : Argentine.

As a result, the amendment submitted by the Norwegian Delegation is not adopted.

We shall now go on with Article 5 to which is attached Admendment TC-T-17 submitted by the Italian, Belgian and French Delegations. This Amendment relates to paragraph 4, subdivision 6, of Article 5.

Mr. Berlingieri, Italy : The purpose of this amendment is to bring in line Article 5 with Article 3. Since the principle of channelling has been adopted, it is felt that if a reference is not also made in Article 5, Paragraph 4, c, to the charterers, bareboat and time charterers, of the vessel, it might very well happen that a bareboat charterer is sued in a Non-Contracting State and he has to pay victims who are suing him in that State and in that case the limitation fund would be exceeded exactly in the same way in which the owner would be sued in a Non-Contracting State, if channelling has been adopted.

It must follow that the right of recourse against the fund, a right of claim more exactly, against the fund, must be granted not only to the owner but also to the charterers of the vessel.

President, translation : If no one else wants to speak, I shall put Amendment TC-T-17 to the vote.

Voted for : Argentine, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Great Britain, Greece, Ireland, Israël, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Norway, Spain, Sweden, Switzerland, U.S.A., Yugoslavia.

Voted against : Canada, Ecuador.

President, translation : Accordingly, the amendment is adopted. The Dutch Delegation has tabled an amendment numbered TC-T-20 concerning Article 8, paragraph I. The purpose of this amendment is to replace the words « 500 tons » by « 2000 tons » in paragraph I.

Baron van der Feltz, Netherlands : As the draft now stands, practically all dry cargo ships which have deeptanks will come under the obligation of the compulsory insurance of Article 8. The average measurements of a dry cargo ship being 12,000 tons, such a ship will have 1-6 deeptanks, and on average each deeptank will measure about 150-300 tons. Therefore, if all six deeptanks are carrying crude oil in bulk, the total amount will be about 1.800 tons. If you raise the figure of 500 tons to 2.000, it is practically certain that dry cargo

S'est abstenue : Pologne.
Etait absente : Argentine.

En conséquence, l'amendement de la Délégation Norvégienne n'est pas adopté.

Nous passons à l'article 5. A cet article se rattache un amendement TC-T-17 déposé par les Délégations Italienne, Belge et Française. Cet amendement est relatif au paragraphe 4, littera c), de l'article 5.

M. Berlingieri, Italie (traduction) : L'objet de cet amendement est l'harmonisation des articles 5 et 3. Le principe de la canalisation ayant été adopté, nous avons l'impression que, si l'on ne fait pas allusion à l'affréteur dans l'article 5, paragraphe 4, c, à l'affréteur de coque-nue tout comme à l'affréteur à temps, l'affréteur de coque nue pourrait être poursuivi dans un Etat non-contractant et devrait s'acquitter envers des victimes qui le poursuivent dans cet Etat. Le fonds de limitation, dans ce cas, serait dépassé exactement de la même façon que le propriétaire serait poursuivi, dans un Etat non-contractant, si l'on avait adopté la canalisation.

Il s'ensuit que le droit de recours sur le fonds, ou plus exactement le droit de créance sur le fonds, devra être accordé, non seulement au propriétaire, mais aussi aux affréteurs du navire.

Le Président (traduction) : Si plus personne ne demande la parole, je mets l'amendement TC-T-17 aux voix.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse, Yougoslavie.
Ont voté contre : Canada, Equateur.

En conséquence, l'amendement est adopté. A l'article 8, paragraphe 1, la Délégation des Pays Bas a déposé l'amendement portant le numéro TC-T-20. Cet amendement tend à remplacer les mots « 500 tonnes » par « 2.000 tonnes » au paragraphe 1.

Baron Van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : Avec le projet rédigé comme il l'est actuellement, à peu près tous les minéraliers munis de deeptanks seront soumis à la réglementation d'assurance obligatoire visée par l'article 8. Un minéralier, jaugeant en moyenne 12.000 tonnes, aura 4-6 deeptanks, d'environ 150-300 tonnes chacun.

Par conséquent, nous aurons un poids total de 1.800 tonnes si les six deeptanks sont remplis d'hydrocarbures en vrac. Il est pratiquement certain que si nous faisons passer le chiffre de 500 tonnes à 2.000 tonnes, les minéraliers ne tomberont pas dans le champ d'application

ships will not fall within the scope of Article 8. It does not mean, of course, that if a dry cargo ship has polluted the sea with oil, she will not fall under the Convention, and her owner will be liable unless he proves that there is an external cause for which he is not liable. It is only the question of compulsory insurance. If you take a 12.000 tons dry cargo ship and you imagine a collision or a grounding, it is very unlikely that all the oil of the deeptanks will escape into the sea, but even if that should arise, it will only be less than 2.000 tons of oil. Such a ship of 12.000 tons has a limit of liability under the 1957 Convention which seems adequate to cover the cost of protective measures and eventually the cost of clearing the beaches which might be polluted by so small a quantity of oil as would have escaped from the ship.

There is only one other point, and that is the question of coastal tankers. It is possible that a coastal tanker of about 500 tons might meet with an incident resulting in pollution damage. But in that case, it is very unlikely that the total contents of this ship would pollute the sea. Normally speaking, four tanks — and if she is colliding or is stranded, then only the oil of perhaps two tanks — would pollute the sea. Such quantities of oil cannot be compared with the quantities of oil in the huge tanks of mammoth tankers such as the « Torrey Canyon » and the tankers which are now navigating the seas. Moreover, coastal tankers are built in such a way that they are comparatively stronger than mammoth tankers. Therefore, the Netherlands Delegation is of the opinion that it is not necessary for those smaller vessels to fall within the scope of Article 8 and the owners of these vessels to be under an obligation to insure their liability along the lines of the present Convention.

This is a very serious point for the Dutch Delegation. If this figure of 500 tons is not raised to the proposed 2,000 tons, it will be difficult for the Dutch Delegation to vote in favour of this Draft Convention.

Mr. Gutt, Belgium : A very brief word. This matter of the limitation to ships above a certain tonnage was abundantly discussed at IMCO. This does not mean that one cannot suggest another figure of course, but I would like to draw attention simply to two things. The first one is that it may well be that small coastal tankers are structurally stronger than the big ones, but I should also say that on average they are considerably older. That is one thing. The second thing is that from the point of view of pollution, a small coastal tanker goes near the coast, as its name indicates, and it is very much more likely that the whole of the oil that it discharges will pollute the coast. May I remind my friends of the Dutch Delegation of an incident that took place last summer in the Scheldt estuary, where a very

de l'article 8. Cela ne veut pas dire, bien sûr, que si un minéralier a pollué la mer par des hydrocarbures, il ne sera pas visé par la Convention; son propriétaire sera responsable, à moins qu'il ne puisse invoquer une immixtion étrangère pour laquelle il n'est pas responsable. C'est uniquement une question d'assurance obligatoire. Si nous prenons un minéralier de 12.000 tonnes et si nous imaginons un abordage ou un échouement, il est peu probable que la totalité des hydrocarbures des deeptanks se déversera dans la mer. Mais si cela devait se produire, cela représenterait moins de 2.000 tonnes d'hydrocarbures. D'après la Convention de 1957, un navire de 12.000 tonnes a une limite de responsabilité qui semblerait couvrir de façon adéquate le coût des mesures de protection et, éventuellement, les frais de nettoyage des plages qui seraient polluées par la petite quantité d'hydrocarbures échappés du navire.

Il ne reste plus qu'une autre question à trancher, celle des pétroliers caboteurs. Un pétrolier caboteur peut être victime d'un accident entraînant des dommages par pollution. Mais, dans un cas pareil, il est peu probable que la totalité de la cargaison du navire pollue la mer. Normalement, quatre réservoirs — et si le navire a abordé ou est échoué, les hydrocarbures de deux réservoirs seulement — pollueraient la mer. On ne peut comparer de telles quantités d'hydrocarbures à celles contenues dans les immenses réservoirs de pétroliers géants tels que le « Torrey Canyon » et de pétroliers sillonnant les mers. En outre, les pétroliers caboteurs sont construits de telle façon qu'ils sont comparativement plus solides que les pétroliers géants. Par conséquent, la Délégation Néerlandaise est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'obliger les navires de moindre tonnage à s'assurer pour couvrir une responsabilité découlant de la présente Convention.

La Délégation Néerlandaise attache beaucoup d'importance à ce point. Si l'on ne faisait pas passer le chiffre de 500 tonnes à celui de 2.000 tonnes préconisé par la Délégation Néerlandaise, celle-ci éprouverait quelque difficulté à voter le projet de Convention.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Je ne voudrais dire que quelques mots. Cette question de limitation pour les navires dépassant un certain tonnage a été abondamment débattue par l'OMCI. Cela ne veut pas dire, évidemment, que l'on ne peut pas proposer un autre chiffre, mais j'aimerais simplement attirer votre attention sur deux choses. La première, c'est qu'il se peut fort bien que les petits pétroliers caboteurs soient structurellement plus solides que les grands pétroliers, mais j'aimerais ajouter qu'ils sont, en moyenne, considérablement plus anciens. Voilà la première chose. La seconde, c'est qu'au point de vue pollution, un petit pétrolier caboteur, ou côtier, navigue près des côtes, comme son nom l'indique, et il est beaucoup plus probable que tous les hydrocarbures qu'il aura déversés pollueront la côte. Puis-je

small tanker indeed started oozing oil and caused extremely grave concern on account of our sandy beaches. Fortunately, once again, the wind blew the right way, and that was all there was to it.

But a small tanker can certainly cause considerable pollution damage, and to the extent that if one adopts a compulsory insurance clause, it may well be that the small tanker owner, unless some control is exercised over him, may be less adequately covered in the absence of any mandatory provisions, than the owner of a huge and expensive tanker who has had to mortgage it in order to be able to have it built.

President, translation : If no one else wishes to speak, I shall put Amendment TC-T-20, which has been tabled by the Netherlands Delegation, to the vote.

Voted for : Denmark, Finland, Germany, Great Britain, Greece, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Norway, Poland, Sweden, U.S.A., Yugoslavia.

Voted against : Argentina, Belgium, Canada, Ecuador, France, Ireland, Israël, Spain.

Abstained from voting : Switzerland.

President, translation : Consequently, the amendment is accepted.

In this same Article, Article 8, paragraph I, the United States Delegation has tabled an amendment which carries No. TC-T-21.

Mr. Higgins, United States : The United States Delegation has prepared the amendment to Article 8, Paragraph I, which, we believe, improves the object of that clause.

Mr. Birch Reynardson, Great Britain : The object behind Article 8 is, of course, to make sure that payments are compensated for oil pollution. And to make sure of this object, to be quite certain that the object is attained, the shipowner who is subjected to liability, as provided in the Convention, must have funds available to meet terms made under the Convention. Now, this financial capability can, we believe, be provided either by ordinary means of insurance or by means of self-insurance or by other satisfactory means of financial capability. And we, in the British Delegation, believe that it is most important that those large shipping corporations, which at the moment, cover themselves in respect of third party liability by self-insurance, should continue to be able to do so, and that they should not be obliged to insure with some other party. Providing, of course, and always providing, that the self-insurance or other financial capability

rappeler à mes amis de la Délégation Néerlandaise l'événement qui a eu lieu à l'embouchure de l'Escaut, l'été dernier, lorsqu'un très petit pétrolier s'est mis à perdre des hydrocarbures, ce qui, en raison de nos plages sablonneuses, provoqua une intense émotion. Heureusement que le vent soufflait une fois de plus de la bonne direction et que les choses n'allèrent pas plus loin.

Mais un petit pétrolier peut indéniablement occasionner des dommages considérables par la pollution à tel point que si l'on adopte la clause d'assurance obligatoire, il est fort possible que le propriétaire d'un petit pétrolier soit moins bien couvert en raison de l'absence d'une disposition d'ordre public, à moins qu'un contrôle ne lui soit imposé, que le propriétaire d'un pétrolier géant et coûteux qui aura dû prendre une hypothèque pour le faire construire.

Le Président : Si plus personne ne demande la parole, je mets l'amendement TC-T-20, déposé par la Délégation des Pays-Bas, au vote.

Ont voté pour : Allemagne, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Yougoslavie.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Canada, Equateur, Espagne, France, Irlande, Israël.

S'est abstenue : Suisse.

En conséquence, l'amendement est adopté. A ce même article 8, paragraphe 1, la Délégation des Etats-Unis a déposé l'amendement portant le numéro TC-T-21.

M. Higgins, Etats-Unis (traduction) : La Délégation des Etats-Unis a préparé l'amendement à l'article 8, paragraphe I, qui, pour nous, amende le but de la clause.

M. Birch Reynardson, Grande-Bretagne (traduction) : L'objet de l'article 8 est, bien sûr, de s'assurer que tous paiements versés pour la pollution par hydrocarbures seront remboursés. Et afin d'être certain que ce but est atteint, le propriétaire du navire à qui incombe la responsabilité, comme le prévoit la Convention, doit avoir les fonds disponibles pour faire face aux termes dc cette Convention. Nous croyons que cette disponibilité financière pourra être prévue grâce à l'assurance habituelle ou grâce à l'auto-assurance ou toute autre forme de garantie financière. La Délégation Britannique croit qu'il est d'importance primordiale pour les gros groupements maritimes qui, en ce qui concerne la responsabilité civile, sont couverts par l'auto-assurance à l'heure actuelle, de pouvoir poursuivre le même chemin et de ne pas être contraints de s'assurer par d'autres moyens, à condition, évi-

is satisfactory to the State of registration. It is not, we suggest, desirable for an International Convention to stipulate how a shipowner should insure, providing that the State of registration is satisfied with his arrangement. And, for this reason, we support the amendment proposed by the Delegation of the United States.

President, translation : As no one else wishes to speak, I shall put to the vote Amendment TC-T-21 which the United States Delegation has proposed for Article 8, paragraph I.

Voted for : Argentine, Canada, Denmark, Ecuador, Finland, France, Germany, Great Britain, Greece, Israël, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Spain, Switzerland, U.S.A.

Voted against : Belgium, Ireland.

Abstained from voting : Norway, Poland, Sweden, Yugoslavia.

Consequently, the amendment is adopted. The United States Delegation has also proposed modifications in the wording of Article 8.

The modifications put forward are as follows.

First of all, paragraph 2, 4th line, replace « guarantee » by « financial responsibility ».

Mr. Gutt, Belgium : I do not wish to return to the vote that has just been taken, but to raise a drafting point. May I remind you that in the American amendment itself, the second paragraph says that « guarantee » means any form of financial responsibility. So you need not strike out « guarantee » or « guarantor » anywhere else. It would also make it easier when one goes back to the idea of a guarantee later.

President (translation) : The second modification proposed by the United States Delegation will be found in the same line, three words further on. This Delegation suggests that « maintained » be replaced by « established ».

If there is no objection, we may therefore consider that the proposal is adopted.

It is proposed at subparagraph c) in the same Article, that the words « type of security » be replaced by « type of evidence of financial responsability »

As there is no objection, we may take it as accepted.

The United States Delegation proposes adding « because of insolvency » after the words « is being or has been wound up » in the third line of paragraph 7.

demment, que l'auto-assurance ou autre garantie financière donne satisfaction à l'Etat d'immatriculation. Nous pensons qu'une Convention internationale doit éviter de stipuler de quelle façon un propriétaire doit s'assurer, étant entendu que l'Etat d'immatriculation doit approuver les mesures qu'il a prises. Voilà pourquoi nous appuyons l'amendement proposé par la Délégation des Etats-Unis.

Le Président : Plus personne ne demandant la parole, je mets aux voix l'amendement TC-T-21 proposé par la Délégation des Etats-Unis à l'article 8, paragraphe 1.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Canada, Danemark, Equateur, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Italie, Japon, Mexique, Pays-Bas, Suisse.

Ont voté contre : Belgique, Irlande.

Se sont abstenues : Norvège, Pologne, Suède, Yougoslavie.

En conséquence, l'amendement est adopté. La Délégation des Etats-Unis a également proposé des modifications de texte à l'article 8.

Les modifications proposées sont les suivantes. Tout d'abord, au paragraphe 2, 4e ligne, remplacer « garantie » par « responsabilité financière ».

M. Gutt, Belgique (traduction) : Je ne désire pas revenir sur le vote qui vient d'avoir lieu, mais je voudrais aborder une question de rédaction. Permettez-moi de vous rappeler qu'au second paragraphe de l'amendement américain même, nous lisons que « garantie » désigne toute forme de responsabilité financière. Il ne serait pas utile, par conséquent, de biffer « garantie » ou « garant » partout ailleurs. Cela facilitera les choses lorsque, plus tard, nous reprendrons l'idée d'une garantie.

Le Président : La seconde modification proposée par la Délégation des Etats-Unis se situe à la même ligne, trois mots plus loin. Cette Délégation suggère de remplacer le mot « maintained » par « established ».

S'il n'y a pas d'objection, nous pouvons donc considérer que cette proposition est adoptée.

Au littera c) du même article, il est proposé de remplacer les mots « type de garantie » par « mode d'attestation de la responsabilité financière ».

Personne ne soulevant d'objection, il en sera donc ainsi.

Au paragraphe 7, 3e ligne, après les mots « est mise ou a été mise en liquidation », la Délégation des Etats-Unis propose d'ajouter « par suite d'insolvabilité ».

Mr. Gutt, Belgium : This is a question of substance. It was abundantly discussed in the Commission, when, to the restrictive notion of bankruptcy one added the idea of winding up, whether this should be winding up because of insolvency only, or winding up for any purpose. It was decided then, and I would ask you to put it to the vote now, that it would be any sort of winding up, because it is not at a time when one is incurring liability for pollution damage that it is reasonable for any company to wind up voluntarily, even for the purpose of reconstruction.

President : As several objections have been raised, we must therefore decide in respect of the present modification.

Those in favour of adding « because of insolvency » are requested to vote « yes »; those wishing that the text be maintained in its present form will vote « no ».

Voted for : Denmark, Ecuador, Finland, Great Britain, Greece, Japan, Mexico, Spain, U.S.A.

Voted against : Belgium, Canada, France, Germany, Ireland, Israël, Italy, Netherlands, Norway, Poland, Sweden, Yugoslavia.

Abstained from voting : Switzerland.

Absent : Argentine.

As a result, the amendment has not been adopted.

Another amendment — in fact, a triple amendment — which refers to Article 8, has been submitted by the German, Greek and Norwegian Delegations. This is document TC-T-15.

Mr. Röhreke, Germany : I should like to say on behalf of the sponsors of this amendment that this Assembly be urged not to vote in favour of compulsory insurance whereby they stress on the word « compulsory ». By far the greater part of the evidence given and arguments put before the Subcommittee operates against this idea. The CMI, as an expert body, should certainly vote in line with this advice on which others who are not as familiar with the subject will rely. The objections against compulsory insurance, if taken in brief, are threefold : First, compulsory insurance, if operated on a world-wide scale, on very heavy risks with an unavoidable need for re-insurance, with large numbers of underwriters on each policy and without any government guarantee, is such a cumbersome affair that it is bound to be unworkable. Neither is it certain what the market can absorb it nor can any reliable indication be given as to conditions and premiums. Underwriters and shipowners will be faced with

M. Gutt, Belgique (traduction) : Ceci est une question de fond. Cette question a été abondamment discutée par la Commission : lorsqu'à la notion restrictive de la faillite l'on ajoute l'idée d'une mise en liquidation, est-ce en raison d'insolvabilité seulement, ou liquidation dans un autre but ?

Il fut décidé à l'époque, et je propose, à présent, qu'on mette la motion aux voix, qu'il s'agirait de n'importe quelle forme de liquidation, car ce n'est pas lorsqu'elle encourt la responsabilité pour des dommages par pollution qu'une société peut raisonnablement faire faillite volontairement, même dans le dessein d'une refonte.

Le Président (traduction) : Des objections ayant été soulevées, nous devons donc nous prononcer sur cette modification.

Les partisans de l'ajoute « par suite d'insolvabilité » sont priés de voter « oui »; ceux qui désirent maintenir le texte tel qu'il est actuellement votent « non ».

Ont voté pour : Danemark, Equateur, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Japon, Mexique.

Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, France, Irlande, Israël, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Yougoslavie.

S'est abstenue : Suisse.

Absente : Argentine.

En conséquence, l'amendement n'est pas adopté.

A cet article 8, un autre amendement — qui est, en fait, triple — a été présenté par les Délégations Allemande, Grecque et Norvégienne. Il s'agit du document TC-T-15.

M. Röhreke, Allemagne, (traduction) : Au nom des auteurs du présent amendement, j'engage vivement l'Assemblée à ne pas voter l'assurance obligatoire, avec l'accent sur le mot « obligatoire ». La plupart des indications et des arguments qui ont été discutés devant la Commission vont à l'encontre de cette idée. Lorsqu'il votera, le CMI, en tant que collège d'experts, devrait certainement suivre ce conseil auquel d'autres, moins au courant de la question, se rallieront. Les inconvénients de l'assurance obligatoire sont, en bref, triples : en premier lieu, l'assurance obligatoire à l'échelle mondiale avec de très gros risques entraînant inévitablement la nécessité d'une contre-assurance, avec de nombreux assureurs pour chaque police et sans garantie du gouvernement, représente une affaire tellement encombrante qu'elle est vouée à l'échec. Il n'est pas plus certain que le marché sera en mesure d'absorber l'assurance et que l'on pourra compter sur des indications sûres, en ce qui concerne les conditions et les primes. Les assureurs et les propriétaires de navires devront prendre certaines dispositions auxquelles ils auront beaucoup de diffi-

provisions, the compliance with which they may find utterly difficult; and so will governments, which is the second reason.

According to Paragraph 5 of Article 8, it is the individual governments which are left to determine the conditions of issue and validity of the certificate in question. This implies that not only will there be uniformity of conditions (they always vary from country to country), but also governments, unless equipped with a staff of experts, will find themselves at a loss to adjudicate on the question of solvency of the underwriter and the sufficiency of the individual policy. The position is still aggravated by the denial of governments to grant guarantees in case the underwriter becomes insolvent. This, in fact, shows that compulsory insurance as such is not a final solution, but only carries the problem one stage further up.

And the last reason is that a requirement for compulsory insurance in case of oil pollution claims very easily and almost immediately becomes prejudicial. If oil pollution claims are being secured by the institution of compulsory insurance, why should not other claims, particularly for those of personal injury, be secured likewise, an example of the legal consequence which we can hardly estimate at present. According to all evidence, IMCO has not, as yet, decided which course to steer in this question though there may be some governments which already have definite views, and look to the CMI for advice. If the CMI were to vote in favour of compulsory insurance, it seems that IMCO would have, or at least could believe to have, every reason for an affirmative view on this question which is so much of a commercial nature. In order to avoid such a development, I strongly recommend the adoption of the amendment which is before you.

Mr. Berlingieri, Italy: Any sensible shipowner either insures himself or self-insures himself, after the amendment submitted by the U.S. Delegation has been carried. Every possible alternative has been taken care of. It follows that if we do not provide for compulsory insurance we would protect those owners who try to avoid the additional burden of insurance and thereby we would defeat the purpose of this Convention to protect the victims of oil pollution. There have been some cases in recent years in which some owners were not sensible enough to ensure themselves, and some years ago a tanker suffered very heavy loss because of explosion. That tanker was not insured against liability and there were great difficulties in order to recover damages and I strongly recommend that the proposal submitted by the German Delegation be rejected.

cultés à se conformer; il en va de même pour les gouvernements et nous avons là la seconde raison.

Conformément à l'article 8, paragraphe 5, on laisse aux gouvernements le soin de déterminer individuellement les conditions de l'émission du certificat en question et de sa validité. Ceci suppose que non seulement les conditions seront uniformes (or elles varient toujours d'un pays à un autre), mais aussi que les gouvernements, à moins d'avoir une équipe d'experts, se trouveront bien embarrassés pour se prononcer sur la question de la solvabilité de l'assureur et la suffisance de la police individuelle. La situation se trouve aggravée par le refus des gouvernements d'accorder des garanties lorsque l'assureur est déclaré insolvable. Ceci, en fait, montre que l'assurance obligatoire n'est pas, en soi, une solution facile, mais ne fait que déplacer le problème.

Et la dernière raison, c'est que l'exigence d'une assurance obligatoire, dans le cas de réclamations du chef de pollution par hydrocarbures, devient très facilement préjudiciable et ce, dans un délai très court. Si l'on se garantit contre les réclamations du chef de pollution par hydrocarbures grâce à la constitution de l'assurance obligatoire, pourquoi ne pas se garantir de la même façon contre d'autres réclamations, particulièrement celles visant les lésions corporelles. Voilà un exemple des conséquences judiciaires qu'il serait difficile d'estimer à l'heure actuelle. De toute évidence, l'OMCI n'a pas encore décidé quelle route suivre en ce qui concerne cette question, bien que certains gouvernements aient déjà des idées bien arrêtées et se tournent vers le CMI pour demander conseil. Si le CMI votait l'assurance obligatoire, il nous semble que l'OMCI aurait, ou pourrait s'imaginer avoir, de fortes raisons militant en faveur d'une attitude favorable en ce qui concerne cette question tellement commerciale. Afin d'éviter un tel dénouement, je recommande énergiquement que l'amendement que vous avez sous les yeux soit adopté.

M. Berlingieri, Italie (traduction) : Lorsque l'amendement soumis par la Délégation des Etats-Unis aura été voté, tout propriétaire de navire faisant preuve de sagesse s'assurera ou prendra une auto-assurance. Toutes les autres solutions possibles ont été examinées. Il s'ensuit que, si nous ne prévoyons pas l'assurance obligatoire, nous protégerons les propriétaires qui désirent éviter le fardeau supplémentaire de l'assurance et nous détruirons, par ce fait, le but de la présente Convention qui vise à protéger les victimes de la pollution par les hydrocarbures. Il y a eu des cas, ces dernières années, où certains propriétaires n'ont pas eu la sagesse de s'assurer et, il y a quelque temps, un pétrolier a été fortement endommagé à la suite d'une explosion. Ce pétrolier n'était pas assuré contre les réclamations et a dû faire face à de graves difficultés pour couvrir les frais des dommages. Je recommande énergiquement que la proposition soumise par la Délégation Allemande soit repoussée.

Mr. Perrakis, Greece : As I had the honour to also address the Subcommittee on this subject, you will understand why we are sponsoring this amendment. To what has already been said before the Subcommittee, and of course with unfortunate results as the vote went, which was lost by a very narrow margin, I would like to add the following. We believe that compulsory insurance should not be adopted for many reasons which I am not going to express here except the following. I cannot overlook the fact that we are accepting, sponsoring compulsory insurance, whereas we do not oblige, or we do not recommend compulsory insurance in other cases. There are many examples; there was a case referred to by our Italian friend who just spoke before me.

On the other hand, the thing that frightens me as a private professional is the establishment of the public service which will be entrusted to assess, to examine and veto all those documents of financial responsibility. I am not referring only to the burden that will fall on the taxpayer by the addition of still more numerous public servants to the immense numbers that have accumulated over the last few years; but what will be the value of such a document unless a uniform procedure and a uniform form, and I do not mean form of the document, is established in assessing the financial responsibility of each shipowner ?

What will be the outcome when, in the end, it is proved, after a document has been certified by a certain government, that the government in question did not really exercise due diligence when issuing the document ? What will be the guarantee to the victims ? Do we sponsor State liability ? Unless we are prepared to proceed further than that and expressly stipulate that the State issuing the document will be responsible financially to reimburse and indemnify the victims of this pollution, I believe that this is going to be a bone of contention.

(Interval)

The debate was resumed under the chairmanship of Mr. Cyril Miller.

Mr. Röhreke, Germany : I do not want to repeat the arguments which I have advanced already, and only want to make it absolutely plain that the amendment only aims at compulsory insurance and not at direct action against the insurer. If there is insurance, it is believed that direct action should be admissible under the conditions contained in Paragraphs 7, 8 and 9.

Chairman : Do any further delegates wish to speak on the tripartite proposed amendment on Article 8 ? If nobody wishes to

M. Perrakis, Grèce (traduction) : Comme j'ai eu l'honneur de m'adresser à la Commission à ce sujet, vous comprendrez les raisons pour lesquelles nous avons appuyé cet amendement. Les résultats du vote n'ayant pas été très heureux — un rejet à une très faible majorité — j'aimerais ajouter quelques mots à ceux que j'ai déjà prononcés devant la Commission. Nous estimons que nous ne devons pas accepter l'assurance obligatoire pour de nombreuses raisons que je m'abstiendrai de mentionner, à l'exception de la raison suivante. Je suis obligé de constater que nous sommes sur le point d'accepter, de parrainer l'assurance obligatoire, tandis que dans aucun autre cas nous n'imposons ou ne recommandons l'assurance obligatoire. Nous en avons maints exemples, dont celui que vient de citer notre ami italien.

Par contre, ce qui me fait peur en tant que professionnel dans le domaine privé, c'est l'institution des services publics qui auront pour mission l'imposition de tous ces documents de responsabilité financière, leur examen et le droit de veto. Je ne me réfère pas seulement au fardeau qui sera imposé au contribuable par l'addition de fonctionnaires encore plus nombreux, s'ajoutant aux nombreux autres qui se sont accumulés pendant ces dernières années. Quelle valeur aura ce document si l'on n'institue pas une procédure uniforme et un formulaire uniforme, et je ne veux pas dire par là, la forme du document, celui-ci étant délivré en fonction de la responsabilité financière de chaque propriétaire de navire ? A quel résultat pouvons-nous nous attendre lorsqu'il sera prouvé, enfin, après qu'un document aura été certifié par un certain gouvernement, que celui-ci n'a vraiment pas fait preuve d'une diligence raisonnable lorsqu'il a délivré ce document ? Quelle garantie auront les victimes ? Devons-nous parrainer la responsabilité de l'Etat ? A moins que nous ne soyons disposés à aller encore plus loin et à stipuler explicitement que l'Etat qui délivre le document sera financièrement responsable du remboursement aux victimes et de l'indemnité qu'on devra leur verser, je crois que nous serons en butte à des difficultés qui risquent de semer la discorde.

(Interruption)

Les débats ont été poursuivis sous la présidence de M. Cyril Miller.

M. Röhreke, Allemagne (traduction) : Je ne désire pas revenir sur les arguments que j'ai déjà avancés, mais j'aimerais seulement qu'il soit bien compris que l'amendement ne fait que viser l'assurance obligatoire et non l'action directe contre l'assureur. Si l'on se décide pour l'assurance, nous croyons que l'action directe devra être admise aux conditions reprises aux paragraphes 7, 8 et 9.

Le Président (traduction) : D'autres délégués désirent-ils prendre la parole au sujet de l'amendement tripartite proposé pour l'article 8 ?

speak, no further delegate wishes to speak, I think we will put it to the vote.

I think it is appropriate by a poll and not by a show of hands. I am putting Article 8 in toto to you; if you agree on the principle that there should be no compulsory insurance, then I think it is logical to say that you adopt the amendment to Article 8 in toto, so I put it as one amendment. Now then, I take the poll.

Voted for : Argentine, Denmark, Finland, Germany, Greece, Netherlands, Norway, Spain.

Voted against : Belgium, France, Ireland, Israël, Italy, Japan, Sweden, U.S.A., Yugoslavia.

Abstained from voting : Canada, Ecuador, Great Britain, Switzerland.

Absent : Mexico, Poland, Portugal.

21 delegations have voted; 8 voted in favour of the amendment, 9 voted against and there have been 4 abstentions. The amendment is, therefore, rejected. Before we come to the question of the Irish and Swedish proposals, there is an amendment which we have not yet discussed from the Canadian Maritime Law Association, which is to insert in Article 5, Sub-Paragraph 1, the figure of 1,000 francs in the blank left in that article.

Mr. Reycraft, Canada : The Canadian Delegation moves that Article 5, Paragraph 1, be amended by inserting the figure of 1,000 in the blank space in the second last line.

I will be brief in stating my Delegation's reasons for presenting this amendment. We have basically two reasons. First of all, we are of the opinion that the CMI should express an amount. I think we discussed before that we need expression of the opinion of this group as far as the Convention, and to produce a convention without a limitation figure, I do not think we are producing a complete convention. And the very fact that any amount that may be put in by this Assembly may not be accepted by IMCO or by a Diplomatic Conference should not deter us now from setting a proper figure. And that is the second point I would like to cover, the proper figure. I think our Delegation and other Delegations feel that 1,000 francs is the proper figure, because this is the same amount for property damage as contained in the 1957 Limitation of Liability Convention. It could be that there is some advantage in having uniformity, and if we had 1,000 francs in this Convention we would have the same limitation as we have in the Limitation of Liability Convention.

Si personne, si aucun délégué ne désire parler, je crois que nous mettrons l'amendement aux voix.

Je pense qu'il serait préférable de voter par appel plutôt qu'à main levée. Je vous soumets l'article 8 in toto; si vous êtes d'accord sur le principe qu'il ne devrait pas y avoir d'assurance obligatoire, je crois qu'il sera logique d'en déduire que vous adoptez in toto l'amendement pour l'article 8 et nous nous en tiendrons, par conséquent, à un seul amendement. Je vais donc procéder au vote.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Danemark, Espagne, Finlande, Grèce, Norvège, Pays-Bas.

Ont voté contre : Belgique, Etats-Unis, France, Irlande, Israël, Italie, Japon, Suède, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Canada, Equateur, Grande-Bretagne, Suisse.

Absents : Mexique, Pologne, Portugal.

21 délégations ont voté; 8 ont voté pour l'amendement, 9 ont voté contre, et il y a eu 4 abstentions. Par conséquent, l'amendement est repoussé. Avant d'aborder la question des propositions irlandaise et suédoise, il y a l'amendement de l'Association Canadienne de Droit Maritime, que nous n'avons pas encore discuté, qui tend à introduire à l'article 5, alinéa 1, le chiffre de 1.000 francs dans l'espace vide de cet article.

M. Reycraft, Canada (traduction) : La Délégation Canadienne propose que l'article 5, paragraphe 1, soit modifié par l'introduction du chiffre 1.000 dans l'espace vide à la deuxième ligne. Je vais vous donner en quelques mots les raisons pour lesquelles ma délégation a cru utile de proposer cet amendement. Nous avons deux raisons de base. En premier lieu, nous sommes d'avis que le CMI doit indiquer un montant. Je crois que nous avons déjà dit que le présent groupe doit exprimer ses vues sur la Convention, et, à mon avis, une convention sans chiffre de limitation ne serait pas complète. Le fait que le montant que choisirait cette Assemblée ne serait peut-être pas accepté par l'OMCI ou la Conférence Diplomatique, ne doit pas nous dissuader de fixer un chiffre qui nous semble adéquat. Et voilà le second point que je désire aborder, le chiffre adéquat. Je crois que notre délégation, ainsi que d'autres délégations, a l'impression que 1.000 francs est le chiffre adéquat, car c'est le même montant pour les dommages de biens que celui mentionné dans la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité. Il pourrait être avantageux d'avoir une uniformité, et si nous avions 1.000 francs dans la présente Convention, nous aurions la même limitation que dans la Convention sur la limitation de la responsabilité.

Mr. Birch Reynardson, Great Britain : The British Delegation has already felt obliged at the meeting of the Sous-Commission to oppose the suggestion that a figure should be inserted in Article 5. The Canadian Delegation has pointed out that unless we do so we are not fulfilling our duties, and that we are not providing IMCO with the information which we, as experts in this field, should provide. But if we are to give this information, it must be accurate, because if it subsequently transpires that the information we gave was inaccurate, then the whole reputation of this body will be prejudiced.

Now, as I have attempted to point out on an earlier occasion, the whole condition of the insurance market is extremely tender and delicate. There is no need for me to remind you of the various incidents which have taken place at sea during the course of the last few months, and indeed, of the « Santa Barbara » catastrophe which occurred so recently. And this plethora of incidents has somewhat naturally disturbed the market. I do not think, if I may say so, that the position in the insurance market has yet become sufficiently stabilized for us to be quite certain that we are able to give this advice. Please remember that the capacity of the insurance market is limited. This is not said by underwriters for fun; they are in the insurance business for profit. The higher the limit which they can provide, the bigger potential profit they can make. This is a natural result. Therefore, they do not without careful consideration tell us, as they have done, that there is a limit to insurability. When that limit has been reached, the market is, like a sponge, saturated, and there is no room for extension.

In our Convention, even if we put a figure in, as is being suggested, we must also put a ceiling of liability in, a maximum ceiling, and that we have not done. I am suggesting — and I am urging you to accept my suggestion — that we require time. Between now and November will give us time, and let us take advantage of the time which is available to us. But quite apart from this, I do not think, and my Delegation does not think, that we have had an opportunity, a real opportunity of discussing what the figures should be and what the ceiling should be. And I do not think that we should discuss it here. You will remember, and many of you were there, that when in the CMI we discussed the Convention on Nuclear Ships, exactly the same debate took place as it is taking place today. There were some delegations that said the figure should be inserted. There were others that suggested that this should be left to the Diplomatic Conference. At the time of the CMI Conference, the market was

M. Birch Reynardson, Grande-Bretagne (traduction) : La Délégation Britannique s'est vue contrainte, à la réunion de la sous-commission, de s'élever contre la proposition tendant à insérer un chiffre à l'article 5. La Délégation Canadienne nous a fait remarquer que si nous ne nous plions pas à cette exigence, nous n'accomplissons pas notre tâche et nous ne fournissons pas à l'OMCI les renseignements qu'en tant qu'experts dans ce domaine, nous devons lui fournir. Mais si nous devons communiquer ces renseignements, ils doivent être précis car si, par la suite, il s'avère que les renseignements sont inexacts, la renommée entière de notre association s'en trouvera atteinte.

Comme je me suis efforcé de le signaler lors d'une récente réunion, la situation intégrale sur le marché des assurances est extrêmement tendue et délicate. Je ne crois pas devoir vous rappeler les différents accidents qui ont eu lieu en mer ces derniers mois, par exemple la catastrophe survenue au « Santa Barbara » tout dernièrement. Et cette pléthore d'accidents a, naturellement, quelque peu perturbé le marché. Je ne crois pas, si je puis m'exprimer ainsi, que la situation, en ce qui concerne le marché, se soit suffisamment stabilisée pour que nous soyons certains de pouvoir donner ce conseil. Veuillez bien vous rappeler que la capacité du marché des assurances a ses limites. Ce n'est pas par plaisanterie que les assureurs le disent; ils font le commerce des assurances afin d'en tirer profit. Plus les limites qui leur sont offertes sont élevées, plus leurs bénéfices s'en trouveront potentiellement accrus. C'est là un résultat normal. C'est pourquoi ils ne déclarent, comme ils l'ont fait, qu'après mûre réflexion, qu'il y a des limites à l'assurabilité. Lorsque ces limites sont atteintes, le marché, comme une éponge, est saturé, et aucun accroissement n'est plus possible.

Si, comme il a été suggéré, nous indiquons un chiffre dans notre Convention, nous devons également indiquer un plafond pour la responsabilité, un plafond « maximum », et c'est là une chose que nous n'avons pas faite. J'avance — et je vous engage vivement à approuver ma suggestion — qu'il nous faut du temps. La période d'ici à novembre nous donnera le temps nécessaire et nous devons tirer avantage du temps mis à notre disposition. Mais indépendamment de cette question, je ne pense pas, et ma délégation non plus, que nous aurons l'occasion, l'occasion véritable, de débattre, et le chiffre, et le plafond tels qu'ils devraient l'être. Et je ne crois pas que cette question doive être débattue ici. Vous vous souviendrez, car beaucoup d'entre vous étaient présents, que lorsqu'au CMI, nous avons discuté la Convention relative aux navires nucléaires, nous avons eu exactement le même débat qu'aujourd'hui. Certains délégués pensaient qu'il serait utile d'introduire le chiffre. D'autres suggéraient qu'il vaudrait mieux laisser la question à l'appréciation de la Conférence Diplomatique. A l'époque où se tenait la Conférence du CMI, le marché était également tendu et appréhensif.

similarly tender and apprehensive. We left the figure out, if you remember, and we put the figure in at the Diplomatic Conference. That delay paid off and I suggest that we should delay our decision today.

Mr. Röhreke, Germany : I would like to support the Canadian amendment for very much the same reason as we have been advised by the Delegate from Canada. I utterly feel that CMI should not pass a Draft Convention without having expressed some opinion on the amount of liability. Such a convention will not be complete and, if I am right, I cannot remember any Draft Convention except the one for nuclear damages that has been passed without expressing a view on the amount. And the Nuclear Convention was a special occasion where it was considered that there should be a State guarantee, which we did not know at the time of consideration. As to the market, it has already been observed by the Subcommittee that there are always market fluctuations. One can never be absolutely sure what, at a given time, the market can absorb and what not and at what conditions.

There is the example of « Tovalop » for which you already have figures and the figure mentioned in the Canadian proposal is below the « Tovalop » figure. I think there is no great risk to assume that the insurance market would be able to cope with such a figure. So, I think, in line with the Canadian proposal, that we would be on the safe side in that respect.

The last thing I would like to mention is the time we have before us. As you have heard, the final decision will be made by IMCO in November. There will be no further opportunity for this assembly to discuss this point again. Because this proposal is now before us and we have the time to discuss it, I think we should make up our minds and follow the proposal made.

Mr. Kawamata, Japan : My Delegation and I were supporting the Canadian proposal. Since our joint proposal with the U.S. Delegation, which is the original TC-T-6, was rejected at the Subcommittee meeting, we feel some hesitation in submitting again the same proposal to you in the Plenary Session. But now I feel encouraged by the Canadian Delegation proposing the amendment to the same effect as ours. Frankly speaking, we are not aware of there being many people who think that the monetary figure, if we refer to that of the 1957 Convention, is too low and therefore inadequate for the type of damage we are dealing with here. The CMI is an organization of

Si vous vous en souvenez, le chiffre ne fut pas mentionné par le CMI; il fut introduit lors de la Conférence Diplomatique. Ce délai fut couronné de succès et j'aimerais proposer qu'aujourd'hui aussi nous retardions cette décision.

M. Röhreke, Allemagne (traduction) : J'aimerais appuyer l'amendement canadien pour les mêmes raisons essentielles que celles énoncées par le délégué canadien. J'ai la conviction que le CMI ne doit pas voter un projet de convention sans qu'une allusion y soit faite au sujet du montant de la responsabilité. Une telle convention serait incomplète et, sauf erreur, je ne me souviens pas d'un seul projet de convention, hormis celui qui se réfère aux dommages nucléaires, qui n'aurait pas été voté sans une indication du montant. La Convention nucléaire s'est révélée exceptionnelle, car elle devait être garantie par l'Etat, contrairement à ce qui avait été prévu au moment même. Quant au marché, la Commission a déjà commenté les fluctuations qui s'y produisent régulièrement. Personne ne peut être certain de ce que le marché peut ou ne peut pas absorber, et dans quelles conditions il peut le faire. Il y a l'exemple fourni par « Tovalop » pour lequel vous avez les chiffres, et le chiffre repris dans la proposition canadienne se situe au-dessous de celui avancé par « Tovalop ». Je pense que nous pouvons nous risquer à admettre que le marché des assurances serait en mesure de venir à bout d'un tel chiffre. Ainsi, je crois que sous ce rapport, comme le dit la proposition canadienne, nous serions du bon coté.

En dernier lieu, j'aimerais soulever la question du temps qui nous reste. Comme on vous l'a dit, la décision finale sera prise par l'OMCI en novembre. La présente assemblée n'aura plus l'occasion d'aborder de nouveau le sujet. Puisque cette proposition est en voie de discussion et que nous avons le temps de la débattre, je crois que nous devons nous décider et appuyer la proposition.

M. Kawamata, Japon (traduction) : Ma délégation appuie la proposition canadienne. Notre proposition, rédigée conjointement avec la Délégation des Etats-Unis, et portant le numéro TC-T-6, ayant été repoussée à la réunion de la Commission, nous hésitons à vous la soumettre une nouvelle fois à cette réunion plénière. Mais, à présent, je suis encouragé par la Délégation Canadienne, car l'amendement qu'elle propose est identique au nôtre. A parler franchement, nous ne croyons pas que beaucoup de gens pensent que le chiffre monétaire, si nous nous en référons à celui de la Conférence de 1957, est trop peu élevé et, de ce fait, insuffisant pour le type de dommages dont nous nous occupons. Le CMI est un organisme d'experts en droit maritime commercial, comme l'ont observé ce matin d'autres orateurs, et je suis tout à fait d'accord avec M. Röhreke lorsqu'il dit qu'une convention sans chiffre de limitation est une convention inachevée. C'est évidemment le gou-

experts of maritime commercial law, as pointed out by other speakers this morning and I quite agree with Mr. Röhreke when he says that the Convention without a limitation figure is imperfect. It is, of course, the Government of each country which has the final say in what the monetary figure should be, but before Governments act at the Diplomatic Conference, we should discuss the problem here and now so as to show the Governments how we approach it as commercial experts.

So I respectfully and sincerely ask you to give your thoughtful attention to this matter. The Japanese Maritime Law Association strongly supports the Canadian proposal.

Mr. Healy, U.S.A. : I can add very little to what has been so well said by the delegates from Canada, Germany and Japan. I would, however, on behalf of the American Delegation, like to point out that we have pending in our Congress some twenty odd bills dealing with oil pollution. I know that oil pollution bills are also pending before the Canadian Parliament, and, I believe, before the Parliament of South Africa and perhaps those of other nations. I know that in our own case, our Congress is paying a great deal of attention to what is going on here. They are not going to wait until the Diplomatic Conference. The present feeling is that by July at the latest we will have an Oil Pollution Statute. Much has been said before our Congressional Committees about this Conference, and they have been urged to wait until the Conference is over so that they will have the advice of the experts here present as to a monetary figure.

Now, I do not think that 1,000 francs is going to be uninsurable. There is testimony on record in our own Committees of Congress to the effect that even larger amounts would be insurable, for example, the $ 100 per ton with the $ 10 million ceiling which is included in the « Tovalop » Scheme. Therefore, lest individual parliaments set limits much higher than any that can be insured, and lest the Diplomatic Conference feel that by saying nothing on the subject of the monetary amount, it is a matter of indifference to our Association, to the Comité Maritime International, we join in the proposal of the Canadian Delegation that we insert a monetary amount, and that that amount should be 1,000 francs.

Mr. Gutt, Belgium : For the reasons which have been already pointed out, the Delegation of the Belgian Maritime Association also feels that this Conference is, in duty bound, to come up with a figure. Our only regret is that we feel that the 1,000 Poincaré francs figure, which is being put forward, is perhaps unrealistically low.

vernement de chaque pays qui a le dernier mot en ce qui concerne le chiffre monétaire, mais avant que les gouvernements ne prennent des mesures à la Conférence Diplomatique, nous devons débattre le problème, ici-même et maintenant, afin que les gouvernements voient de quelle façon nous l'abordons en tant qu'experts commerciaux.

Je vous demande respectueusement et sincèrement d'accorder votre bienveillante attention à cette question. L'Association Japonaise de Droit Maritime donne tout son appui à la proposition canadienne.

M. Healy, Etats-Unis (traduction) : Je ne pourrai ajouter que très peu de chose à ce qui a été si bien dit par les délégués canadien, allemand et japonais. Toutefois, j'aimerais faire observer, au nom de la Délégation Américaine, que notre Parlement n'a pas moins de quelque vingt projets de loi en suspens se référant à la pollution par les hydrocarbures. Je sais que le Parlement canadien a lui aussi de tels projets de loi en suspens et je crois qu'il en est de même pour le Parlement sud-africain et peut être pour d'autres nations. Je sais que notre Parlement, en ce qui nous concerne personnellement, suit de très près ce qui se passe ici, mais il ne saurait attendre la Conférence Diplomatique. Nous avons l'impression, actuellement, qu'il y aura un acte législatif sur la pollution par les hydrocarbures au mois de juillet au plus tard. On a beaucoup parlé de la présente Conférence aux réunions de nos commissions parlementaires et on a engagé celles-ci à attendre la fin de la Conférence afin de récolter l'avis des experts assemblés ici en ce qui concerne un montant en argent.

A présent, je ne pense pas qu'il soit impossible d'assurer pour un chiffre de 1.000 fr. On en trouve la preuve dans les comptes-rendus de nos propres commissions parlementaires en ce sens qu'il est même possible d'assurer des montants plus élevés, $ 100 par tonne avec un plafond de $ 10 millions, par exemple, comme le comprend le projet « Tovalop ». A moins que certains parlements individuels ne fixent des limites dépassant de loin n'importe quelles autres limites assurables et à moins que la Conférence Diplomatique n'ait l'impression qu'en ne soufflant mot sur la question du montant en argent, celle-ci laisse notre Association et le Comité Maritime International dans l'indifférence, nous adhérons par conséquent à la proposition de la Délégation Canadienne pour l'inclusion d'un montant en argent, et pour que ce chiffre soit de 1.000 fr.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Pour les raisons que l'on a déjà signalées, la Délégation Belge de Droit Maritime, elle aussi, a la conviction que la présente Conférence doit, bien entendu, proposer un chiffre. Notre seul regret c'est, qu'à notre avis, le chiffre de 1.000 francs Poincaré qui a été avancé, pourrait être trop bas et ne pas tenir compte des réalités.

Chairman : Does any further delegation wish to speak on this subject ? Then we will put the Canadian amendment to insert the figure 1,000, in Article 5, Paragraph 1, to the vote. Those in favour of the Canadian amendment, please say « yes », and those against it, please say « no ».

Voted for : Belgium, Canada, Denmark, Finland, Germany, Greece, Israël, Japan, Mexico, Norway, Poland, Spain, Sweden, U.S.A.

Abstained from voting : Argentine, Ecuador, France, Great Britain, Ireland, Italy, Netherlands, Switzerland, Yugoslavia.

Chairman : This is the first definitive vote we have had, I think. There are 14 delegations who voted in favour of the Canadian amendment TC-T-6, none have opposed it, and there are 9 abstentions. The Canadian amendment is therefore adopted.

Mr. Birch Reynardson, Great Britain : Now that a figure is to be inserted in the Convention, the question arises as to whether or not there should be a ceiling of liability. As I have indicated earlier, underwriters insist that their liability overall should be limited. I again suggest that no figure should be inserted in the overall ceiling limit, but I would like to propose that a provision is inserted in the Convention stipulating that there should be an overall ceiling limit in the Convention.

Chairman : There is no amendment before the Conference as to the matter which the delegate from the United Kingdom has just spoken; therefore, there is nothing to put to the vote. I think we must leave it; the Canadian amendment is adopted and, therefore, this Conference expresses the view that the figure in Article 5 should be 1,000 Poincaré francs. There is this matter which has already been discussed but not voted upon : namely, the note which should or should not be added to the Convention for transmission to IMCO.

Now there are two amendments put forward on this matter. One is the Swedish proposal TC-T-19. The other is a related Irish proposal, TC-T-25.

With the permission of the Conference, I propose to put for discussion before the Conference first the Irish proposal, because it is much shorter and much simpler than the Swedish proposal, and if the Irish proposal meets with the approval of the Conference, it may not be necessary (I do not say this conclusively) to put to the Conference the Swedish proposal.

Mr. Justice Kenny, Ireland : The proposal which the Irish Delegation makes is contained in TC-T-25. There was circulated to you this

Le Président (traduction) : D'autres délégations désirent-elles prendre la parole à ce sujet ? Nous allons donc mettre aux voix l'amendement canadien visant l'insertion du chiffre 1.000 à l'article 5, paragraphe 1. Ceux qui désirent appuyer l'amendement canadien voteront « oui » et ceux qui sont contre voteront « non ».

Ont voté pour : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Israël, Japon, Mexique, Norvège, Pologne, Suède.

Se sont abstenus : Argentine, Equateur, France, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Pays-Bas, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : Voici, je crois, notre premier vote définitif. Quatorze délégués ont voté l'amendement canadien TC-T-6; nous ne relevons aucune opposition et il y a neuf abstentions. Par conséquent, l'amendement canadien est adopté.

M. Birch Reynardson, Grande-Bretagne (traduction) : Puisqu'il a été décidé d'insérer un chiffre dans la Convention, il s'agit de savoir si nous devons ou ne devons pas avoir un plafond pour la responsabilité. Comme j'en ai déjà fait la remarque, les assureurs exigent que leur responsabilité intégrale soit limitée. Je suggère une nouvelle fois que l'on ne fasse mention d'aucun chiffre dans la limitation de plafond intégrale, mais j'aimerais proposer qu'une provision soit reprise dans la Convention stipulant que celle-ci renfermera une limitation de plafond intégrale.

Le Président (traduction) : Aucun amendement visant la question soulevée par le délégué du Royaume-Uni n'a été déposé devant la Conférence. Il n'y a donc rien qui doive être voté. Je pense que nous devons rester sur nos positions; l'amendement canadien TC-T-6 a été adopté de sorte que, par la décision prise par la présente Conférence, le chiffre repris à l'article 5 sera de 1.000 francs Poincaré. Il y a cette question qui a déjà été débattue mais sur laquelle il n'y a pas eu de vote, à savoir, la note qui sera, ou ne sera pas annexée à la Convention et transmise à l'OMCI.

Deux amendements se rapportant à cette question ont été proposés. Le premier est la proposition suédoise TC-T-19. Le second concerne la proposition irlandaise TC-T-25. Je propose que la Conférence veuille bien discuter d'abord la proposition irlandaise, car elle est plus courte et beaucoup plus simple que la proposition suédoise, et si elle approuve la proposition irlandaise il ne sera peut-être pas nécessaire, (et ceci n'est pas dit en conclusion) d'examiner la proposition suédoise.

M. Justice Kenny, Irlande (traduction) : La proposition faite par la Délégation Irlandaise est reprise dans l'amendement TC-T-25. On a

morning TC-T-23 which we wish to withdraw. We wish to withdraw it because numbers of delegations have expressed objection to some of the sentences in it, and inadvertently I used a technical/legal term which is « to reserve the question », not realising that that might lead to misunderstanding.

We support the view that was expressed to you by Lord Devlin that we must send a convention forward, but we believe that we should make it clear that the convention which we send forward is based upon the concept of fault by the shipowner. It may well be that other authorities may not adopt this idea. It may well be that other authorities will take the view that strict liability should be imposed on somebody. We have advocated that strict liability should be imposed on cargo.

Therefore, we do wish to preserve the position that we of the CMI, if our views are not accepted, should be at liberty to give to IMCO and to the Governments, who might want strict liability, the benefit of our views as to whether the strict liability should be on the shipowner, or on the cargo-owner, or on both. That is the purpose of this note which we wish added to the Convention. We believe it will make our position clear. We believe that it will not make the Convention a comedy, and we hope it will not make it a tragedy.

Chairman : Before I call upon the individual delegations, I think it would be appropriate to call upon the Chairman of the Commission Internationale, Lord Devlin, to express a very short view about the Irish amendment.

Lord Devlin, Great Britain : All that I desire to do is this : having expressed myself somewhat strongly perhaps this morning on the subject of the Swedish amendment, I can assure you that, rightly or wrongly, all I had in mind was the credit and reputation of the CMI.

I should like to say briefly that I entirely support the Irish amendment, which does not seem to me to be open to any of the objections that I have raised. It seems to me to state succinctly, and factually, and without what perhaps might be regarded by some as platitudinous observations about the difficulty of the problem, exactly what the position is. That is to say that if this Convention has been adopted, it must be taken as a whole, and if in any part of it higher authority is put to decide otherwise, then we want to consider the whole again. I think that is a valuable note and one which ought fully to express the views of the Conference.

mis ce matin, en circulation à votre intention, l'amendement TC-T-23 que nous désirons retirer. Nous avons pris cette décision à la suite d'objections soulevées par plusieurs délégations concernant certaines phrases reprises dans le texte; j'ai employé, par inadvertance, un terme mi-technique, mi-légal « réserver la question », ne me rendant pas compte que ce « lapsus linguae » pourrait nous mener à un malentendu.

Nous appuyons le point de vue de Lord Devlin quant à la présentation d'une convention, mais nous aimerions qu'il soit clairement établi que la convention que nous présentons est basée sur la conception de la faute du propriétaire. D'autres sources autorisées ne sont peut-être pas d'accord. D'autres sources autorisées sont peut-être d'avis que quelqu'un doit endosser la responsabilité objective. Nous recommandons de faire incomber la responsabilité objective à la cargaison.

Nous désirons donc que, au cas où ses opinions ne seraient pas favorablement accueillies, le CMI soit libre de faire profiter l'OMCI et les gouvernements qui, peut-être, désirent la responsabilité objective, du fruit de son expérience sur la question de déterminer si la responsabilité objective doit incomber au propriétaire du navire ou au propriétaire de la cargaison ou à tous deux. Voilà l'objet de la note que nous désirons annexer à la Convention. Nous croyons que notre situation s'en trouvera plus nette. Nous croyons que, grâce à cette note, la Convention ne sera plus une comédie et nous espérons qu'elle ne sera pas davantage une tragédie.

Le Président (traduction) : Avant de donner la parole aux délégations, je crois qu'il serait opportun de demander à Lord Devlin, Président de la Commission Internationale, d'exprimer en quelques mots son point de vue sur l'amendement irlandais.

Lord Devlin, Grande-Bretagne (traduction) : Voici tout simplement ce que je désire vous dire : j'ai exprimé ma pensée, ce matin, d'une façon tant soit peu vigoureuse peut-être, mais je vous donne l'assurance, que, à tort ou à raison, je songeais uniquement au prestige et à la réputation du CMI. J'aimerais vous dire, en bref, que j'appuie entièrement l'amendement irlandais, qui, il me semble, ne prête pas le flanc aux objections que j'ai soulevées. A mon avis, cet amendement expose succinctement, positivement et, peut-être, sans ce que certains pourraient considérer comme des remarques banales concernant la difficulté du problème, la situation exactement telle qu'elle est. Ce qui veut dire que, si la présente Convention est adoptée, elle devra l'être dans son ensemble, mais si une partie de cette Convention ne rencontrait pas l'approbation d'une autorité supérieure, nous devrions alors la réexaminer intégralement. Je pense que cette idée vaut la peine d'être retenue et qu'elle exprime entièrement les sentiments de la Conférence.

Chairman : We will put to the vote the Irish resolution. It is not, as I said, an amendment, but a resolution — TC-T-25.

Voted for : Argentine, Belgium, Canada, Denmark, Finland, France, Germany, Great Britain, Greece, Ireland, Israël, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Norway, Spain, U.S.A., Yugoslavia.
Abstained from voting : Ecuador, Poland, Sweden, Switzerland.

In favour of the Irish resolution, 19 delegations have voted yes; there have been no negatives and 4 abstentions. TC-T-25 is, therefore, adopted as a resolution that a note be added to the Draft Convention in the terms of the Irish draft.

We have, at least I have — unless the President has concealed them from me — no further amendments to any specific articles, no protocols — I'm pleased to say — and only this one draft resolution which we have voted upon. Therefore now comes the time when we shall put the Convention as a whole to the Assembly.

Mr. Philip, Denmark : I believe that the passage by this Assembly of the resolution suggested by the Irish Delegation does not exclude the Swedish resolution and does not mean that it no longer has any meaning.

Chairman : It remains to put to the poll the Swedish draft resolution TC-T-19 as amended by the Netherlands' two amendments, TC-T-22 and TC-T-24.

Voted for : Denmark, Finland, Netherlands, Norway, Sweden.
Voted against : Argentine, Belgium, Canada, Ecuador, France, Great Britain, Greece, Israël, Italy, Japan, Mexico, Spain, U.S.A.
Abstained from voting : Germany, Ireland, Poland, Switzerland, Yugoslavia.

Chairman : The result of this poll is that 5 Associations have answered yes, 13 no, and 5 abstentions. TC-T-19, together with its amendments, is therefore rejected. Well, I think there only remains at this late hour to put to the Assembly the Convention as a whole.

Voted for : Argentine, Belgium, Canada, Ecuador, France, Germany, Great Britain, Greece, Israël, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Spain, U.S.A.
Abstained from voting : Denmark, Finland, Ireland, Norway, Poland, Sweden, Switzerland, Yugoslavia.

The result of the final poll is this : 15 Associations have answered yes, no Associations have answered in the negative and there have been 8 abstentions. Therefore the text of the Convention is adopted.

Le Président (traduction) : Nous allons mettre aux voix la résolution irlandaise. Il ne s'agit pas, comme je l'avais dit, d'un amendement mais bien d'une résolution - TC-T-25.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Equateur, Pologne, Suède, Suisse.

19 délégués ont voté la résolution irlandaise; il n'y a pas de votes négatifs et il y a 4 abstentions. Le document TC-T-25 a donc été adopté; une note sera annexée au projet de Convention suivant les termes contenus dans le projet irlandais.

Nous n'avons plus, ou tout au moins je n'ai plus — à moins que M. le Président ne me les ait dissimulés — d'amendements visant des articles déterminés ni — je suis heureux de pouvoir le dire — de protocoles, et seul subsiste ce projet de résolution que nous venons de voter. A présent, l'heure est arrivée de soumettre à l'assemblée la Convention dans son ensemble.

M. Philip, Danemark (traduction) : Je crois que l'approbation par la présente assemblée de la résolution proposée par la Délégation Irlandaise n'exclut pas la résolution suédoise et ne signifie pas que celle-ci a perdu sa signification.

Le Président (traduction) : Il nous reste à mettre aux voix le projet de résolution suédois TC-T-19 modifié par les deux amendements néerlandais TC-T-22 et TC-T-24.

Ont voté pour : Danemark, Finlande, Norvège, Pays-Bas, Suède

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Canada, Equateur, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Italie, Japon, Mexique.

Se sont abstenues : Allemagne, Irlande, Pologne, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : D'après les résultats de ce vote, 5 Associations ont voté pour, 13 contre, et 5 se sont abstenues. La résolution TC-T-19, ainsi que les amendements y annexés, sont donc repoussés. Je crois qu'il ne reste plus qu'à soumettre à l'assemblée la Convention dans son ensemble.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Equateur, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Italie, Japon, Mexique, Pays-Bas.

Se sont abstenus : Danemark, Finlande, Irlande, Norvège, Pologne, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Les résultats du vote final sont les suivants : 15 Associations ont répondu « oui », aucune n'a répondu négativement et il y a 8 abstentions. Ainsi, le texte de la Convention est adopté.

AMENDMENTS

TC - T - 15

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION
GREEK MARITIME LAW ASSOCIATION
NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 8

1. Article 8 paragraphs 1 to 6 and paragraph 9 to be deleted.

1. Article 8 paragraph 7 to read as follows :

« If the owner is insured to cover his liability for pollution damage and if he has obtained . . . ».

3. Article 8 paragraphs 7 and 8 to become Article 8 paragraphs 1 and 2.

AMENDEMENTS

TC - T - 15

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION HELLENIQUE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 8

1. Supprimer à l'article 8 les paragraphes 1 à 6 et 9.

2. L'article 8, paragraphe 7, sera libellé comme suit :
« Si la responsabilité du propriétaire est assurée pour les dommages résultant de la pollution et si celui-ci a obtenu . . . ».

3. Les paragraphes 7 et 8 à l'article 8 seront remplacés par les paragraphes 1 et 2 à l'article 8.

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY

for

OIL POLLUTION DAMAGE, 1969

The States Parties to the present Convention,

Conscious of the dangers of maritime pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by the escape of oil,

Have agreed as follows :

Article I

For the purposes of this Convention :

1. « Ship » means any seagoing vessel carrying oil in bulk as cargo.

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. « Owner » means the person or persons registered as the owner of the ship.

4. « Oil » means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, which is carried on board a ship as cargo in the bunkers of such ship.

5. « Pollution damage » means loss caused or damage done, outside the ship, by contamination resulting from the escape of oil from the ship, wherever such escape may occur, and includes the costs of preventive measures.

6. « Preventive measures » means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

7. « Incident » means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes pollution damage.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE *pour* DOMMAGES PAR POLLUTION 1969

Les Etats parties à la présente Convention, conscients des dangers de pollution inhérents aux transports maritimes internationaux d'hydrocarbures en vrac,

Considérant que la législation existante n'assure pas une indemnisation adéquate des personnes qui subissent des dommages par fait de la pollution causée par les fuites d'hydrocarbures provenant des navires,

Désireux de combler cette lacune sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer transportant des hydrocarbures en vrac comme cargaison.

2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.

3. « Propriétaire » signifie la ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé.

4. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, tels le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, transportés comme cargaison ou comme soutes sur un navire.

5. « Dommage par pollution » signifie toute perte ou dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination due à une perte d'hydrocarbures du navire, où qu'elle se produise, et comprend le coût des mesures de sauvegarde.

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

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

Article 2

The owner shall be liable for any pollution damage resulting from the escape of oil from his ship, unless he proves that the escape was not caused by his fault or that of any person, whether or not his servant or agent, concerned in the operation, navigation or management of the ship; the owner shall also be liable for any pollution damage caused by oil intentionally discharged from his ship.

Article 3

No claim for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for such damage, under this Convention or otherwise, may be made against the ship itself, the servants or agents of the owner or against a demise, time or voyage charterer of the ship or the servants or agents of any of them.

Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse of the owner.

Article 4

When oil has escaped from more than one ship and pollution damage results therefrom, the owners of such ships shall, subject always to the provisions of Article 2, be jointly and severally liable for all such damage which is not separable.

Article 5

1. The owner shall be entitled to limit his liability under this Convention unless the incident arose as a result of his actual fault or privity. The liability of the owner shall be limited, in respect of any one incident, to an aggregate amount of ... francs to each ton of the ship's tonnage.

2. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the court or other competent authority of the State mentioned in Article 9.

3. The distribution among the claimants of the limitation fund shall be made in proportion to the amounts of their established claims.

4. a) If before the fund is distributed the owner or any other person has, as a result of any incident, paid compensation for pollution damage such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed if he had made a claim under this Convention.

b) Where the owner or any other person establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any compen-

Article 2

Le propriétaire est responsable de toute pollution causée par des hydrocarbures échappés de son navire, sauf s'il prouve que la fuite n'est due ni à une faute de sa part, ni à une faute de toute autre personne, qu'elle soit ou non son préposé ou son mandataire participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire; le propriétaire est également responsable de toute pollution résultant d'un déversement intentionnel d'hydrocarbures de son navire.

Article 3

Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande de cette sorte, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre le navire lui-même, les préposés ou mandataires du propriétaire, l'affréteur de coque nue, à temps ou au voyage ou leurs préposés ou mandataires. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours du propriétaire.

Article 4

Lorsque des hydrocarbures se sont échappés de plus d'un navire et qu'une pollution en est résultée, les propriétaires de ces navires, sous réserve toutefois des dispositions de l'article 2, sont solidairement responsables de tout dommage à ce titre qui n'est pas divisible.

Article 5

1. Sauf si l'événement est la conséquence de sa faute personnelle effective, le propriétaire peut, en application de la présente Convention, limiter sa responsabilité par événement à un montant total de ... francs par tonneau de jauge du navire.

2. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'Etat visé à l'article 9.

3. La distribution du fonds de limitation entre les créanciers s'effectue au prorata des créances admises.

4. a) Si, à la suite d'un événement et avant la distribution du fonds, le propriétaire ou toute autre personne a versé une indemnité, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eux si elle avait agi aux termes de la présente Convention.

b) Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie pareille indemnité, le tribunal ou une autre autorité compétente de l'Etat

sation for pollution damage, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

c) However, no person other than the owner shall be entitled to any rights under paragraphs a) and b) if he was to blame in whole or in part for the escape of oil.

5. If before the fund is distributed the owner has incurred expenses or suffered loss in respect of preventive measures he shall have a claim against the fund for such expenses or loss.

6. The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the owner shall have constituted the limitation fund.

7. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be deemed the net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage.

Article 6

After the fund mentioned in Article 5 (2) has been constituted no person having a claim for pollution damage arising out of the incident in respect of which the fund has been constituted shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claims unless the incident is found to have occurred as a result of the owner's actual fault or privity.

Article 7

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought against the owner within two years from the date of the incident and, as regards the direct action against the guarantor, unless either an action is brought against him or notice is given to him of the action brought against the owner within the same period of time.

Article 8

1. The owner of a ship registered in a Contracting State carrying more than 500 tons of oil as cargo shall be required to maintain

où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds aux conditions indiquées au paragraphe précédent.

c) Cependant, aucune personne autre que le propriétaire ne sera admise à exercer les droits prévus aux alinéas a) et b) si elle est responsable en tout ou en partie de la fuite d'hydrocarbures.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire a lui-même engagé des dépenses ou subi des pertes en relation avec des mesures de sauvegarde, il bénéficie de ce chef d'une créance sur le fonds.

6. Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date où le propriétaire aura constitué le fonds.

7. Le tonnage retenu pour l'application de la présente Convention est le tonnage net du navire, augmenté du volume qui, en raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut pour déterminer le tonnage net.

Article 6

Après la constitution du fonds visé à l'article 5, paragraphe 2, et à moins qu'il ne soit établi que l'événement est dû à une faute personnelle effective du propriétaire, aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement à propos duquel le fonds a été constitué ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire.

Article 7

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut de demande en justice intentée contre le propriétaire dans les deux ans de la date de l'événement; il en va de même de l'action directe contre le garant, à moins qu'une demande n'ait été formée contre lui ou qu'il n'ait reçu avis de l'action intentée contre le propriétaire dans ce même délai.

Article 8

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant comme cargaison plus de 500 tonnes d'hydrocarbures est tenu de fournir une garantie financière de sa respon-

financial security in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article 5 paragraph 1 to cover his liability for pollution damage.

This requirement shall be satisfied by any form of financial security, including insurance, satisfactory to the State of registry; for the purpose of this Convention, « guarantee » means any form of such financial responsibility, and « guarantor » means the person providing such financial security.

Such garantee shall not be subject to alteration or termination for reasons other than the expiry of its period of validity unless the certificate provided for in paragraph 2 of this Article has been returned to the issuing authority.

2. After ascertaining that the requirements of paragraph 1 have been complied with, the Contracting State shall issue, in respect of any ship entered in its registers, a certificate attesting that guarantee has been established in compliance with the provisions of this Convention. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars :

a) name of ship and port of registration;
b) name and principal place of business of owner;
c) type of evidence of financial security;
d) name and principal place of business of guarantor(s) and where there is more than one guarantor the place of business where service of process may be effected;
e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the guarantee.

3. The certificate shall be drawn up in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4. 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.

5. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

6. Certificates issued under the authority of a Contracting State shall be accepted by the other Contracting States for all purposes covered by the present Convention and shall be regarded by the other Contracting States as having the same force as certificates issued by them. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

sabilité du chef de pollution pour un montant correspondant à la limite de responsabilité prescrite au paragraphe 1 de l'article 5.

Cette exigence est satisfaite par toute forme de garantie financière et notamment par une assurance jugée satisfaisante par l'Etat d'immatriculation; au sens de la présente Convention, on entend par « garantie » toute attestation de la responsabilité financière, et « garant » signifie la personne qui fournit cette attestation.

Cette garantie ne peut être ni modifiée ni éteinte pour des motifs autres que l'expiration de sa période de validité, à moins que le certificat prévu au paragraphe 2 du présent article n'ait été restitué à l'autorité qui l'a émis.

2. Après s'être assuré qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 1, l'Etat contractant émet, pour tout navire immatriculé sur ses registres, un certificat attestant qu'une garantie a été fournie conformément aux dispositions de la présente Convention. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants :

a) nom du navire et port d'immatriculation;

b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;

c) mode de garantie;

d) nom et lieu du principal établissement du ou des garants et, s'il y a plusieurs garants, domicile élu pour toutes significations;

e) délai de validité du certificat, lequel ne peut dépasser le délai de validité de la garantie.

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

4. Le certificat est conservé à bord du navire et une copie en est déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

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

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

7. When the owner has applied for a suspension of payments or has been adjudicated bankrupt or if a company is being or has been wound up, any claim for compensation for pollution damage may be made directly against the guarantor.

8. Where such direct action is exercised, the guarantor shall be entitled to invoke all rights and defences

a) which would have been available to the owner if an action had been brought against him by the claimant,
b) which would have been available to him as guarantor if an action had been brought against him by the owner.

9. The provisions of this Convention shall apply to the guarantor as if he were the owner; the provisions of Articles 5 and 6 shall apply to the guarantor notwithstanding the actual fault or privity of the owner.

10. The sums provided by guarantee in conformity with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for compensation due under this Convention.

Article 9

Where an incident has caused pollution damage in the territory or territorial waters of one or more Contracting States, actions for compensation for pollution damage against the owner may only be brought in the courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the owner.

If in the case mentioned in the preceding paragraph actions are brought in the courts of more than one Contracting State, the owner may pay the limitation fund into the courts or other competent authorities of any such State.

After the fund has been constituted in accordance with this Article, the courts of the State where the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article 10

1. A final judgment entered by a court having jurisdiction under Article 9 shall be recognized in the territory of any other Contracting State, except :

a) where the judgment was obtained by fraud; or
b) where the owner was not given a fair opportunity to present his case.

2. A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the Contracting State where enforcement is sought, be

7. Lorsque le propriétaire a introduit une demande de suspension de paiement, ou a été déclaré en faillite, ou, s'il s'agit d'une société, lorsque celle-ci est mise en liquidation, toute demande en indemnisation du chef de pollution peut être intentée directement contre le garant.

8. Lorsqu'une action directe est ainsi introduite, le garant peut se prévaloir de tous les droits et moyens de défense

a) que le propriétaire aurait été fondé à invoquer si une action avait été engagée contre lui par le demandeur;

b) qu'il aurait été fondé à invoquer en tant que garant si une action avait été engagée contre lui par le propriétaire.

9. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent au garant comme s'il était le propriétaire; les dispositions des articles 5 et 6 s'appliquent à lui-même en cas de faute personnelle effective du propriétaire.

10. Les montants qui font l'objet de la garantie visée au paragraphe 1 du présent article seront exclusivement affectés au règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

Article 9.

Lorsqu'un événement a causé une pollution sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un ou de plusieurs Etats contractants, les demandes d'indemnisation du chef de pollution contre le propriétaire ne peuvent être formées que devant les tribunaux de ces Etats contractants. Avis doit être donné au propriétaire, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

Si, dans le cas mentionné au paragraphe précédent, des demandes sont intentées devant les tribunaux de plusieurs Etats contractants, le propriétaire peut constituer le fonds de limitation entre les mains des tribunaux ou autres autorités compétentes de l'un quelconque de ces Etats.

Après la constitution du fonds conformément aux dispositions du présente article, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour trancher toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article 10.

1. Tout jugement définitif prononcé par un tribunal compétent aux termes de l'article 9 sera reconnu sur le territoire de tout autre Etat contractant, sauf :

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement,

b) si le propriétaire n'a pas été mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement définitif qui est reconnu et dont l'exécution est demandée dans la forme requise par la loi de l'Etat contractant où cette exécution est requise sera exécutoire comme s'il s'agissait d'un

enforceable as if it were a judgment of a court of that State; the enforcement proceedings shall not include any re-examination of the merits of any claim.

Article 11

This Convention shall supersede any international conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is open for signature, but only to the extent that such conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to noncontracting States arising under such international conventions.

CERTIFICATE OF FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of Article 8 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and principal place of business of the owner

This is to certify that in respect of the above-named ship, financial security satisfying the requirements of Article 8 of the above mentioned Convention has been provided.

Type of security .....

.....

Name of the guarantor(s) .....

.....

Place of business where service of process may be effected .....

.....

This certificate is valid until .....

Issued by the Government of .....

.....

(Full designation of the State)

At ..... On .....
(Place) (Date)

.....
Signature and Title of issuing official

jugement d'un tribunal de cet Etat contractant; la procédure d'exequatur ne pourra comprendre aucun réexamen du fond de la demande.

Article 11

La présente Convention prévaut sur les Conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces Conventions seraient en conflit avec elle; toutefois la présente disposition n'affecte pas les obligations que les Etats contractants ont envers les Etats non contractants du fait de ces Conventions.

CERTIFICAT DE GARANTIE FINANCIERE RELATIF A LA RESPONSABILITE CIVILE EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Etabli conformément aux dispositions de l'article 8 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommages par pollution, 1969.

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et lieu du principal établissement du propriétaire

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article 8 de la Convention internationale susmentionnée.

Type de garantie .....

.....

Nom du (ou des) garant(s) .....

.....

Domicile élu pour toute signification .....

.....

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré par le Gouvernement de .....

.....

(nom complet de l'Etat)

fait à ..... (lieu) le ..... (date)

.....

(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

NOTE :

It will be observed that the Commission has not considered the second part of Article I paragraph 1 or paragraphs 11, 12 (a), 12 (b), 12 and 13 of Article III of the IMCO Draft Convention, it being felt that the contents of these provisions did not fall properly within the province of the CMI. Nonetheless, should it be considered that the Convention should not apply to State-owned vessels, the following Article is suggested as Article 12 :

Article 12

« The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used for the time being only on Government non-commercial service. »

NOTE :

On constatera que la Commission n'a pas repris la seconde partie du premier paragraphe de l'article 1, ni les paragraphes 11, 12 a), 12 b), 12 et 13 de l'article III du projet de convention de l'OMCI, estimant que ces dispositions ne sont pas spécifiquement de la compétence du CMI.

Toutefois, si l'on considère que la Convention ne devrait pas s'appliquer aux navires d'Etat, la disposition suivante pourrait être insérée comme article 12 :

Article 12

« Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploité par lui et affectés, au moment envisagé, à un service non commercial d'Etat ».

TC - T - 17

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION
BELGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION
FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Substitute for the present text of Article 5, paragraph 4 c) the following :

c) However, no person other than the owner, the demise, time or voyage charterer of the ship or the servants or agents of any of them shall be entitled to any rights under paragraphs a) and b) if such person was to blame in whole or in part for the escape of oil.

TC - T - 18

NORVEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 3

No claims for pollution damage shall be brought against the owner otherwise than in accordance with this Convention.

This Convention shall be without prejudice to claims for such damage against persons other than the owner. However, the total limit of liability of the owner and his servants or agents and of charterers of the ship and their servants and agents, in respect of claims arising out of the same incident, shall not exceed the amount mentioned in Article 5, 1.

Nothing in this Convention shall prejudice the right of recourse of a person liable for oil pollution damage.

TC - T - 17

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION FRANCAISE DU DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Remplacer l'article 5, paragraphe 4, c), par le texte suivant :

c) Cependant, aucune personne autre que le propriétaire, l'affréteur de coque nue, à temps ou au voyage ou leurs préposés ou mandataires ne sera admise à exercer les droits prévus aux alinéas a) et b) si elle est responsable en tout ou en partie de la fuite d'hydrocarbures.

TC - T - 18

ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 1

Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne sera formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention.

La présente Convention ne peut porter atteinte à ces demandes si elles sont dirigées contre des personnes autres que le propriétaire. Cependant, la limitation totale de la responsabilité du propriétaire et de ses préposés ou mandataires ou d'affréteurs du navire et de leurs préposés ou mandataires eu égard aux demandes résultat du même accident, ne pourra dépasser le montant mentionné à l'article 5, 1.

Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours de la personne responsable des dommages causés par la pollution.

DRAFT RESOLUTION

proposed by the Delegation of the

SWEDISH ASSOCIATION

The International Maritime Committee, convened in its XXVIIIth Conference in Tokyo 31st March-4th April 1969, for the purpose, i.a., of considering legal problems relating to pollution of the sea by the escape of oil in connection with the maritime carriage of oil;

Having considered the Draft Convention on Civil Liability for oil pollution elaborated by the CMI International Sub-Committee on « Torrey Canyon » as well as the Draft Convention on the same subject prepared by the Intergovernmental Maritime Consultative Organization in co-operation with the CMI;

Recognizing the need for an international regulation of the problem related to civil liability for oil pollution damage in connection with the carriage of oil by sea;

Recognizing, however, that as dramatically demonstrated by recent events such as the « Santa Barbara » oil rig incident in January 1969, oil pollution at sea is not exclusively or even primarily a problem connected with the maritime carriage of oil but should rather be considered in a wider perspective as a problem of affording adequate protection to the public against risks created by the operation of oil industrial plants;

Considering, in view hereof, that further investigations of the problem at issue might lead to the result that it is found more appropriate that liability for oil pollution damage should primarily lie with the operators of such plants even in cases of escape of oil in the course of carriage of oil, the right of the party liable to exercise rights of recourse against negligent carriers being, however, preserved;

Recognizing that the intricate problems involved require further careful consideration of the political, economic and legal aspects of the matter before a solution along these lines can be achieved;

Considering, however, that a suitable pattern for a complete solution of the question of compensation for oil pollution in general could probably be found in the already existing international Conventions regarding civil liability for nuclear damage (Paris Convention of 29th July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear

PROJET DE RESOLUTION

proposé par la Délégation de

L'ASSOCIATION SUEDOISE

Le Comité Maritime International, convoqué à Tokyo, du 31 mars au 4 avril 1969 à sa XVIIIe Conférence dans le but, entre autres, d'étudier les problèmes juridiques visant la pollution des mers due à une perte d'hydrocarbures survenant à la suite d'un transport maritime d'hydrocarbures;

Avant examiné le projet de Convention sur la responsabilité civile élaboré par la Commission du CMI pour le « Torrey Canyon », ainsi que le projet de Convention se rapportant au même sujet rédigé par l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime en collaboration avec le CMI;

Reconnaissant le besoin d'un règlement international des problèmes se rattachant à la responsabilité civile pour dommages par pollution survenant à la suite d'un transport maritime d'hydrocarbures;

Reconnaissant toutefois, que bien qu'illustré de façon dramatique par des événements de récente date, tel que l'accident du derrick pétrolier « Santa Barbara », la pollution maritime par les hydrocarbures n'est pas uniquement, ni même principalement, un problème en rapport avec le transport maritime des hydrocarbures mais doit être envisagé d'avantage sous une optique plus étendue, comme problème offrant au public une protection adéquate contre les risques résultant de l'exploitation d'installations industrielles d'hydrocarbures;

Etant donné qu'après un nouvel examen du problème qui nous occupe nous aboutissons à la conclusion qu'il est plus logique de placer la responsabilité pour dommages par pollution sur l'exploitant de ces installations, même lorsque des pertes d'hydrocarbures se produisent pendant leur transport, les droits de recours de la partie responsable contre les transporteurs négligents étant, toutefois, sauvegardés;

Reconnaissant que les problèmes complexes qui sont en jeu demandent un examen attentif supplémentaire sous ses faces politique, économique et juridique, avant qu'une solution suivant ces directives soient prouvée.

Etant donné, toutefois, que l'on pourrait vraisemblablement d'une façon générale, prendre comme modèle, pour une solution complète de la question de compensation pour la pollution par les hydrocarbures,

Energy and Vienna Convention of 21st May, 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage) establishing consolidated compensation systems in respect of nuclear incidents under whatever circumstances they may occur;

Considering, finally, that the solution offered by the Draft Convention finalized at this Conference, the scope of which is restricted to the field of oil pollution resulting from incidents in the course of carriage of oil by sea, might, especially if made more far reaching as to the nature of liability, not only prejudice a future international regulation of the general problem of oil pollution, but would also give rise to conflicts with existing maritime Conventions;

Believes that any solution of the limited problems related to carriage of oil by sea which might be deemed necessary at present, should be considered intermediate, pending a final solution of the problems on a wider basis, and that it should therefore not deviate from generally recognized principles of maritime law more than is necessary for the establishment of an adequate compensation system;

Recommends that the Intergovernmental Maritime Consultative Organization consider

initiating a study of the problems related to compensation for oil pollution damage in general;

Preparing the Diplomatic Conference to be held in Brussels on the 10th - 28th November 1969 to take into careful consideration the views expressed above.

les conventions internationales existant déjà et visant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires (Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'Energie Nucléaire et la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de Dommages Nucléaires) instituant des systèmes enterinés visant les accidents nucléaires pour toutes circonstances;

Etant donné, enfin, que la solution présentée dans le projet de Convention qui sera parachevé à la présente Conférence et dont le champ d'action est limité au domaine de la pollution provenant d'accidents survenant pendant le transport maritime des hydrocarbures, peut, surtout si, par la nature des responsabilités, elle est beaucoup plus étendue, ne pas seulement porter préjudice au problème général de la pollution par les hydrocarbures, mais donnerait lieu aussi à des désaccords avec les Conventions maritimes existant déjà;

Estime que l'on doit considérer toute solution aux problèmes limités du transport maritime des hydrocarbures, jugée nécessaire à l'heure actuelle, comme solution intermédiaire, en attendant de trouver la solution définitive de ces problèmes sur une base plus étendue et que cette solution ne doive donc pas s'écarter plus qu'il n'est nécessaire des principes généralement admis du droit maritime afin d'instituer un système de compensention adéquat;

Recommande que l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime envisage

l'instauration d'une étude des problèmes visant l'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures en général;

de prévenir la Conférence Diplomatique devant se réunir à Bruxelles du 10 au 28 novembre 1969 pour qu'elle veuille bien examiner attentivement l'opinion que nous venons d'émettre.

SWEDISH MARITIME LAW ASSOCIATION

ALTERNATIVE RESOLUTION

to be proposed at the plenary session

That a note be added to the draft Convention in these items :

NOTE : The Convention hereby presented merely deals with the problems of oil pollution from seagoing oil carriers and is based upon the concept of fault by the shipowner. CMI feels that this is only part of a bigger complex of problems connected with oil pollution. Such pollution may be caused as well by incidents having no connection at all with the carrying of oil by sea, for instance by the breaking down of an oil rig (« Santa Barbara ») or by leakage from an installation ashore. It, therefore, seems necessary in the long run to find a solution on a wider basis of the problems of oil pollution. This, however, goes beyond the field of work being done within the CMI. It does not seem unlikely that Governments wish to impose strict liability with regard to damage caused by oil pollution, and the present draft, within its limited scope, does not provide for such a far-reaching liability. During the CMI Conference in Tokyo, 1969, a resolution to impose strict liability on the cargo-owner was defeated by 7 votes to 6 with 6 abstentions. If the problems of oil pollution are to be dealt with on a wider basis than in the present Draft Convention, it may be found that it is in the interest of the States to impose strict liability, neither on carriers nor on cargo-owners, but on the oil industry as such, i.e. on the « operator of oil », along the same lines as the kindred problems have been solved by the international Conventions regarding civil liability for nuclear damage. The present draft Convention should, therefore, merely be regarded as a temporary solution of a special urgent problem and should in no way prejudice the final solution, on a wider base, of the problems of oil pollution.

ASSOCIATION SUEDOISE DE DROIT MARITIME

RESOLUTION DE RECHANGE

devant être proposée à la session plénière

Qu'une note soit ajoutée au projet de Convention suivant les propos ci-dessous :

NOTE : La Convention qui vous est soumise ne traîte que des problèmes de la pollution par les hydrocarbures émanant de pétroliers et est basée sur la conception de la faute du propriétaire du navire. Le CMI estime que ceci ne représente qu'une fraction d'un complexe plus étendu de problèmes visant la pollution par les hydrocarbures. Une telle pollution peut également provenir d'événements qui ne soient aucunement liés au transport maritime des hydrocarbures, le bris d'un derrick pétrolier (« Santa Barbara ») par exemple, ou la fuite provenant d'installations à terre. Par conséquent, il semblerait indispensable que l'on trouve, à long terme, une solution aux problèmes de la pollution par les hydrocarbures sur une base plus étendue. Ceci, toutefois, dépasse le champ d'activités menées à l'heure actuelle par le CMI. Il n'est pas impossible que les gouvernements désirent imposer la responsabilité objective visant les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et le projet actuel, avec son champ d'action limité, ne prévoit pas la responsabilité sur une si grande portée. Pendant la Conférence du CMI à Tokyo en 1969, une résolution imposant la responsabilité objective sur le propriétaire de la cargaison a été repoussée par 7 voix contre 6 et 6 abstentions. Si les problèmes de la pollution par les hydrocarbures doivent se régler sur une base plus étendue que celle reprise dans le projet de Convention actuel, peut-être les Etats auront-ils intérêt à imposer la responsabilité objective, non pas sur les transporteurs ou les propriétaires de cargos, mais sur l'industrie pétrolière comme telle, sur « l'exploitant des hydrocarbures », par exemple, dans le même sens que des problèmes connexes ont été résolus par des Conventions internationales visant la responsabilité civile en matière des dommages nucléaires. Par conséquent, le projet de Convention actuel ne doit être considéré que comme solution provisoire de problèmes particulièrement urgents, et ne doit, d'aucune façon, porter préjudice à la solution finale des problèmes sur une base plus étendue.

TC - T - 20

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Preamble

Delete Preamble.

Article 8, paragraph 1

Replace « 500 » by « 2,000 ».

TC - T - 21

MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

PROPOSED AMENDMENT

Article 8

1. The owner of a ship registered in a Contracting State carrying more than 500 tons of oil as cargo shall be required to establish his financial responsibility in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article 5 paragraph 1 to cover his liability for pollution damage.

This requirement shall be satisfied by any evidence of financial responsibility, including insurance or any other evidence of financial capability satisfactory to the State of registry; for the purpose of this Convention, « guarantee » means any form of such financial responsibility, and « guarantor » means the person providing such form.

TC - T - 20

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Préambule

Supprimer le préambule.

Article 8, paragraphe 1

Remplacer « 500 » par « 2.000 ».

TC - T - 21

ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES ETATS-UNIS

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 8

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant comme cargaison plus de 500 tonnes d'hydrocarbures est tenu de fournir une garantie financière de sa responsabilité du chef de pollution pour un montant correspondant à la limite des responsabilités prescrite au paragraphe 1 de l'article 5.

Cette exigence est satisfaite par toute forme de garantie financière et notamment par une assurance ou autre attestation de responsabilité financière jugée satisfaisante par l'Etat d'immatriculation; au sens de la présente Convention, on entend par « garantie » toute attestation de la responsabilité financière, et « garant » signifie la personne qui fournit cette attestation.

TC - T - 22

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

concerning Draft resolution proposed by Swedish Association TC-T-19

1. Delete lines 19 and 20 (paragraph 4).

2. Read paragraph 5 as follows :

« Considering, in view hereof, that further investigations of the problem at issue might lead to the result that it is found more appropriate that liability for oil pollution damage should not primarily lie with the carrier but with the owner of the oil, even in cases of escape of oil in the course of carriage of oil, the right of the party liable to exercise rights of recourse against negligent carriers being, however, prevented ».

TC - T - 23

IRISH MARITIME LAW ASSOCIATION

RESOLUTION

to be proposed at the plenary session

That a note be added to the draft Convention in these terms :

NOTE : This Convention is based upon the concept of fault by the shipowner. A resolution to impose strict liability on the cargo owner was defeated by 7 votes to 6 with 6 abstentions.

If higher authorities should decide that there should be strict liability on someone, the CMI wishes to reserve the question whether it should be on the shipowner or on the cargo owner or on both.

TC - T - 22

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

visant le projet de résolution proposée par l'Association Suédoise TC-T-19

1. Supprimer les lignes 19 et 20 (4e paragraphe).

2. Modifier le paragraphe 5 comme suit :

« Etant donné qu'après un nouvel examen du problème qui nous occupe, nous aboutissons à la conclusion qu'il est plus logique de ne pas placer primitivement la responsabilité pour dommages par pollution sur le transporteur mais, au contraire, sur le propriétaire des hydrocarbures, même lorsque des pertes d'hydrocarbures se produisent pendant leur transport, les droits de recours de la partie responsable contre les transporteurs négligents étant, toutefois, sauvegardés. »

TC - T - 23

ASSOCIATION IRLANDAISE DE DROIT MARITIME

RESOLUTION

devant être proposée à la session plénière

Que l'on ajoute une note au projet de Convention suivant les termes ci-dessous :

NOTE : La présente Convention est basée sur le principe de la faute du propriétaire du navire. Une résolution tendant à imposer la responsabilité objective sur le propriétaire de la cargaison fut repoussée par 7 voix contre 6 et 6 abstentions.

Si les autorités supérieures compétentes décident que la responsabilité objective doive incomber à quelqu'un, le CMI désire se réserver sur la question de savoir si la responsabilité incombe au propriétaire du navire ou au propriétaire de la cargaison ou aux deux.

TC - T - 24

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

to draft resolution proposed by the Swedish Association
TC-T-19

Delete last 7 lines in Page 2 beginning with « Recommends » and insert :

« Declares that by adopting a draft of an International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, by the International Maritime Committee during its Tokyo Conference, the question whether liability for pollution damage should be imposed on the shipowner or on those interested in the cargo is not yet finally decided but still open;

Urges the wish that the Intergovernmental Maritime Consultation Organization in preparing the Diplomatic Conference to be held in Brussels on the 10th - 28th November 1969 shall take into careful consideration the views expressed above ».

TC - T - 25

IRISH MARITIME LAW ASSOCIATION

DRAFT RESOLUTION

That a note be added to the draft Convention in these terms :

Note : This Convention is based upon the concept of fault by the shipowner with liability limited at an insurable figure.

If higher authorities sould not adopt these concepts, the question whether liability should be on the shipowner or on the cargo owner or on both should be reconsidered.

TC - T - 24

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

visant le projet de résolution proposée par l'Association Suédoise TC-T-19

Supprimer les dernières 7 lignes à la page 2 commençant par « Recommande » et remplacer par :

« Déclare que par l'adoption par le Comité Maritime International durant la Conférence de Tokyo d'un projet de Convention Internationale sur la responsabilité civile pour dommages par pollution, 1969, la question de savoir si la responsabilité pour les dommages par pollution incombe au propriétaire du navire ou aux intérêts-cargaison n'est pas encore déterminée mais reste pendante.

Préconise, lors de la présentation de la Conférence Diplomatique devant se tenir à Bruxelles du 10 au 28 novembre 1969 par l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime, l'examen attentif des vues sus-mentionnées. »

TC - T - 25

ASSOCIATION IRLANDAISE DE DROIT MARITIME

PROJET DE RESOLUTION

Qu'une note soit ajoutée au projet de Convention dans les termes suivants :

NOTE : La présente Convention est basée sur le principe de la faute du propriétaire du navire, la responsabilité étant limitée à un chiffre assurable.

Si ce principe n'était pas adopté par les autorités supérieures compétentes, il faudrait réexaminer la question de savoir si la responsabilité incombe au propriétaire du navire ou au propriétaire de la cargaison ou aux deux.

DRAFT OF INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY *for* OIL POLLUTION DAMAGE, 1969 (*)

The States Parties to the present Convention,
Have agreed as follows :

Article 1

For the purposes of this Convention :

1. « Ship » means any seagoing vessel carrying oil in bulk as cargo.

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. « Owner » means the person or persons registered as the owner of the ship.

4. « Oil » means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, which is carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such ship.

5. « Pollution damage » means loss caused or damage done, outside the ship, by contamination resulting from the escape of oil from the ship, wherever such escape may occur, and includes the costs of preventive measures.

6. « Preventive measures » means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

7. « Incident » means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes pollution damage.

(*) NOTE : This Convention is based upon the concept of fault by the shipowner with liability limited at an insurable figure.
If higher authorities should not adoupt these concepts, the question whether liability should be on the shipowner or on the cargo owner or on both should be reconsidered.

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE

pour

DOMMAGES PAR POLLUTION 1969 (*)

Les Etats parties à la présente Convention sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer transportant des hydrocarbures en vrac comme cargaison.

2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.

3. « Propriétaire » signifie la ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé.

4. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, tels le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, transportés comme cargaison ou comme soutes sur un navire.

5. « Dommage par pollution » signifie toute perte ou dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination due à une perte d'hydrocarbures du navire, où qu'elle se produise, et comprend le coût des mesures de sauvegarde.

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

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

(*) NOTE : La présente Convention est basée sur le principe de la faute du propriétaire du navire, la responsabilité étant limitée à un chiffre assurable.
Si ce principe n'était pas adopté par les autorités supérieures compétentes, il faudrait réexaminer la question de savoir si la responsabilité incombe au propriétaire du navire ou au propriétaire de la cargaison ou aux deux.

Article 2

The owner shall be liable for any pollution damage resulting from the escape of oil from his ship, unless he proves that the escape was not caused by his fault or that of any person, whether or not his servant or agent, concerned in the operation, navigation or management of the ship; the owner shall also be liable for any pollution damage caused by oil intentionally discharged from his ship.

Article 3

No claim for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for such damage, under this Convention or otherwise, may be made against the ship itself, the servants or agents of the owner or against a demise, time or voyage charterer of the ship or the servants or agent of any of them.

Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse of the owner.

Article 4

When oil has escaped from more than one ship and pollution damage results therefrom, the owners of such ship shall, subject always to the provisions of Article 2, be jointly and severally liable for all such damage which is not separable.

Article 5

1. The owner shall be entitled to limit his liability under this Convention unless the incident arose as a result of his actual fault or privity. The liability of the owner shall be limited in respect of any one incident, to an aggregate amount of 1,000 francs to each ton of the ship's tonnage.

2. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article, the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the court or other competent authority of the State mentioned in Article 9.

3. The distribution among the claimants of the limitation fund shall be made in proportion to the amounts of their established claims.

4. a) If before the fund is distributed the owner or any other person has, as a result of any incident, paid compensation for pollution damage, such person shall up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed if he had made a claim under this Convention.

b) Where the owner or any other person establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any compen-

Article 2

Le propriétaire est responsable de toute pollution causée par des hydrocarbures échappés de son navire, sauf s'il prouve que la fuite n'est due ni à une faute de sa part, ni à une faute de toute autre personne, qu'elle soit ou non son préposé ou son mandataire participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire; le propriétaire est également responsable de toute pollution résultant d'un déversement intentionnel d'hydrocarbures de son navire.

Article 3

Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande de cette sorte, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre le navire lui-même, les préposés ou mandataires du propriétaire, l'affréteur de coque nue, à temps ou au voyage ou leurs préposés ou mandataires. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours du propriétaire.

Article 4

Lorsque des hydrocarbures se sont échappés de plus d'un navire et qu'une pollution en est résultée, les propriétaires de ces navires, sous réserve toutefois des dispositions de l'article 2, sont solidairement responsables de tout dommage à ce titre, qui n'est pas divisible.

Article 5

1. Sauf si l'événement est la conséquence de sa faute personnelle effective, le propriétaire peut, en application de la présente Convention, limiter sa responsabilité par événement à un montant total de 1.000 francs par tonneau de jauge du navire.

2. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'Etat visé à l'article 9.

3. La distribution du fonds de limitation entre les créanciers s'effectue au prorata des créances admises.

4. a) Si, à la suite d'un événement et avant la distribution du fonds, le propriétaire ou toute autre personne a versé une indemnité, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus si elle avait agi aux termes de la présente Convention.

b) Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie

sation for pollution damage, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

c) However, no person other than the owner, the demise, time or voyage charterer of the ship or the servants or agents of any of them shall be entitled to any rights under paragraphs a) and b) if such person was to blame in whole or in part for the escape of oil.

5. If before the fund is distributed the owner has incurred expenses or suffered loss in respect of preventive measures, he shall have a claim against the fund for such expenses or loss.

6. The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the owner shall have constituted the limitation fund.

7. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be deemed the net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage.

Article 6

After the fund mentioned in Article 5 (2) has been constituted, no person having a claim for pollution damage arising out of the incident in respect of which the fund has been constituted shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim unless the incident is found to have occurred as a result of the owner's actual fault or privity.

Article 7

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought against the owner within two years from the date of the incident and, as regards the direct action against the guarantor, unless either an action is brought against him or notice is given to him of the action brought against the owner within the same period of time.

Article 8

1. The owner of a ship registered in a Contracting State carrying more than 2,000 tons of oil as cargo shall be required to establish his

pareille indemnité, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds aux conditions indiquées au paragraphe précédent.

c) Cependant, aucune personne autre que le propriétaire, l'affréteur de coque nue, à temps ou au voyage ou leurs préposés ou mandataires, ne sera admise à exercer les droits prévus aux alinéas a) et b) si elle est responsable en tout ou en partie de la fuite d'hydrocarbures.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire a lui-même engagé des dépenses ou subi des pertes en relation avec des mesures de sauvegarde, il bénéficie de ce chef d'une créance sur le fonds.

6. Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date où le propriétaire aura constitué le fonds.

7. Le tonnage retenu pour l'application de la présente Convention est le tonnage net du navire, augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut pour déterminer le tonnage net.

Article 6

Après la constitution du fonds visé à l'article 5, paragraphe 2, et à moins qu'il ne soit établi que l'événement est dû à une faute personnelle effective du propriétaire, aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement à propos duquel le fonds a été constitué ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire.

Article 7

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut de demande en justice intentée contre le propriétaire dans les deux ans de la date de l'événement; il en va de même de l'action directe contre le garant, à moins qu'une demande n'ait été formée contre lui ou qu'il n'ait reçu avis de l'action intentée contre le propriétaire dans ce même délai.

Article 8

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant comme cargaison plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures est tenu de fournir une garantie financière de sa responsabilité

financial responsibility in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article 5 paragraph 1 to cover his liability for pollution damage.

This requirement shall be satisfied by any evidence of financial responsibility, including insurance or any other evidence of financial capability satisfactory to the State of registry; for the purpose of this Convention, « guarantee » means any form of such financial responsibility, and « guarantor » means the person providing such form.

Such guarantee shall not be subject to alteration or termination for reasons other than the expiry of its period of validity unless the certificate provided in paragraph 2 of this Article has been returned to the issuing authority.

2. After ascertaining that the requirements of paragraph 1 have been complied with, the Contracting State shall issue, in respect of any ship entered in its registers, a certificate attesting that guarantee has been established in compliance with the provisions of this Convention. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars :

a) name of the ship and port of registration;

b) name and principal place of business of owner;

c) type of evidence of financial responsibility;

d) name and principal place of business of guarantor(s) and where there is more than one guarantor the place of business where service of process may be effected;

e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the guarantee.

3. The certificate shall be drawn up in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4. 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.

5. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

6. Certificates issued under the authority of a Contracting State shall be accepted by the other Contracting States for all purposes covered by the present Convention and shall be regarded by the other Contracting States as having the same force as certificates issued by them. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

du chef de pollution pour un montant correspondant à la limite des responsabilités prescrite au paragraphe 1 de l'article 5.

Cette exigence est satisfaite par toute forme de garantie financière et notamment par une assurance ou autre attestation de responsabilité financière jugée satisfaisante par l'Etat d'immatriculation; au sens de la présente Convention, on entend par « garantie » toute attestation de la responsabilité financière, et « garant » signifie la personne qui fournit cette attestation.

Cette garantie ne peut être ni modifiée ni éteinte pour des motifs autres que l'expiration de sa période de validité, à moins que le certificat prévu au paragraphe 2 du présent article n'ait été restitué à l'autorité qui l'a émis.

2. Après s'être assuré qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 1, l'Etat contractant émet, pour tout navire immatriculé sur ses registres, un certificat attestant qu'une garantie a été fournie conformément aux dispositions de la présente Convention. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporte les renseignements suivants :

a) nom du navire et port d'immatriculation;
b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
c) mode d'attestation de la responsabilité financière;
d) nom et lieu du principal établissement du ou des garants et, s'il y a plusieurs garants, domicile élu pour toutes significations;
e) délai de validité du certificat, lequel ne peut dépasser le délai de validité de la garantie.

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

4. Le certificat est conservé à bord du navire et une copie en est déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

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

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

7. When the owner has applied for a suspension of payments or has been adjudicated bankrupt or if a company is being or has been wound up, any claim for compensation for pollution damage may be made directly against the guarantor.

8. Where such direct action is exercised, the guarantor shall be entitled to invoke all rights and defences

a) which would have been available to the owner if an action had been brought against him by the claimant,

b) which would have been available to him as guarantor if an action had been brought against him by the owner.

9. The provisions of this Convention shall apply to the guarantor as if he were the owner; the provisions of Articles 5 and 6 shall apply to the guarantor notwithstanding the actual fault or privity of the owner.

10. The sums provided by guarantee in conformity with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for compensation due under this Convention.

Article 9

Where an incident has caused pollution damage in the territory or territorial waters of one or more Contracting States, actions for compensations for pollution damage against the owner may only be brought in the courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the owner.

If in the case mentioned in the preceding paragraph actions are brought in the courts of more than one Contracting State, the owner may pay the limitation fund into the courts or other competent authorities of any such State.

After the fund has been constituted in accordance with this Article, the courts of the State where the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article 10

1. A final judgment entered by a court having jurisdiction under Article 9 shall be recognized in the territory of any other Contracting State, except :

a) where the judgment was obtained by fraud; or

b) where the owner was not given a fair opportunity to present his case.

2. A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the Contracting State where enforcement is sought, be

7. Lorsque le propriétaire a introduit une demande de suspension de paiement, ou a été déclaré en faillite, ou s'il s'agit d'une société, lorsque celle-ci est mise en liquidation, toute demande en indemnisation du chef de pollution peut être intentée directement contre le garant.

8. Lorsqu'une action directe est ainsi introduite, le garant peut se prévaloir de tous les droits et moyens de défense.

a) que le propriétaire aurait été fondé à invoquer si une action avait été engagée contre lui par le demandeur;

b) qu'il aurait été fondé à invoquer en tant que garant si une action avait été engagée contre lui par le propriétaire.

9. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent au garant comme s'il était le propriétaire; les dispositions des articles 5 et 6 s'appliquent à lui-même en cas de faute personnelle effective du propriétaire.

10. Les montants qui font l'objet de la garantie visée au paragraphe 1 du présent article sont exclusivement affectés au règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

Article 9

Lorsqu'un événement a causé une pollution sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un ou de plusieurs Etats contractants, les demandes d'indemnisation du chef de pollution contre le propriétaire ne peuvent être formées que devant les tribunaux de ces Etats contractants. Avis doit être donné au propriétaire, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

Si, dans le cas mentionné au paragraphe précédent, des demandes sont intentées devant les tribunaux de plusieurs Etats contractants, le propriétaire peut constituer le fonds de limitation entre les mains des tribunaux ou autres autorités compétentes de l'un quelconque de ces Etats.

Après la constitution du fonds conformément aux dispositions du présent article, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour trancher toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article 10

1. Tout jugement définitif prononcé par un tribunal compétent aux termes de l'article 9 sera reconnu sur le territoire de tout autre Etat contractant, sauf :

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement,

b) si le propriétaire n'a pas été mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement définitif qui est reconnu et dont l'exécution est demandée dans la forme requise par la loi de l'Etat contractant où cette exécution est requise sera exécutoire comme s'il s'agissait d'un

enforceable as if it were a judgment of a court of that State; the enforcement proceedings shall not include any re-examination of the merits of any claim.

Article 11

This Convention shall supersede any international conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is open for signature, but only to the extent that such conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to noncontracting States arising under such international conventions.

CERTIFICATE OF FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of Article 8 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and principal place of business of the owner

This is to certify that in respect of the above-named ship, financial security satisfying the requirements of Article 8 of the above mentioned Convention has been provided.

Type of evidence of financial responsibility .....

.....

Name of the guarantor(s) .....

.....

Place of business where service of process may be effected .....

.....

This certificate is valid until .....

Issued by the Government of .....

.....
(Full designation of the State)

At ..... On .....
(Place) (Date)

Signature and Title of issuing official

.....

jugement d'un tribunal de cet Etat contractant; la procédure d'exequatur ne pourra comprendre aucun réexamen du fond de la demande.

Article 11

La présente Convention prévaut sur les Conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces Conventions seraient en conflit avec elle; toutefois la présente disposition n'affecte pas les obligations que les Etats contractants ont envers les Etats non contractants du fait de ces Conventions.

CERTIFICAT DE GARANTIE FINANCIERE RELATIF A LA RESPONSABILITE CIVILE EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Etabli conformément aux dispositions de l'article 8 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommages par pollution, 1969.

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et lieu du principal établissement du propriétaire

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article 8 de la Convention internationale susmentionnée.

Type d'attestation de la responsabilité financière .....

.....

Nom du (ou des) garant(s) .....

.....

Domicile élu pour toute signification .....

.....

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré par le Gouvernement de .....

.....

(nom complet de l'Etat)

fait à ..... le .....

(lieu) (date)

.....

(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

NOTE :

It will be observed that the Commission has not considered the second part of Article 1 paragraph 1 or paragraphs 11, 12 (a), 12 (b), 12 and 13 of Article 3 of the IMCO Draft Convention, it being felt that the contents of these provisions did not fall properly within the province of the CMI. Nonetheless, should it be considered that the Convention should not apply to State-owned vessels, the following Article is suggested as Article 12 :

Article 12

« The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used for the time being only on Government non-commercial service. »

NOTE :

On constatera que la Commission n'a pas repris la seconde partie du premier paragraphe de l'article 1, ni les paragraphes 11, 12 a), 12 b), 12 et 13 de l'article III du projet de convention de l'OMCI, estimant que ces dispositions ne sont pas spécifiquement de la compétence du CMI.

Toutefois, si l'on considère que la Convention ne devrait pas s'appliquer aux navires d'Etat, la disposition suivante pourrait être insérée **comme article 12 :**

Article 12

« Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploité par lui et affectés, au moment envisagé, à un service non commercial d'Etat ».

INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION

BRUSSELS INTERNATIONAL LEGAL CONFERENCE ON MARITIME POLLUTION DAMAGE, 1969

FINAL ACT

1. The Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in accordance with Article 3 (b) of the Convention of the Organization decided by a Resolution dated 28th November 1968 to convene an international conference to consider the adoption of a convention or conventions on questions relating to marine pollution damage.

2. At the invitation of the Government of Belgium the International Legal Conference on Marine Pollution Damage met in the Palais des Congrès, Brussels, from the 10th to the 29th November 1969.

3. The Governments of the following countries were represented at the Conference by delegations :

Australia
Belgium
Brazil
Bulgaria
Cameroon
Canada
China, Republic of
Denmark
Federal Republic of Germany
Finland
France
Ghana
Greece
Guatemala
Iceland
India
Indonesia
Ireland
Israel
Italy
Ivory Coast
Japan
Korea, Republic of
Liberia
Libya
Malagasy Republic
Monaco
Netherlands
New Zealand
Norway

ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE
CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME

CONFERENCE JURIDIQUE INTERNATIONALE DE BRUXELLES DE 1969 SUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER

ACTE FINAL

1. L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, conformément à l'article 3 b) de la Convention portant création de l'Organisation, a décidé, par une résolution en date du 28 novembre 1968, de convoquer une conférence internationale pour envisager l'adoption d'une ou de plusieurs conventions sur les questions relatives aux dommages dus à la pollution des eaux de la mer.

2. A l'invitation du Gouvernement de la Belgique, la Conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer, s'est tenue au Palais des Congrès, Bruxelles, du 10 au 29 novembre 1969.

3. Les Gouvernements des pays suivants ont été représentés à la Conférence par des délégations :

Australie
Belgique
Brésil
Bulgarie
Cameroun
Canada
Chine (République de)
Corée (République de)
Côte d'Ivoire
Danemark
Espagne
Etats-Unis d'Amérique
Finlande
France
Ghana
Grèce
Guatemala
Inde
Indonésie
Irlande
Islande
Israël
Italie
Japon
Libéria
Libye
Monaco
Norvège

Peru
Philippines
Poland
Portugal
Romania
Singapore
Spain
Sweden
Switzerland
Syria
Thailand
Ukranian Soviet Socialist Republic
Union of Soviet Socialist Republics
United Arab Republic
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
United States of America
Venezuela
Yugoslavia

4. The Governments of the following countries were represented at the Conference by Observers :

Algeria
Argentina
Hong Kong
South Africa
Sudan
Turkey

5. At the invitation of the Assembly the following Specialized Agencies of the United Nations and other inter-governmental Organizations sent Observers to the Conference :

International Labour Organization
International Atomic Energy Agency
Organization for Economic Co-operation and Development
International Institute for the Unification of Private Law

6. The following non-governmental organizations also appointed Observers to the Conference in response to invitations issued to them by the Assembly :

Comité Maritime International
International Chamber of Shipping
International Chamber of Commerce
Permanent International Association of Navigation Congresses
International Law Association
International Confederation of Free Trade Unions

7. The Conference elected Mr. A. Lilar, Head of the Belgian Delegation, as President of the Conference.

8. Mr. Adib el Daouby of Syria, Mr. R. Pietraszek of Poland, Mr. K. Otabe of Japan and Mr. L.C. Paredes Luna of Guatemala were elected as Vice-Presidents of the Conference.

9. The Conference established the following Committees :

Credentials Committee :

Chairman : Mr. M. Fila (Poland).

Nouvelle-Zélande
Pays-Bas
Pérou
Philippines
Pologne
Portugal
République arabe unie
République fédérale d'Allemagne
République malgache
République socialiste soviétique d'Ukraine
Roumanie
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Singapour
Suède
Suisse
Syrie
Thaïlande
Union des Républiques socialistes soviétiques
Venezuela
Yougoslavie

4. Les Gouvernements des pays ci-après ont été représentés à la Conférence par des observateurs :

Afrique du Sud
Algérie
Argentine
Hong-Kong
Soudan
Turquie

5. A l'invitation de l'Assemblée, les institutions spécialisées des Nations Unies et les organisations intergouvernementales ci-après ont envoyé des observateurs à la Conférence :

Organisation internationale du Travail.
Agence internationale de l'énergie atomique.
Organisation de coopération et de développement économiques.
Institut international pour l'unification du droit privé.

6. Les organisations non gouvernementales ci-après ont également envoyé des observateurs à la Conférence en réponse aux invitations qui leur avaient été adressées par l'Assemblée :

Comité maritime international.
Chambre internationale de la marine marchande.
Chambre de commerce internationale.
Association internationale permanente des congrès de navigation.
Association de droit international.
Confédération internationale des syndicats libres.

7. La Conférence a élu M. A. Lilar, chef de la délégation belge, président de la Conférence.

8. M. Adib El Daoudy (Syrie), M. R. Pietraszek (Pologne), M. K. Otabe (Japon) et M. C. Paredes Luna (Guatemala) ont été élus vice-présidents de la Conférence.

9. La Conférence a constitué les Commissions ci-après :

Commission de vérification des pouvoirs :
Président : M. M. Fila (Pologne);

Committee of the Whole on Public Law Articles:
Chairman: Mr. George A. Maslov (USSR).
Vice-Chairmen: Mr. G.E. do Nascimento e Silva (Brazil), Mr. E. Lysgaard (Denmark).

Committee of the Whole on Private Law Articles:
Chairman: Mr. W. Müller (Switzerland).
Vice-Chairmen: Mr. C. Borchsenius (Norway), Mr. S. Matysik (Poland).

Committee of the Whole on Final Clauses:
Chairman: Mr. H.E. Scheffer (Netherlands).
Vice-Chairman: Mr. R. Economu (Romania).

Drafting Committee of the Conference:
Chairman: Mr. J.L. Simpson (United Kingdom).

10. Mr. Colin Goad, Secretary-General of the Organization acted as Secretary-General of the Conference with Mr. J. Quéguiner, Deputy Secretary-General as Deputy Secretary-General of the Conference. Mr. T.A. Mensah, Head of the Legal Division of the Organization was appointed Executive Secretary of the Conference.

11. The Conference had as the basis of its deliberations draft articles prepared by the Legal Committee of the Organization and dealing with:

a) The Right of a Coastal State to intervene when a Casualty which causes, or might cause, Pollution of the Sea by Oil occurs on the High Seas;

b) Civil Liability for Oil Pollution Damage.

Comments and observations, including suggested revisions to these texts, which had been submitted by Governments were also before the Conference. In addition the Conference had before it a set of draft final clauses prepared by the Secretariat of the Organization together with comments and observations of Governments thereon.

12. As a result of its deliberations, as contained in the records and reports of the Committees and in the records of the Plenary sessions, the Conference prepared and opened for signature and accession:

The International Convention on Civil Liability
on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties
The International Convention on Civil Liability
for Oil Pollution Damage

13. The Conference also adopted three Resolutions arising from its deliberations.

Commission plénière sur les articles de droit public :
Président : M. Georges A. Maslov (URSS);
Vice-Présidents : M. do Nascimento e Silva (Brésil), M. Lysgaard (Danemark).

Commission plénière sur les articles de droit privé :
Président : M. W. Müller (Suisse);
Vice-Présidents : M. Borchsenius (Norvège), M. Matysik (Pologne).

Commission plénière sur les clauses finales :
Président : M. H.E. Scheffer (Pays-Bas);
Vice-Président : M. R. Economu (Roumanie).

Comité de rédaction de la Conférence :
Président : M. J.L. Simpson (Royaume-Uni).

10. M. Colin Goad, Secrétaire général de l'Organisation a exercé les fonctions de Secrétaire général de la Conférence et M. J. Quéguiner, Secrétaire général adjoint, celles de Secrétaire général adjoint de la Conférence. M. T.A. Mensah, Chef de la Division juridique de l'OMCI, a été nommé Secrétaire exécutif de la Conférence.

11. La Conférence a pris pour base de ses travaux le projet d'articles préparé par le Comité juridique de l'Organisation et traitant :

a) du droit d'intervention en haute mer de l'Etat riverain en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution de la mer par les hydrocarbures;

b) de la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution.

Les commentaires et observations, y compris les modifications proposées à ces textes, qui avaient été présentés par les gouvernements ont également été soumis à la Conférence. En outre, la Conférence a été saisie d'un projet de clauses finales préparé par le Secrétariat de l'Organisation ainsi que des commentaires et observations des gouvernements sur ce projet.

12. A la suite de ces délibérations, telles qu'elles figurent dans les comptes rendus et rapports des Commissions et dans les comptes rendus des réunions plénières, la Conférence a préparé et ouvert à signature et à adhésion :

La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures
La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures

13. La Conférence a également adopté trois résolutions découlant de ses délibérations.

14. The text of this Final Act, being a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, together with the attached texts of the International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties and the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage shall be deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. Official translations of the attached Conventions and Resolutions shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send a certified copy of this Final Act and, when they have been prepared, certified copies of the official translations of the Conventions and the Resolutions, to each of the Governments invited to send representatives to this Conference.

In witness whereof the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

Done at Brussels this twenty-eighth day of November, 1969.

14. Le texte du présent Acte final qui est le seul texte original en anglais, français, russe et espagnol, ainsi que les textes joints de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Les traductions officielles des Conventions et Résolutions ci-jointes seront établies en langues russe et espagnole, et seront déposées avec le présent Acte final. Le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime adressera une copie certifiée conforme du présent Acte final et, lorsqu'elles auront été établies, des copies certifiées conformes des traductions officielles des Conventions et des Résolutions, à chacun des gouvernements invités à envoyer des représentants à la Conférence.

En foi de quoi les soussignés ont apposé leur signature au présent Acte final.

Fait à Bruxelles, le vingt-huit novembre 1969.

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO INTERVENTION ON THE HIGH SEAS IN CASES OF OIL POLLUTION CASUALTIES

The States Parties to the present Convention,

Conscious of the need to protect the interests of their peoples against the grave consequences of a maritime casualty resulting in danger of oil pollution of sea and coastlines,

Convinced that under these circumstances measures of an exceptional character to protect such interests might be necessary on the high seas and that these measures do not affect the principle of freedom of the high seas,

Have agreed as follows :

Article 1

1. Parties to the present Convention may take such measures on the high seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat of pollution of the sea by oil, following upon a a maritime casualty or acts related to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.

2. However, no measures shall be taken under the present Convention against any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.

Article 2

For the purposes of the present Convention :

1. « maritime casualty » means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or cargo;

Annexe 1

CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'INTERVENTION EN HAUTE MER EN CAS D'ACCIDENT ENTRAINANT OU POUVANT ENTRAINER UNE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Les Etats parties à la présente Convention,

Conscients de la nécessité de protéger les intérêts de leurs populations contre les graves conséquences d'un accident de mer entraînant un risque de pollution de la mer et du littoral par les hydrocarbures,

Convaincus qu'en de telles circonstances des mesures de caractère exceptionnel pourraient être nécessaires en haute mer afin de protéger ces intérêts et que ces mesures ne sauraient porter atteinte au principe de la liberté de la haute mer,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

1. Les Parties à la présente Convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes.

2. Toutefois, aucune mesure ne sera prise en vertu de la présente Convention à l'encontre des bâtiments de guerre ou d'autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service gouvernemental non commercial.

Article 2

Aux fins de la présente Convention :

1. l'expression « accident de mer » s'entend d'un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison.

2. « ship » means :

a) any sea-going vessel of any type whatsoever, and

b) any floating craft, with the exception of an installation or device engaged in the exploration and exploitation of the resources of the sea-bed and the ocean floor and the subsoil thereof;

3. « oil » means crude oil, fuel oil, diesel oil and lubricating oil;

4. « related interests » means the interests of a coastal State directly affected or threatened by the maritime casualty, such as :

a) maritime coastal, port or estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;

b) tourist attractions of the area concerned;

c) the health of the coastal population and the well-being of the area concerned, including conservation of living marine resources and of wildlife;

5. « Organization » means the Inter-Governmental Maritime Organization.

Article 3

When a coastal State is exercising the right to take measures in accordance with Article 1, the following provisions shall apply :

a) before taking any measures, a coastal State shall proceed to consultations with other States affected by the maritime casualty, particularly with the flag State or States;

b) the coastal State shall notify without delay the proposed measures to any persons physical or corporate known to the coastal State, or made known to it during the consultations, to have interests which can resonably be expected to be affected by those measures. The coastal State shall take into account any views they may submit;

c) before any measure is taken, the coastal State may proceed to a consultation with independent experts, whose names shall be chosen from a list maintained by the Organization;

d) in cases of extreme urgency requiring measures to be taken immediately, the coastal State may take measures rendered necessary by the urgency of the situation, without prior notification or consultation or without continuing consultations already begun;

e) a coastal State shall, before taking such measures and during their course, use its best endeavours to avoid any risk to human life, and to afford persons in distress any assistance of which they may

2. l'expression « navire » s'entend :

a) de tout bâtiment de mer quel qu'il soit, et

b) de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploration du fond des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources;

3. l'expression « hydrocarbures » s'entend du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel et de l'huile de graissage;

4. l'expression « intérêts connexes » s'entend des intérêts d'un Etat riverain directement affectés ou menacés par l'accident de mer et qui ont trait notamment :

a) aux activités maritimes côtières, portuaires, ou d'estuaires y compris aux activités de pêcheries, constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés;

b) à l'attrait touristique de la région considérée;

c) à la santé des populations riveraines et au bien-être de la région considérée, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore;

5. l'expression « Organisation » s'entend de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article 3

Le droit d'un Etat riverain de prendre des mesures, conformément à l'article premier, est exercé dans les conditions ci-après :

a) avant de prendre des mesures un Etat riverain consulte les autres Etats mis en cause par l'accident de mer, en particulier le ou les Etats du pavillon;

b) l'Etat riverain notifie sans délai les mesures envisagées aux personnes physiques ou morales qui sont connues de lui ou qui lui ont été signalées au cours des consultations comme ayant des intérêts qui pourraient vraisemblablement être compromis ou affectés par ces mesures. L'Etat riverain prend en considération les avis que ces personnes peuvent lui soumettre;

c) avant de prendre des mesures, l'Etat riverain peut procéder à la consultation d'experts indépendants qui seront choisis sur une liste tenue à jour par l'Organisation;

d) en cas d'urgence appelant des mesures immédiates, l'Etat riverain peut prendre les mesures rendues nécessaires par l'urgence sans notification ou consultations préalables ou sans poursuivre les consultations en cours;

e) l'Etat riverain, avant de prendre de telles mesures et au cours de leur exécution, s'emploie de son mieux à éviter tout risque pour les vies humaines et à apporter aux personnes en détresse toute l'aide

stand in need, and in appropriate cases to facilitate the repatriation of ships' crews, and to raise no obstacle thereto;

f) measures which have been taken in application of Article 1 shall be notified without delay to the States and to the known physical or corporate persons concerned, as well as to the Secretary-General of the Organization.

Article 4

1. Under the supervision of the Organization, there shall be set up and maintained the list of experts contemplated by Article 3 of the present Convention, and the Organization shall make necessary and appropriate regulations in connexion therewith, including the determination of the required qualifications.

2. Nominations to the list may be made by Member States of the Organization and by Parties of this Convention. The experts shall be paid on the basis of services rendered by the State utilizing those services.

Article 5

1. Measures taken by the coastal State in accordance with Article 1 shall be proportionate to the damage actual or threatened to it.

2. Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to achieve the end mentioned in Article 1 and shall cease as soon as that end has been achieved; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of the flag State, third States and of any persons, physical or corporate, concerned.

3. In considering whether the measures are proportionate to the damage, account shall be taken of :

a) the extent and probability of imminent damage if those measures are not taken; and

b) the likelihood of those measures being effective; and

c) the extent of the damage which may be caused by such measures.

Article 6

Any Party which has taken measures in contravention of the provisions of the present Convention causing damage to others, shall be obliged to pay compensation to the extent of the damage caused by measures which exceed those reasonably necessary to achieve the end mentioned in Article 1.

dont elles peuvent avoir besoin, à ne pas entraver et à faciliter, dans les cas appropriés, le rapatriement des équipages des navires;

f) les mesures qui ont été prises en application de l'article premier doivent être notifiées sans délai aux Etats et aux personnes physiques ou morales intéressées qui sont connues, ainsi qu'au Secrétaire général de l'Organisation.

Article 4

1. Sous le contrôle de l'Organisation, sera établie et tenue à jour la liste d'experts visée à l'article 3 de la présente Convention. L'Organisation édicte les règles appropriées à ce sujet et détermine les qualifications requises.

2. Les Etats membres de l'Organisation et les Parties à la présente Convention peuvent soumettre des noms en vue de l'établissement de la liste. Les experts sont rétribués par les Etats ayant recours à eux en fonction des services rendus.

Article 5

1. Les mesures d'intervention prises par l'Etat riverain conformément aux dispositions de l'article premier doivent être proportionnées aux dommages qu'il a effectivement subis ou dont il est menacé.

2. Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles que l'on peut raisonnablement considérer comme nécessaires pour atteindre le but mentionné à l'article premier, et elles doivent prendre fin dès que ce but a été atteint; elles ne doivent pas empiéter sans nécessité sur les droits et intérêts de l'Etat du pavillon, d'Etats tiers ou de toute autre personne physique ou morale intéressée.

3. L'appréciation de la proportionnalité des mesures prises, par rapport aux dommages, est faite, compte tenu :

a) de l'étendue et de la probabilité des dommages imminents, si ces mesures ne sont pas prises,

b) de l'efficacité probable de ces mesures, et

c) de l'ampleur des dommages qui peuvent être causés par ces mesures.

Article 6

Toute Partie à la Convention qui a pris des mesures en contravention avec les dispositions de la présente Convention, causant à autrui un préjudice, est tenue de le dédommager pour autant que les mesures dépassent ce qui est raisonnablement nécessaire pour parvenir aux fins mentionnés à l'article premier.

Article 7

Except as specifically provided, nothing in the present Convention shall prejudice any otherwise applicable right, duty, privilege or immunity or deprive any of the Parties or any interested physical or corporate person of any remedy otherwise applicable.

Article 8

1. Any controversy between the Parties as to whether measures taken under Article 1 were in contravention of the provisions of the present Convention, to whether compensation is obliged to be paid under Article 4, and to the amount of such compensation shall, if settlement by negotiation between the Parties involved or between the Party which took the measures and the physical or corporate claimants has not been possible, and if the Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of the Parties concerned to conciliation or, if conciliation does not succeed, to arbitration, as set out in the Annex to the present Convention.

2. The Party which took the measures shall not be entitled to refuse a request for conciliation or arbitration under provisions of the preceding paragraph solely on the grounds that any remedies under municipal law in its own court have not been exhausted.

Aritcle 9

1. The present Convention shall remain open for signature until the 31st December 1970 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to 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.

Article 10

1. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present

Article 7

Sauf disposition expresse contraire, rien dans la présente Convention ne modifie une obligation et ne porte atteinte à un droit, privilège ou immunité prévus par ailleurs, ou ne prive l'une quelconque des Parties ou autre personne physique ou morale intéressée de tout recours dont elle pourrait autrement disposer.

Article 8

1. Tout différend entre les Parties sur le point de savoir si les mesures prises en application de l'article premier contreviennent aux dispositions de la présente Convention, si une réparation est due en vertu de l'article 6, ainsi que sur le montant de l'indemnité, s'il n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties en cause ou entre la Partie qui a pris les mesures et les personnes physiques ou morales qui demandent réparation, et sauf décision contraire des Parties, sera soumis à la requête de l'une des Parties en cause à la conciliation ou, en cas d'échec de la conciliation, à l'arbitrage, dans les conditions prévues à l'Annexe à la présente Convention.

2. La Partie qui a pris les mesures n'a pas le droit de repousser une demande de conciliation ou d'arbitrage présentée en vertu du paragraphe précédent pour le seul motif que les recours devant ses propres tribunaux ouverts par sa législation nationale n'ont pas tous été épuisés.

Article 9

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

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

a) signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation;

b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

Article 10

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

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la

Convention with respect to all existing Parties or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those Parties shall be deemed to apply to the Convention as modified by the amendment.

Article 11

1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which Governments of fifteen States 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 of the Organization.

2. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it the present Convention shall come into force on the ninetieth day after deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 12

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

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

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 of the Organization.

Article 13

1. The United Nations where it is the administering authority for a territory, or any State Party to the present Convention responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with the appropriate authorities of such territories or take such other measures as may be appropriate, in order to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

2. The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. The United Nations, or any Party which has made a declaration under paragraph 1 of this Article, may at any time after the date on which the Convention has been so extended to any territory, declare by notification in writing to the Secretary-General of the Organization

présente Convention à l'égard de tous les Etats déjà parties à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits Etats, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article 11

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de quinze Etats, soit qu'ils l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit qu'ils ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

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

Article 12

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

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

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

Article 13

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

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

3. L'Organisation des Nations Unies, ou toute Partie ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article, peut à tout moment, après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire, faire connaître, par notification écrite

that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

4. The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization.

Article 14

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

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

Article 15

1. The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall :

a) inform all States which have signed or acceded to the Convention of :

i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;

ii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit;

iii) the extention of the present Convention to any territory under paragraph 1 of Article 13 and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;

b) transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which accede to the present Convention.

Article 16

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

Article 17

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic.

adressée au Secrétaire général de l'Organisation que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

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

Article 14

1. L'Organisation peut convoquer une Conférence ayant pour object de reviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats parties à la présente Convention ayant pour objet de reviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Parties.

Article 15

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

2. Le Secrétaire général de l'Organisation

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;

iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 13 et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;

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

Article 16

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

Article 17

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en

Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at Brussels this twenty-ninth day of November 1969.

est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

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

Fait à Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1969.

ANNEX

Chapter 1

CONCILIATION

Article 1

Provided the Parties concerned do not decide otherwise, the procedure for conciliation shall be in accordance with the rules set out in this Chapter.

Article 2

1. A Conciliation Commission shall be established upon the request of one Party addressed to another in application of Article 8 of the Convention.

2. The request for conciliation submitted by a Party shall consist of a statement of the case together with any supporting documents.

3. If a procedure has been initiated between two Parties, any other Party the nationals or property of which have been affected by the same measures, or which is a coastal State having taken similar measures, may join in the conciliation procedure by giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure unless either of the latter Parties object to such joinder.

Article 3

1. The Conciliation Commission shall be composed of three members : one nominated by the coastal State which took the measures, one nominated by the State the nationals or property of which have been affected by those measures and a third, who shall preside over the Commission and shall be nominated by agreement between the two original members.

2. The Conciliators shall be selected from a list previously drawn up in accordance with the procedure set out in Article 4 below.

3. If within a period of 60 days from the date of receipt of the request for conciliation, the Party to which such request is made has not given notice to the other Party to the controversy of the nomination of the Conciliator for whose selection it is responsible, or if, within

ANNEXE

Chapitre 1

DE LA CONCILIATION

Article 1

A moins que les Parties intéressées n'en conviennent autrement, la procédure de conciliation est organisée conformément aux dispositions du présent chapitre.

Article 2

1. Sur demande adressée par l'une des Parties à une autre Partie en application de l'article 8 de la Convention, il est constitué une Commission de conciliation.

2. La demande de conciliation présentée par une Partie contient l'objet de la demande ainsi que toutes pièces justificatives à l'appui de son exposé du cas.

3. Si une procédure a été engagée entre deux Parties, toute autre Partie dont les ressortissants ou les biens ont été affectés par les mesures considérées ou qui, en sa qualité d'Etat riverain, a pris des mesures analogues, peut se joindre à la procédure de conciliation en en avisant par écrit les Parties qui sont engagées dans cette procédure, à moins qu'une de celles-ci ne s'y oppose.

Article 3

1. La Commission de conciliation est composée de trois membres : un membre nommé par l'Etat riverain qui a pris les mesures d'intervention, un membre nommé par l'Etat dont relèvent les personnes ou les biens affectés par ces mesures, et un troisième membre, désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence de la Commission.

2. Ces conciliateurs sont choisis sur une liste de personnes établie à l'avance selon la procédure fixée à l'article 4 ci-dessous.

3. Si dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la demande de conciliation, la Partie à laquelle elle est adressée n'a pas notifié à l'autre Partie au différend la désignation du conciliateur

a period of 30 days from the date of nomination of the second of the members of the Commission to be designated by the Parties, the first two Conciliators have not been able to designate by common agreement the Chairman of the Commission, the Secretary-General of the Organization shall upon request of either Party and within a period of 30 days, proceed to the required nomination. The members of the Commission thus nominated shall be selected from the list prescribed in the preceding paragraph.

4. In no case shall the Chairman of the Commission be or have been a national or one of the original Parties to the procedure, whatever the method of his nomination.

Article 4

1. The list prescribed in Article 3 above shall consist of qualified persons designated by the Parties and shall be kept up to date by the Organization. Each Party may designate for inclusion on the list four persons, who shall not necessarily be its nationals. The nominations shall be for periods of six years each and shall be renewable.

2. In the case of the decease or resignation of a person whose name appears on the list, the Party which nominated such person shall be permitted to nominate a replacement for the remainder of the term of office.

Article 5

1. Provided the Parties do not agree otherwise, the Conciliation Commission shall establish its own procedures, which shall in all cases permit a fair hearing. As regards examination, the Commission, unless it unanimously decides otherwise, shall conform with the provisions of Chapter III of the Hague Convention for the Peaceful Settlement of International Disputes of the 18th October 1907.

2. The Parties shall be represented before the Conciliation Commission by agents whose duty shall be to act as intermediaries between the Parties and the Commission. Each of the Parties may seek also the assistance of advisers and experts nominated by it for this purpose and may request the hearing of all persons whose evidence the Party considers useful.

3. The Commission shall have the right to request explanations from agents, advisers and experts of the Parties as well as from any persons whom, with the consent of their Governments, it may deem useful to call.

Article 6

Provided the Parties do not agree otherwise, decisions of the Conciliation Commission shall be taken by a majority vote and the Com-

dont le choix lui incombe, ou si, dans un délai de 30 jours, à compter de la nomination du second des membres de la Commission désigné par les parties, les deux premiers conciliateurs n'ont pu désigner de commun accord le Président de la Commission, le Secrétaire général de l'Organisation effectue, à la requête de la Partie la plus diligente et dans un délai de 30 jours les nominations nécessaires. Les membres de la Commission ainsi désignés sont choisis sur la liste visée au paragraphe précédent.

4. En aucun cas le Président de la Commission ne doit avoir ou avoir eu la nationalité d'une des Parties qui ont engagé la procédure, quel que soit le mode de sa désignation.

Article 4

1. La liste visée à l'article 3 ci-dessus est constituée de personnes qualifiées désignées par les Parties et est tenue à jour par l'Organisation. Chaque Partie peut désigner pour figurer sur la liste quatre personnes qui ne sont pas nécessairement ses ressortissants. Les désignations sont faites pour des périodes de six ans renouvelables.

2. En cas de décès ou de démission d'une personne figurant sur la liste, la Partie ayant nommé cette personne peut désigner un remplaçant pour la durée du mandat restant à courir.

Article 5

1. Sauf accord contraire des Parties, la Commission de conciliation établit son règlement intérieur et, dans tous les cas, la procédure est contradictoire. En matière d'enquête, la Commission, à moins qu'elle n'en décide autrement à l'unanimité, se conforme aux dispositions du titre III de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des conflits internationaux.

2. Les Parties sont représentées auprès de la Commission de conciliation par des agents ayant mission de servir d'intermédiaires entre elles et la Commission. Chacune des Parties peut, en outre, se faire assister par des conseillers et experts nommés par elle à cet effet et demander l'audition de toute personne dont le témoignage lui paraît utile.

3. La Commission a la faculté de demander des explications aux agents, conseillers et experts des Parties, ainsi qu'à toute personne qu'elle jugerait utile de faire comparaître avec l'assentiment de son gouvernement.

Article 6

Sauf accord contraire des Parties, les décisions de la Commission de conciliation sont prises à la majorité des voix et la Commission ne

mission shall not pronounce on the substance of the controversy unless all its members are present.

Article 7

The Parties shall facilitate the work of the Conciliation Commission and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal :

a) provide the Commission with the necessary documents and information;

b) enable the Commission to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

Article 8

The task of the Conciliation Commission will be to clarify the matters under dispute, to assemble for this purpose all relevant information by means of examination or other means, and to endeavour to reconcile the Parties. After examining the case, the Commission shall communicate to the Parties a recommendation with appears to the Commission to be appropriate to the matter and shall fix a period of not more than 90 days within which the Parties are called upon to state whether or not they accept the recommendation.

Article 9

The recommendation shall be accompanied by a statement of reasons. If the recommendation does not represent in whole or in part the unanimous opinion of the Commission, any Conciliator shall be entitled to deliver a separate opinion.

Article 10

A conciliation shall be deemed unsuccessful if, 90 days after the Parties have been notified of the recommendation, either Party shall not have notified the other Party of its acceptance of the recommendation. Conciliation shall likewise be deemed unsuccessful if the Commission shall not have been established within the period prescribed in the third paragraph of Article 3 above, or provided the Parties have not agreed otherwise, if the Commission shall not have issued its recommendation within one year from the date on which the Chairman of the Commission was nominated.

Article 11

1. Each member of the Commission shall receive remuneration for his work, such remuneration to be fixed by agreement between the Parties which shall each contribute an equal proportion.

2. Contributions for miscellaneous expenditure incurred by the work of the Commission shall be apportioned in the same manner.

peut se prononcer sur le fond du différend que si tous ses membres sont présents.

Article 7

Les Parties facilitent les travaux de la Commission de conciliation; à cette fin, conformément à leur législation et en usant des moyens dont elles disposent, les Parties :

a) fournissent à la Commission tous documents et informations utiles;

b) mettent la Commission en mesure d'entrer sur leur territoire pour entendre les témoins ou experts et pour examiner les lieux.

Article 8

La Commission de conciliation a pour tâche d'élucider les questions en litige, de recueillir à cette fin toutes les informations utiles, par voie d'enquête ou autrement, et de s'efforcer de concilier les parties. Après examen de l'affaire, elle notifie aux Parties la recommandation qui lui paraît appropriée et leur impartit un délai ne dépassant pas 90 jours pour signifier leur acceptation ou leur rejet de ladite recommandation.

Article 9

La recommandation doit être motivée. Si la recommandation ne reflète pas en totalité ou en partie l'opinion unanime de la Commission, tout conciliateur a le droit de faire connaître séparément son opinion.

Article 10

La conciliation est réputée avoir échoué si, 90 jours après la notification de la recommandation aux Parties, aucune d'entre elles n'a notifié à l'autre Partie son acceptation de la recommandation. La conciliation est également réputée avoir échoué si la Commission n'a pu être constituée dans les délais prévus au troisième paragraphe de l'article 3 ci-dessus, ou sauf accord contraire des Parties si la Commission n'a pas rendu sa recommandation dans un délai d'un an à compter de la date de désignation du Président de la Commission.

Article 11

1. Chacun des membres de la Commission reçoit des honoraires dont le montant est fixé d'un commun accord entre les Parties qui en supportent chacune une part égale.

2. Les frais généraux occasionnés par le fonctionnement de la Commission sont réparties de la même façon.

Article 12

The parties to the controversy may at any time during the conciliation procedure decide in agreement to have recourse to a different procedure for settlement of disputes.

Chapter II

ARBITRATION

Article 13

1. Arbitration procedure, unless the Parties decide otherwise, shall be in accordance with the rules set out in this Chapter.

2. Where conciliation is unsuccessful, a request for arbitration may only be made within a period of 180 days following the failure of conciliation.

Article 14

The Arbitration Tribunal shall consist of three members : one Arbitrator nominated by the coastal State which took the measures, one Arbitrator nominated by the State the nationals or property of which have been affected by those measures, and another Arbitrator who shall be nominated by agreement between the two first-named, and shall act as its Chairman.

Article 15

1. If, at the end of a period of 60 days from the nomination of the second Arbitrator, the Chairman of the Tribunal shall not have been nominated, the Secretary-General of the Organization upon request of either Party shall within a further period of 60 days proceed to such nomination, selecting him from a list of qualified persons previously drawn up in accordance with the provisions of Article 4 above. This list shall be separate from the list of experts prescribed in Article 4 of the Convention and from the list of Conciliators prescribed in Article 4 of the present Annex; the name of the same person may, however, appear both on the list of Conciliators and on the list of Arbitrators. A person who has acted as Conciliator in a dispute may not, however, be chosen to act as Arbitrator in the same matter.

2. If, within a period of 60 days from the date of the receipt of the request, one of the Parties shall not have nominated the member of the Tribunal for whose designation it is responsible, the other Party may directly inform the Secretary-General of the Organization who shall nominate the Chairman of the Tribunal within a period of 60

Article 12

Les parties au différend peuvent à tout moment de la procédure de conciliation décider d'un commun accord de recourir à une autre procédure de règlement des différends.

Chapitre II

DE L'ARBITRAGE

Article 13

1. A moins que les Parties n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions du présent chapitre.

2. En cas d'échec de la conciliation, la demande d'arbitrage doit être présentée dans les 180 jours qui suivent cet échec.

Article 14

Le tribunal arbitral est composé de trois membres; un arbitre nommé par l'Etat riverain qui a pris les mesures d'intervention, un arbitre nommé par l'Etat dont relèvent les personnes ou les biens affectés par ces mesures, et un autre arbitre qui assume la présidence du tribunal désigné d'un commun accord par les deux premiers.

Article 15

1. Si au terme d'un délai de 60 jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, le Président du tribunal n'a pas été désigné, le Secrétaire général de l'Organisation, à la requête de la Partie la plus diligente, procède, dans un nouveau délai de 60 jours, à sa désignation en le choisissant sur une liste de personnes qualifiées, établie à l'avance dans les conditions prévues à l'article 4 ci-dessus. Cette liste est distincte de la liste d'experts prévue à l'article 4 de la Convention et de la liste des conciliateurs prévue à l'article 4 ci-dessus, la même personne pouvant toutefois figurer sur la liste de conciliateurs et sur celle d'arbitres. Une personne qui aurait agi en qualité de conciliateur dans un litige ne peut cependant pas être choisi comme arbitre dans la même affaire.

2. Si dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la requête, l'une des Parties n'a pas procédé à la désignation qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre Partie peut saisir directement le Secrétaire général de l'Organisation, qui pourvoit à la désigna-

days, selecting him from the list prescribed in paragraph 1 of the present Article.

3. The Chairman of the Tribunal shall, upon nomination, request the Party which has not provided an Arbitrator, to do so in the same manner and under the same conditions. If the Party does not make the required nomination, the Chairman of the Tribunal shall request the Secretary-General of the Organization to make the nomination in the form and conditions prescribed in the preceding paragraph.

4. The Chairman of the Tribunal, if nominated under the provisions of the present Article, shall not be or have been a national of one of the Parties concerned, except with the consent of the other Party or Parties.

5. In the case of the decease or default of an Arbitrator from whose nomination one of the Parties is responsible, the said Party shall nominate a replacement within a period of 60 days from the date of decease or default. Should the said Party not make the nomination, the arbitration shall proceed under the remaining Arbitrators. In the case of decease or default of the Chairman of the Tribunal, a replacement shall be nominated in accordance with the provisions of Article 14 above, or in the absence of agreement between the members of the Tribunal within a period of 60 days of the decease or default, according to the provisions of the present Article.

Article 16

If a procedure has been initiated between two Parties, any other Party, the nationals or property of which have been affected by the same measures or which is a coastal State having taken similar measures, may join in the arbitration procedure by giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure unless either of the latter Parties object to such joinder.

Article 17

Any Arbitration Tribunal established under the provisions of the present Annex shall decide its own rules of procedure.

Article 18

1. Decisions of the Tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any controversy laid before it, shall be taken by majority vote of its members; the absence or abstention of one of the members of the Tribunal for whose nomination the Parties were responsible shall not constitute an impediment to the Tribunal reaching a decision. In cases of equal voting, the Chairman shall cast the deciding vote.

2. The Parties shall facilitate the work of the Tribunal and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal :

tion du Président du tribunal dans un délai de 60 jours en le choisissant sur la liste visée au paragraphe 1 du présent article.

3. Le Président du tribunal, dès sa désignation, demande à la Partie qui n'a pas constitué arbitre de le faire dans les mêmes formes et conditions. Si elle ne procède pas à la désignation qui lui est ainsi demandée, le Président du tribunal demande au Secrétaire général de l'Organisation de pourvoir à cette désignation dans les formes et conditions prévues au paragraphe précédent.

4. Le Président du tribunal, s'il est désigné en vertu des dispositions du présent article, ne doit pas être ou avoir été de nationalité d'une des Parties, sauf consentement de l'autre ou des autres Parties.

5. En cas de décès ou de défaut d'un arbitre dont la désignation incombait à une Partie, celle-ci désigne son remplacement dans un délai de 60 jours à compter du décès ou du défaut. Faute pour elle de le faire, la procédure se poursuit avec les arbitres restants. En cas de décès ou de défaut du Président du tribunal, son remplaçant est désigné dans les conditions prévues à l'article 14 ci-dessus ou, à défaut d'accord entre les membres du tribunal dans les 60 jours du décès ou de défaut, dans les conditions prévues au présent article.

Article 16

Si une procédure a été engagée entre deux Parties, toute autre Partie dont les ressortissants ou les biens ont été affectés par les mesures considérées, ou qui, en sa qualité d'Etat riverain, a pris des mesures analogues, peut se joindre à la procédure d'arbitrage en avisant par écrit les Parties qui ont engagé cette procédure à moins que l'une de celles-ci ne s'y oppose.

Article 17

Tout tribunal arbitral constitué aux termes de la présente Annexe, établit ses propres règles de procédure.

Article 18

1. Les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur le différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal dont la désignation incombait aux Parties ne faisant pas obstacle à la possibilité pour le tribunal de statuer. En cas de partage des voix, la voix du Président est prépondérante.

2. Les Parties facilitent les travaux du tribunal; à cette fin, conformément à leur législation et en usant des moyens dont elles disposent, les Parties :

a) provide the Tribunal with the necessary documents and information;

b) enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

3. Absence or default of one Party shall not constitute an impediment to the procedure.

Article 19

1. The award of the Tribunal shall be accompanied by a statement of reasons. It shall be final and without appeal. The Parties shall immediately comply with the award.

2. Any controversy which may arise between the Parties as regards interpretation and execution of the award may be submitted by either Party for judgment to the Tribunal which made the award, or, if it is not available, to another Tribunal constituted for this purpose in the same manner as the original Tribunal.

a) fournissent au tribunal tous documents et informations utiles;
b) mettent le tribunal en mesure d'entrer sur leur territoire pour entendre les témoins ou experts et pour examiner les lieux.

3. L'absence ou le défaut d'une Partie ne fait pas obstacle à la procédure.

Article 19

1. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans recours. Les Parties doivent s'y conformer sans délai.

2. Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation et l'exécution de la sentence peut être soumis par la Partie la plus diligente au jugement du tribunal qui l'a rendue ou, si ce dernier ne peut être saisi, d'un autre tribunal constitué à cet effet de la même manière que le premier.

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

The States Parties to the present Convention,

Conscious of the dangers of pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of 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

For the purposes of this Convention :

1. « Ship » means any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, actually carrying oil in bulk as cargo.

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. « Owner » means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person 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, « owner » shall mean such company.

4. « State of the ship's registry » means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.

5. « Oil » means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSIBILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Les Etats parties à la présente Convention,

Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

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

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

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

Au sens de la présente Convention :

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

2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.

3. « Propriétaire » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie.

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

5. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de

6. « Pollution damage » means loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, and includes the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

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.

9. « Organization » means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 2

This Convention shall apply exclusively to pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a Contracting State and to preventive measures taken to prevent or minimize such damage.

Article 3

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident.

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage :

a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or

b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or

c) 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.

3. If the owner 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

graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

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

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

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

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

Article 2

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

Article 3

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

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

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la

of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

4. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against the servants or agents of the owner.

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

Article 4

When oil has escaped or has been discharged from two or more ships, and pollution damage results therefrom, the owners 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 5

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount of 2,000 francs for each ton of the ship's tonnage. However, this aggregate amount shall not in any event exceed 210 million francs.

2. If the incident occurred as a result of the actual fault or privity of the owner, he shall not be entitled to avail himself of the limitation provided in paragraph 1 of this Article.

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article 9. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adcquate by the Court or another competent authority.

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid,

négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

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

Article 4

Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article 3, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 5

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 2.000 francs par tonneau de jauge du navire. Toutefois ce montant total ne peut en aucun cas excéder 240 millions de francs.

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

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article 9. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat contractant sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

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

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée,

acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this Article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this Article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

9. The franc mentioned in this Article shall be a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which the fund is being constituted on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above on the date of the constitution of the fund.

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage. In the case of a ship which cannot be measured in accordance with the normal rules of tonnage measurement, the ship's tonnage shall be deemed to be 40 per cent of the weight in tons (of 2240 lbs) of oil which the ship is capable of carrying.

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even in the event of the actual fault or privity of the owner but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article 6

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article 5, and is entitled to limit his liability,

à concurrence du montant qu'elle a payé aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

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

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

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

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

10. Aux fins du présent article, on entend par jauge du navire la jauge nette, augmentée du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils moteurs, a été déduit de la jauge brute pour déterminer la jauge nette. Lorsqu'il s'agit d'un navire qui ne peut être jaugé conformément aux règles usuelles de jaugeage, la jauge est réputée égale à 40 pour cent du poids, exprimé en tonnes de 2.240 livres, des hydrocarbures que le navire peut transporter.

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

Article 6

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article 5 et est en droit de limiter sa responsabilité,

a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

Article 7

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article 5, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.

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. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 of this Article have been complied with. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars :

a) name of ship and port of registration;

b) name and principal place of business of owner;

c) type of security;

d) 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;

e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4. 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.

a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

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

Article 7

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article 5, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

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

a) nom du navire et port d'immatriculation;

b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;

c) type de garantie;

d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;

e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

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

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

5. 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 4 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.

6. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, irrespective of the actual fault or privity of the owner, avail himself of the limits of liability prescribed in Article 5, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this Article.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

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

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

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 5, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

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

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

11. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this Article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, 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 authorities 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 limits prescribed by Article 5, paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

Article 8

Rights of 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 after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Article 9

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory including the territorial sea of one or more Contracting States, or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

3. After the fund has been constituted in accordance with Article 5 the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 5, paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article 8

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article 9

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

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

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article 5, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article 10

1. Any judgment 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 recognized in any Contracting State, except :

a) where the judgment was obtained by fraud; or

b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contracting State 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

1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

2. With respect to ships owned by a Contracting State 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 12

This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which the Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

Article 13

1. The present Convention shall remain open for signature until the 31st December 1970 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by :

a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

Article 10

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article 9, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf :

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement;

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

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

Article 11

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

2. En ce qui concerne les navires appartenant à un Etat contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque Etat est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 9, et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

Article 12

La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non conrtactants du fait de ces conventions.

Article 13

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

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

a) signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation;

b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

c) accession.

Article 14

1. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Convention with respect to all existing Contracting States, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those Contracting States, shall be deemed to apply to the Convention as modified by the amendment.

Article 15

1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which Governments of eight States including five States each with not less than 1,000,000 gross tons of tanker tonnage 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 of the Organization.

2. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it the present Convention shall come into force on the ninetieth day after deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 16

1. The present Convention may be denounced by any Contracting State at any time after the date on which the Convention comes into force for that State.

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

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 of the Organization.

Article 17

1. The United Nations, where it is the administering authority for a territory, or any Contracting State responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with the appropriate authorities of such territory or take such other measures as may be appropriate, in order to extend the present Convention

b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

Article 14

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

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

Article 15

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

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

Article 16

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

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

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

Article 17

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Etat contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée, pour lui étendre l'application de la

to that territory and may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

2. The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. The United Nations, or any Contracting State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article, may at any time after the date on which the Convention has been so extended to any territory declare by notification in writing to the Secretary-General of the Organization that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

4. The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization.

Article 18

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

2. The Organization shall convene a Conference of the Contracting States for revising or amending the present Convention at the request of not less than one-third of the Contracting States.

Article 19

1. The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall :

a) inform all States which have signed or acceded to the Convention of

i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;

ii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit;

iii) the extension of the present Convention to any territory under paragraph 1 of Article 17 and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;

présente Convention et, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître qu'une telle extension a eu lieu.

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

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

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

Article 18

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

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

Article 19

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

2. Le Secrétaire général de l'Organisation :

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;

iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 17 et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;

b) transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which accede to the present Convention.

Article 20

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

Article 21

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In withness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at Brussels this twenty-ninth day of November 1969.

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

Article 20

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

Article 21

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

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

Fait à Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1969.

ANNEX

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

Issued in accordance with the provisions of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and address of 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 Oil Pollution Damage, 1969.

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)

At ..... On .....
(Place) (Date)

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

ANNEXE

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU D'AUTRE GARANTIE FINANCIERE RELATIVE A LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Etabli conformément aux dispositions de l'article 7 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

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

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article 7 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie .....

.....

Durée de la garantie .....

.....

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

Nom .....

Adresse .....

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....

.....

(nom complet de l'Etat)

fait a ..... le .....

(lieu) (date)

.....

(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

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 thane 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 the Security » must stipulate the date on which such security takes effect.

RESOLUTION ON INTERNATIONAL CO-OPERATION CONCERNING POLLUTANTS OTHER THAN OIL

The States represented at the Conference,

In adopting the International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (hereinafter referred to as « the Convention »);

Noting that pollution may be caused by agents other than oil;

Recognizing that the limitation of the Convention to oil is not intended to abridge any right of a coastal State to protect itself against pollution by any other agent;

Pending the entry into force of an international Instrument concerning pollution by such other agents or that there should be an extension of the Convention to such pollution;

Recommend that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should intensify its work, in collaboration with all interested international organizations, on all aspects of pollution by agents other than oil;

Further recommend that Contracting States which become involved in a case of pollution danger by agents other than oil co-operate as appropriate in applying wholly or partially the provisions of the Convention.

Notes explicatives

1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
4. Dans la rubrique « Durée de la garantie », il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

RESOLUTION SUR LA COOPERATION INTERNATIONALE EN MATIERE DE POLLUTION PAR DES AGENTS AUTRES QUE LES HYDROCARBURES

Les Etats représentés à la Conférence,

En adoptant la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommée « La Convention »);

Notant que la pollution peut être causée par des agents autres que les hydrocarbures;

Reconnaissant qu'en limitant aux hydrocarbures le champ d'application de la Convention, l'on n'a voulu porter atteinte en aucune matière au droit de l'Etat riverain de se protéger contre la pollution causée par tout autre agent;

Dans l'attente qu'un instrument international relatif à la pollution par de tels agents entre en vigueur ou qu'intervienne l'élargissement de la Conveniton à une telle pollution;

Recommandent que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime intensifie, en collaboration avec toutes les autres organisations internationales intéressées, ses travaux relatifs aux différents aspects de la pollution par des agents autres que les hydrocarbures;

Rcommandent en outre qu'en cas de risque de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, les Etats contractants intéressés coopèrent, s'il y a lieu, à l'application totale ou partielle des dispositions de la Convention.

RESOLUTION ON ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL COMPENSATION FUND FOR OIL POLLUTION DAMAGE

The International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969,

Noting that the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, although it lays down the principle of strict liability and provides for a system of compulsory insurance or other financial guarantee for ships carrying oil in bulk as cargo, does not afford full protection for victims in all cases,

Recognizing the view having emerged during the Conference that some form of supplementary scheme in the nature of an international fund is necessary to ensure that adequate compensation will be available for victims of large scale oil pollution incidents,

Taking account of the report submitted by the working party set up by the Committee of the Whole II to study the problems relating to the constitution of an international compensation fund,

Realising, however, that the time available for the Conference has not made it possible to give full consideration to all aspects of such a compensation scheme,

Requests the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to elaborate as soon as possible, through its Legal Committee and other appropriate legal bodies, a draft for a compensation scheme based upon the existence of an International Fund,

Considers that such a compensation scheme should be elaborated taking into account as a foundation the following principles :

1. Victims should be fully and adequately compensated under a system based upon the principle of strict liability.

2. The fund should in principle relieve the shipowner of the additional financial burden imposed by the present Convention.

Requests IMCO to convene, not later than the year 1971, an International Legal Conference for the consideration and adoption of such a new composition scheme.

RESOLUTION SUR LA CREATION D'UN FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR DOMMAGES CAUSES PAR LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

La Conférence juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer,

Constatant que la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui, tout en établissant le principe de la responsabilité objective et en prévoyant un système d'assurance ou d'autre garantie financière obligatoire pour les navires transportant des hydrocarbures en vrac à titre de cargaison, n'offre pas dans tous les cas une protection totale aux victimes,

Rappelant l'opinion qui s'est dégagée pendant la Conférence et suivant laquelle un dispositif complémentaire, de forme quelconque, comportant un fonds international est nécessaire pour assurer une indemnisation satisfaisante aux victimes d'événements importants de pollution par les hydrocarbures,

Tenant compte du rapport présenté par le Groupe de travail que la Commission plénière II avait constitué pour étudier les questions relatives à la création d'un fonds international d'indemnisation,

Consciente toutefois du fait que le temps dont disposait la Conférence ne lui a pas permis d'étudier à fond dans tous ses aspects un tel plan d'indemnisation,

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à élaborer aussi rapidement que possible, par l'intermédiaire de son Comité juridique et d'autres organes juridiques compétents, un projet de plan d'indemnisation consacrant l'existence d'un fonds international,

Considère que ledit plan devrait être fondé sur les grands principes suivants :

1. Les victimes doivent être indemnisées de façon pleinement satisfaisante en vertu d'un système qui se fonde sur le principe de la responsabilité objective.

2. Le fonds doit en principe exonérer le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire qui lui est imposée par la présente Convention,

Invite l'OMCI à convoquer, en 1971 au plus tard, une conférence juridique internationale pour l'examen et l'adoption de ce nouveau plan d'indemnisation.

RESOLUTION ON REPORT OF THE WORKING GROUP ON THE FUND

The Conference,

Having taken note of the report of the Working Group on the « Fund », LEG/CONF/C.2/WP.45,

Requests the Inter-Governemental Maritime Consultative Organization to consider this report in connexion with further work with regard to the « Fund ».

Translations by Mr. William Mc Alpin, reviewed by Madame A. Van Varenbergh.

RESOLUTION SUR LE RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL RELATIF AU « FONDS »

La Conférence,

Ayant pris acte du rapport du Groupe de travail relatif au « Fonds », (LEG/CONF/C.2/WP.45),

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à étudier ce rapport en vue de la suite des travaux portant sur le « Fonds ».

Les traductions ont été préparées par Monsieur William Mc Alpin et revues par Madame A. Van Varenbergh.

INDEX

TOKYO CONFERENCE (4)
CONFERENCE DE TOKYO (4)
« TORREY CANYON » (3)
CONVENTION 1969

Page

Minutes of the Plenary Session « Torrey Canyon »
Friday, 4th April 1969 2

Procès-verbaux de la Séance Plénière « Torrey Canyon »
vendredi, 4 april 1969 3

Amendments
Germany, Greece, Norway, TC-T15 46
Italy, Belgium, France, TC-T17 62
Norway, TC-T18 62
Netherlands, TC-T20, TC-T22, TC-T24 70-72-74
U.S.A., TC-T21 70
Ireland, TC-T23 72

Draft Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage,
TC-T16 48
TC-T26 76

Resolutions
Sweden, Draft Resolution, TC-T19A 64
Sweden, Alternative Resolution, TC-T19B 68
Ireland, Draft Resolution, TC-T25 74

Amendements
Allemagne, Grèce, Norvège, TC-T15 47
Italie, Belgique, France, TC-T17 63
Norvège, TC-T18 63
Pays-Bas, TC-T20, TC-T22, TC-T24 71-73-75
Etats-Unis, TC-T21 71
Irlande, TC-T23 73

Projet de Convention sur la Responsabilité Civile pour Dommages par Pollution
TC-T16 49
TC-T26 77

Résolutions

Suède,Projet de résolution, TC-T19A 65
Suède, Résolution de rechange, TC-T19B 69
Irlande, Projet de résolution, TC-T25 75

IMCO - BRUSSELS INTERNATIONAL LEGAL CONFERENCE ON MARITIME POLLUTION DAMAGE, 1969

OMCI - CONFERENCE JURIDIQUE INTERNATIONALE DE BRUXELLES 1969 SUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION DES EAUX DE MER

Page

Final Act 90
Acte Final 91

International Conference relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties 98

Convention Internationale sur l'Intervention en Haute Mer en cas d'Accident entraînant ou pouvant entraîner une Pollution par les Hydrocarbures 99

Annex - Conciliation 112

Annexe - Conciliation 113

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 124

Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures 125

Resolution on International Co-operation concerning Pollutants other than Oil 148

Résolution sur la Coopération Internationale en matière de Pollution par des Agents autres que les Hydrocarbures 149

Resolution on Establishment of an International Compensation Fund for Oil Pollution Damage 150

Résolution sur la création d'un Fonds International d'Indemnisation pour Dommages causés par la Pollution par les Hydrocarbures 151

Resolution on Report of the Working Group of the Fund 152

Résolution sur le Rapport du Groupe de Travail relatif au « Fonds » 153

C.M.I. DOCUMENTATION 1970

The amount of the subscription for 1970 has been fixed at Belgian Francs 500,— per year (forwarding by surface mail). The National Associations may group their orders. The subscription will be handled by the Administrative Secretariat. Payment can be made by cheque payable at Antwerp, or by bank transfer to account N° 10353 of the International Maritime Committee with the Société Générale de Banque, Antwerp, or by postal transfer into the Postal Cheque Office, Brussels account N° 1015.58 Henry Voet-Génicot/C.M.I., Borzestraat 17, B-2000 - Antwerp (Belgium).

DOCUMENTATION C.M.I. 1970

Le prix de l'abonnement a été fixé, pour l'année 1970, à Francs Belges 500,— par an (expédition par voie maritime). Les Associations Nationales peuvent faire des commandes groupées. Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif. Le paiement pourra être effectué par chèque payable à Anvers, ou par virement bancaire au compte N° 10353 dont le Comité Maritime International est titulaire à la Société Générale de Banque à Anvers ou par virement postal à l'Office des Comptes Chèques Postaux, à Bruxelles au compte N° 1015.58 en faveur de Henry Voet-Génicot — Compte C.M.I., Borzestraat 17, B-2000 - Antwerpen (Belgique).