

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1975

II

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

1

SEA TERMINALS

**LIABILITY OF SEA TERMINALS -
SOME PRELIMINARY THOUGHTS**

SEA TERMINALS

**RESPONSABILITE DES « SEA TERMINALS » -
QUELQUES IDEES PRELIMINAIRES**

LIABILITY OF SEA TERMINALS SOME PRELIMINARY THOUGHTS

1. Purpose and scope of the CMI study

1. 1. Purpose of the study

Liability problems can never be discussed merely as matters of legal theory. No matter how well the « basis of liability » is refined and similar legal questions are solved, the practical realities will control how claimants get the desired compensation. Let us take a look at a « classical example from the contract type of bailment (*depositum*) ». A person claimed that he had tendered a valuable Chinese vase for storage and that it was damaged upon redelivery. He then had to face the following objections :

1. The vase had never been received for storage.
2. If it had been received, it was already damaged then.
3. In any event, the vase was not damaged at the time when it was re-delivered.

The above example might illustrate the practical problems that those who seek compensation from sea terminals might encounter. But this does not mean that we should surrender without having tried to achieve an international regulation.

The Executive Council of the CMI, upon the recommendations of some National Associations, decided to initiate a study regarding the liability of sea terminals in major ports and a questionnaire has been sent out with some preliminary questions (S.T. 1/XII-74). Eleven Associations have kindly submitted their replies and further replies are expected in due course. However, already at this early stage, it is possible to draw a few preliminary conclusions on the basis of the available material.

RESPONSABILITE DES SEA-TERMINALS QUELQUES REFLEXIONS PRELIMINAIRES (*)

1. Objet et étendue de l'étude du CMI

1.1. *Objet de l'étude*

Les problèmes de responsabilité ne se discutent jamais seulement comme des questions de théorie juridique. Peu importe que les fondements de la responsabilité soient parfaitement mis au point et que d'autres questions juridiques comparables soient convenablement résolues, les réalités pratiques détermineront comment les demandeurs obtiendront une indemnisation satisfaisante. Prenons un exemple classique, celui du contrat type de dépôt (*depositum*). Une personne s'est plaint de ce que ayant remis en dépôt un vase de Chine de valeur, on le lui a restitué endommagé. Elle aura alors à affronter les objections suivantes :

1. Le vase n'a jamais été reçu en dépôt.
2. S'il l'a été, il était déjà endommagé au moment de la réception.
3. De toute façon, le vase n'était pas endommagé lorsqu'il a été restitué.

L'exemple ci-dessus pourra illustrer les problèmes pratiques que ceux qui réclament une indemnisation aux Sea-Terminals pourraient rencontrer. Mais cela ne veut pas dire qu'il faut renoncer à tenter de mettre au point une réglementation internationale sur cette question.

Le Conseil Exécutif du CMI, sur les recommandations de quelques Associations Nationales, a décidé de lancer une étude concernant la responsabilité des Sea-Terminals dans les grands ports et un questionnaire a été envoyé avec quelques questions préliminaires (S.T. 1/XII-74). Onze Associations nous ont aimablement communiqué leur réponse et d'autres réponses sont attendues et viendront en leur temps. Cependant, il est possible dès maintenant de tirer quelques conclusions préliminaires sur la base des premières réponses fournies. On espère que ceci incitera celles des Associations qui n'ont pas encore répondu à contribuer à l'étude ultérieure de la question.

(*) Note : La traduction en langue française a été élaborée par les soins de l'Association Française du Droit Maritime.

The study is connected with the sea carrier's liability under the 1924 Brussels Convention (the Hague Rules) and the 1968 Protocol thereto (the Hague-Visby Protocol) as well as the revision work pending within UNCITRAL. But it can also be regarded as dealing with an entirely separate legal problem worthy of international unification. The study purports to investigate the present situation, the need for a unification of the law and, if any such need should exist, how the unification should be implemented.

While the sea carrier's liability has always been in the focus of attention, the risk of loss of or damage to cargo before loading and after discharge and the liability therefore has customarily been considered a secondary phenomenon. The sea carrier has tried to protect himself behind the shield of the traditional « tackle-to-tackle » principle purporting to relieve him from any liability before loading and after discharge, so far with a certain amount of success in view of the express provisions of art. 1 e and art. 7 of the Hague Rules. However, in liner trade, the cargo-owner seldom tenders the cargo to and takes delivery thereof from the sea carrier *directly*. A number of cargo handling enterprises (stevedoring and lighterage companies (crane operators etc.) as well as private and public bodies, directly or indirectly engaged in the supervision and storage of the cargo before loading and after discharge, will frequently enter the scene as *intermediaries*. And indeed, the risk of loss of and damage to cargo is probably greater in these periods before loading and particularly after discharge, than during the sea carriage itself. This being so, an effort to create a satisfactory protection for the cargo-owner during the carriage as such — even if taken in the broader sense and including cargo-handling in connection with loading and discharge — is hardly worthwhile if it were not to be completed by a reasonable protection in the pre-shipment and after shipment stages. Indeed, is it surprising that one has paid so much attention to the sea carrier's duty to ascertain the conformity of the goods with the description in the bill of lading and his liability for such description. The protection of the bill of lading holder, in many cases, becomes illusory anyway, if he has to depend on the possibility to turn against a number of enterprises with varying liabilities (if any) which some way or another handle or take care of the cargo after discharge and before it comes into the actual possession of the consignee. It is certainly no exaggeration to say that the relative protection of the bill of lading holder achieved by the sea carrier's liability for the bill of lading description to a very great extent is counter-acted by the insecurity

L'étude est reliée au régime de responsabilité du transporteur maritime de la Convention de Bruxelles de 1924 (les Règles de La Haye) et du Protocole de 1968 (le Protocole de La Haye-Visby) ainsi qu'aux travaux de révision actuellement en cours à la CNUDCI. Mais on peut aussi considérer qu'elle traite d'un problème juridique entièrement différent qui mérite une unification internationale. L'étude vise à analyser la situation présente, à rechercher le besoin d'unification du droit et, s'il s'avère qu'un tel besoin existe, à rechercher comment l'unification devrait être réalisée.

Alors que la responsabilité du transporteur maritime a toujours été au centre de l'attention, le risque de perte ou de dommage de marchandises avant le chargement et après le déchargement et la responsabilité qui pourrait en résulter ont toujours été considérés comme un phénomène secondaire. Le transporteur maritime a tenté de se protéger en se retranchant derrière le principe traditionnel de « palan à palan » ayant pour objet de le décharger de toute responsabilité avant le chargement et après le déchargement, jusque-là avec un certain succès vu les dispositions expresses de l'article 1 et de l'article 7 des Règles de La Haye. Quoiqu'il en soit, dans le commerce des lignes régulières, il est rare que le propriétaire de la marchandise remette celle-ci *directement* au transporteur maritime. Un certain nombre d'entreprises qui manipulent la marchandise (compagnies de manutention et de transport sur allège, utilisateurs de grues, etc.) et aussi d'établissements publics et privés, directement ou indirectement employés pour le contrôle et l'entreposage de la cargaison avant chargement et après déchargement, interviendront fréquemment comme *intermédiaires*. Et, assurément, le risque de perte et de dommage à la marchandise est probablement plus grand dans ces périodes avant chargement et, particulièrement, après déchargement que pendant le transport maritime proprement dit. Ceci étant dit, si on se préoccupe de protéger convenablement le propriétaire de la marchandise pendant le transport proprement dit — même si on le comprend au sens large et si on y inclut la manipulation de la marchandise en relation avec le chargement et le déchargement — il est difficilement concevable que l'on ne s'efforce pas aussi de le protéger raisonnablement dans les opérations antérieures et postérieures à la phase purement maritime du transport. Il est certainement étonnant que l'on se préoccupe tellement de l'obligation du transporteur maritime de vérifier la conformité des marchandises aux indications du connaissement et de sa responsabilité pour ces indications. La protection du porteur de connaissement, dans bien des cas, devient de toute façon illusoire si tout se ramène à la question de savoir s'il peut agir contre les différentes entreprises soumises à différentes responsabilités (si responsabilité il y a) qui manipulent ou prennent soin d'une façon ou d'une autre de la marchandise après déchargement et avant qu'elle ne soit effectivement remise au destinataire. Ce n'est certainement pas une exagération de dire que la protection relative du porteur de connaisse-

which he has to suffer after discharge and before the goods have come into his actual possession. Likewise, a change of the traditional risk distribution between the sea carrier and the cargo-owner will, for all practical purposes, be meaningless, unless a satisfactory protection could be achieved during *the whole period* from the moment the goods leave the hands of the shipper until they are effectively taken in charge by the consignee himself. This, by the way, is one of several reasons explaining the somewhat indifferent attitude of some shippers for a change of the present risk distribution contained in the Hague Rules and, in particular, for a « full » carrier's liability evidenced or not by so-called « insured bills of lading ». Inevitably, such increased protection will become one further cost element of the carrier which somehow has to be reflected by a freight increase. But, since the insecurity will remain during the periods before loading and after discharge, cargo insurance will still be desirable. Since, statistically, the risk of loss of and damage to cargo during the above-mentioned periods is high — if not predominant — it is understandable that cargo insurers are not particularly interested to offer a rebate of their premiums sufficient to balance an increase of the freight motivated by an increase of the risks to be borne by the sea carrier.

True, the missing links of satisfactory protection may be removed in modern door-to-door carriage of containerized, palletized or otherwise unitized cargo in combined or « single mode » transport operations. However, the questions of liability in such instances shall not be dealt with in this context. Suffice it to say that the relative security constitutes one important argument in the marketing of such transports.

A further purpose of the study would be to consider the question of recourse from parties which may have had to pay damages to the cargo-owner. Suppose that the sea carrier is liable for the handling and/or storage before loading and/or after discharge. Is it desirable that he should have adequate means of indemnification ? Or, to put it the other way around, suppose that the cargo handling or storage enterprise has been held liable in an amount *exceeding* the liability of the sea carrier. Should, then, the sea carrier be required to indemnify the liable party for the difference ? Are so-called « Himalaya clauses » and art. 4 bis. 2 of the 1968 Hague-Visby Protocol and art. 7.2 of the UNCITRAL Draft the right method to cope with this problem ?

ment qu'assure la responsabilité du transporteur maritime pour les indications du connaissement est largement contrée par l'insécurité qu'il doit supporter après le déchargement et avant que les marchandises ne lui soient réellement remises. Aussi, un changement de la répartition traditionnelle du risque entre le transporteur maritime et le propriétaire de la cargaison n'aura aucune signification au point de vue pratique, si on a pu réaliser une protection satisfaisante *pour toute la durée du transport*, depuis le moment où les marchandises quittent les magasins du chargeur jusqu'au moment où elles sont effectivement prises en charge par le destinataire lui-même. Ceci explique d'ailleurs l'attitude quelque peu indifférente de quelques chargeurs à propos du changement de la répartition actuelle des risques contenus dans les Règles de La Haye et, particulièrement, à propos d'une pleine responsabilité du transporteur établie ou non par les connaissements dits « connaissements assurés ». Inévitablement, une telle augmentation de la protection deviendra un nouvel élément pour le transporteur dans l'établissement de ses frais, ce qui forcément se traduira par une augmentation du fret. Mais, puisque l'insécurité demeurera lors des périodes ante et post palan, l'assurance de la marchandise sera toujours souhaitable. Etant donné que statistiquement le risque de perte et de dommage à la marchandise pour les périodes sus-mentionnées est élevé — sinon prédominant — on comprend facilement que les assureurs facultés ne soient pas spécialement intéressés d'offrir une diminution de leurs primes qui serait suffisante pour compenser une augmentation du fret motivée par une augmentation des risques à supporter par le transporteur maritime.

Il est certain que ces difficultés pour assurer une protection satisfaisante sont très secondaires dans le transport moderne de bout en bout par container, palette ou tout autre procédé standardisé dans des opérations de transport combiné ou non. Pourtant, on ne traitera pas ici les questions de responsabilité qui se posent dans ces cas. Il suffit de dire pour le moment, que la relative sécurité qui règne dans ces transports constitue un argument de poids pour le marché qu'il représente.

On pourrait aussi considérer la question du recours des parties condamnées à l'égard du propriétaire de la cargaison. Supposez que le transporteur maritime soit responsable de la manipulation et/ou de la garde en entrepôt avant chargement et/ou après déchargement, est-il souhaitable qu'il ait des moyens adéquats d'indemnisation ? Ou bien, en d'autres termes, supposez que l'entreprise chargée de manipuler ou de garder à terre la marchandise ait été tenue pour responsable pour un montant *excédant* la responsabilité du transporteur maritime. Le transporteur maritime devrait-il être recherché alors pour indemniser la partie responsable de la différence ? Pour affronter ce problème, la clause dite « Clause Himalaya », l'article 4 bis 2 du Protocole de La Haye-Visby de 1968 et l'article 7.2 du Projet de la CNUDCI sont-ils la bonne méthode ?

1. 2. *The delimitation of the study*

As has been said, there are a great number of intermediaries engaged with the tasks of cargo handling, supervision and storage of the goods in the major sea ports of the world. The world « sea terminal » has been chosen in order not to attach the study to particular legal concepts in the various national laws — such as e.g. the « basic » contract types *mandatum*, *depositum* or *locatio operis* — but rather to get at the practical realities. The Associations have been requested to interpret « sea terminals » in a broad sense as including all facilities ashore where the goods are handled after the shipper has delivered them for sea transport and before the consignee has actually received them. Nevertheless, already on the basis of the replies submitted, it seems necessary to make a further delimitation of the study. It seems possible, and perhaps even necessary, to distinguish between situations, where the available « facility » is merely an area (quay or shed) put at the disposal of the respective parties *without any promise to take the goods in charge* and situations where *such a promise is expressly or impliedly made*. The variants and complexities which would have to be explored without such a delimitation of the study appear, at least for the moment, to be somewhat discouraging. Anyway, the liability arising from a promise to take the goods in charge should be studied first before the other — much more heterogeneous — situations are dealt with.

2. A short survey of the present situation

In order to get a survey of the factual background the questionnaire focused on some basic questions, viz.

1. Who operates the sea terminals ?
2. Is there any administrative regulation of sea terminals ?
3. Where are the rules and principles of liability to be found ?
4. What is the basis of liability *ex lege* ?
5. To what extent have private *general conditions* been issued ?

Not unexpectedly, the answers already submitted evidence practically all conceivable variants ! That the law in this field could not be *less* unified could be stated already at the outset of the study ! Whether it is desirable and, in particular, feasible to aim at a unification of the law is another matter.

2. 1. *Who operates the sea terminals ?*

While the development of modern liner trade has caused shipping lines to establish their own sea terminals — at least in the major ports of their own country — terminals operated by independent entities are still frequent. These terminals are operated by private bodies as well

1.2. *Domaine de l'étude*

Comme on l'a dit, il y a un grand nombre d'intermédiaires impliqués dans la manutention, la garde et l'entreposage des marchandises dans les principaux ports maritimes du monde. Le mot « sea terminal » a été choisi pour ne pas limiter cette étude à des concepts juridiques, spécifiques aux divers droits nationaux — tels que les contrats types fondamentaux de *mandat*, de *dépôt* ou de *louage d'ouvrages* — mais plutôt pour s'attacher aux réalités pratiques. On a demandé aux Associations d'interpréter l'expression « sea terminals » dans un sens assez large pour comprendre tous les moyens existant à terre aux endroits où les marchandises sont prises en charge après avoir été remises par le chargeur pour le transport maritime et avant que le destinataire n'en ait réellement pris livraison. Cependant, déjà sur la base des réponses communiquées il semble nécessaire de fixer une nouvelle limite à cette étude. Il semble possible et peut-être même nécessaire, de distinguer les situations où le moyen offert est seulement un espace (quai ou hangar) mis à la disposition de chaque partie *sans promesse de prise en charge des marchandises* de celle où *une telle promesse est faite expressément ou implicitement*. Si on ne limitait pas l'étude on serait quelque peu découragé par toutes les variantes et les complications qu'il faudrait explorer. De toute façon, il faudrait étudier d'abord la responsabilité résultant d'une promesse de prise en charge des marchandises avant de traiter les autres situations beaucoup plus hétérogènes.

2. **Bref examen de la situation actuelle**

Afin d'avoir un aperçu du contexte concret de ce problème, le questionnaire envisage quelques questions fondamentales, c'est-à-dire :

1. Qui utilise les sea terminals ?
2. Y a-t-il une réglementation administrative des sea terminals ?
3. Où trouver les règles et les principes de responsabilité ?
4. Quel est le fondement de la responsabilité *légale* ?
5. Quelle est la portée des *conditions générales* stipulées dans les contrats ?

Comme on pouvait s'y attendre, les réponses déjà communiquées indiquent pratiquement toutes les variantes concevables. Dès le début de l'étude, on pourrait déclarer que le droit dans ce domaine ne pouvait pas être *moins* unifié qu'il n'est. Qu'il soit souhaitable et, en particulier, possible de poursuivre une unification de cette réglementation est un autre problème.

2.1. *Qui utilise les sea terminals ?*

Alors que le développement du commerce moderne de lignes régulières a conduit les grandes compagnies à établir leurs propres sea terminals — au moins dans les principaux ports de leur pays d'attache — la construction de terminaux par des entreprises indépen-

as by public entities or authorities. Sometimes, combinations occur where both private enterprises (shipping lines, stevedoring companies, freight forwarders, truckers, shippers etc.) and public bodies have established joint ownership to the terminals.

The implications to be drawn from the organizational structure of sea terminals will be dealt with below but already at this stage it may be foreshadowed that there is no simple answer to the question of liability. An extension of the sea carrier's liability is envisaged in the UNCITRAL draft convention. But, as a practical matter, this extension is only likely to be really effective where the carrier *extends his own functions* ashore and not when he has to take delivery of the cargo from, or deliver the cargo to, other enterprises which may be regarded as agents of the shipper or the consignee or — in any event — as having an independent position in relation to the respective parties to the contract of carriage. The UNCITRAL draft convention stipulates that « delivery » may be effectuated by placing the goods « at the disposal of the consignee *in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge* (my italics); or by handing over the goods to an authority or *other third party* (my italics) to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over » (Art. 4.2 b-c). Further, the « Himalaya clauses » of the UNCITRAL draft (Art. 7.2) as well as of the 1968 Hague Visby Protocol (Art. 4 bis 2), have also limited practical importance — at least the last-mentioned provision where the protection is clearly limited to the carrier's servants *other than* independent contractors.

2. 2. Administrative regulation

In some ports, sea terminals are operated by public bodies under administrative regulations. Sometimes, such bodies maintain that the goods have *not* been taken in charge and — if this course cannot successfully be followed — that any taking in charge has been due to fiscal or other public purposes and that, as a result, there should be no liability based on the ordinary contract types of private law (e.g. *depositum* or *locatio operis*). In any event, it is sometimes maintained that such public bodies should not have anything to do with *compensation* for loss of or damage to goods. This should be an affair for the parties to the contract of carriage and their respective insurers. And recourse actions from the insurers should be barred. Further, it is thought that the « disciplinary » effect of liability rules — if any — could be disregarded with respect to public bodies. Liability rules are not deemed necessary in order to stimulate such bodies to act with due diligence in the custody and care of the goods, since they are thought to act efficiently for the common good even in the absence of

dantes est encore fréquente. Ces terminaux sont utilisés tant par des entreprises privées que par des établissements publics ou des autorités quelconques. Quelquefois, des Associations se forment là où des entreprises privées (compagnies de navigation, sociétés de manutention, fournisseurs de fret, transporteurs routiers, chargeurs, etc.) aussi bien que des établissements publics, ont mis sur pied un régime de copropriété des terminaux.

On traitera plus loin les conséquences à tirer de la façon dont l'organisation des sea-terminals est structurée, mais on peut déjà à ce stade tenir pour acquit qu'il n'y a pas de réponse simple à la question de la responsabilité. L'extension de la responsabilité du transporteur maritime telle que l'envisage le projet de Convention de la CNUDCI regrette en pratique assez peu d'importance, puisque dans la plupart des cas, la « livraison » peut être réalisée par la remise des marchandises « à la disposition du destinataire *conformément au contrat, à la loi ou à l'usage du commerce en question applicable dans le port de déchargement* (mes italiques); ou par la remise de ces marchandises à une autorité ou *tout autre tiers* (mes italiques) auquel elles doivent être remises suivant la loi ou la réglementation applicable dans le port de déchargement » (article 4.2 b-c). De plus, les « clauses Himalaya » du projet de CNUDCI (article 7.2) de même que le Protocole de La Haye-Visby de 1968 (article 4 bis 2) viennent encore limiter l'intérêt pratique de la question — c'est au moins vrai pour la dernière disposition qu'on a mentionné et qui limite clairement la protection aux préposés du transporteur autres que les contractants indépendants.

2.2. Réglementation administrative

Dans certains ports, les sea-terminals sont utilisés par des établissements publics suivant une réglementation administrative. Parfois, ces institutions soutiennent que les marchandises *n'ont pas* été prises en charge et — si ce point de vue est rejeté — que cette prise en charge a été requise pour une raison fiscale ou pour tout autre motif administratif et, qu'en conséquence, elle ne devrait encourir aucune responsabilité sur la base des contrats types habituels du droit privé (par exemple le *dépôt* ou le *louage d'ouvrages*). De toute façon, on soutient parfois que ces organismes publics ne devraient être concernés en aucune façon par l'*indemnisation* de pertes et de dommages aux marchandises. Ce serait l'affaire des parties au contrat de transport et de leurs assureurs respectifs. Quant au recours des assureurs, il devrait être rejeté. En outre, on pense que l'effet de « discipline » des règles de responsabilité — à supposer qu'il y en ait un — ne compte pas lorsqu'il s'agit d'organismes publics. On présume que ces règles de responsabilité ne sont pas nécessaires pour inciter ces organismes à agir avec diligence dans la garde et la surveillance des marchandises, puisque leur rôle est d'agir efficacement pour le service public, même s'il ne risque aucune responsabilité (« le Roi ne peut mal agir »). Voilà qui explique pourquoi dans certains cas les organismes publics ont,

the risk of being held liable in damages (« the King can do no wrong »). This, I believe, explains why in some cases public bodies to a very large extent — if not completely — have rejected to assume liability for loss of or damage to goods in their regulations or general conditions. On the other hand, in some countries public sea terminals accept the « normal » standard liability of a bailee applicable in the respective country without any particular exemptions from or limitations of liability. It also happens that the liability of public terminals is more or less « synchronized » with the sea carrier's liability, i.e. rules on exception for fire, per package limitation, one year prescription period etc. appear in the regulations or general conditions.

The replies submitted to the questionnaire until now are too few to permit any certain findings. However, areas and buildings publicly owned are frequently let to private entities for the purpose of cargo handling and storage but, as a rule, there is no specific administrative control of general conditions and liability provisions used by such private bodies. Even in these situations it has apparently not been deemed necessary to safeguard recourse actions from cargo-owners and their insurers against the sea terminals. The attitude has rather been the opposite, namely to *protect* the sea terminals from incurring a liability *exceeding* that of the sea carrier. In other words, if there should be any liability at all on the part of the sea terminal, it should at least enjoy the same privileges as the carrier with respect to exemptions from and limitations of liability (« the Himalaya » problem).

Needless to say, the same *economic implications* apply here as in the risk distribution between the cargo-owner and the sea carrier in the contract of carriage. Inevitably, an increased liability of the sea terminals will somehow be reflected in the tariffs which, perhaps, may even affect the competitive power of the port. Hence, the view taken that it should not be the object of sea terminals to arrange for compensation in case of loss of or damage to goods and that, at any rate, any liability should be comparatively modest, is certainly understandable.

2 3. *The sources and character of applicable liability rules*

With the present delimitation of the scope of the study (there should be a « taking in charge » of the goods) the legal rules of liability are the same as, or in any event similar to, the rules governing the contract type of bailment (depositum). These rules are in some countries contained in the general Codes on private and commercial law (e.g. Federal Republic of Germany, Greece, Italy, Spain, Scandinavian countries), while in other countries the rules on liability are expressed by non-statutory general principles of law (e.g. the Netherlands and the United Kingdom). Case-law provides a further source of law supplementing statuto-

dans une très large mesure, sinon complètement, refusé de supporter toute responsabilité pour perte ou dommage des marchandises dans leurs réglementations ou leurs conditions générales. En revanche, dans certains pays les sea terminals publics acceptent la responsabilité « normale » de droit commun du dépositaire applicable dans leur pays respectif sans aucune exonérations ou limitations de responsabilité. Il arrive aussi que la responsabilité des terminaux publics soit plus ou moins rattachée à celle du transporteur maritime : c'est le cas des règles concernant l'exonération pour incendie, la limitation par colis, le délai de prescription d'un an ,etc., qui apparaissent dans les réglementations ou dans les conditions générales.

Le nombre des réponses faites au questionnaire est insuffisant pour permettre des conclusions certaines. Cependant, on peut noter que les espaces et les bâtiments possédés par les organismes publics sont fréquemment laissés à des entreprises privées pour la manutention et l'entreposage des cargaisons, mais il est de règle qu'il n'y a pas de contrôle administratif particulier des conditions générales et des clauses de responsabilité pratiquées par ces entreprises privées. Même dans ces situations apparemment on n'a pas estimé nécessaire de sauvegarder les recours des propriétaires de cargaisons et de leurs assureurs contre les sea-terminals. On a plutôt tendu à l'inverse, c'est-à-dire à *protéger* les sea terminals contre l'imputation de leur responsabilité *au-delà* de celle du transporteur maritime. En d'autres termes, si le sea terminal devait supporter une quelconque responsabilité, il devrait au moins jouir des mêmes privilèges que le transporteur en ce qui concerne les exonérations et les limitations de responsabilité (le problème « Himalaya »).

Inutile de souligner que *les conséquences économiques* sont les mêmes pour ce problème que pour la répartition du risque entre le propriétaire de la cargaison et le transporteur maritime dans le contrat de transport. Inévitablement, une responsabilité plus lourde des sea terminals se répercutera d'une façon ou d'une autre sur les tarifs et peut même affecter la compétitivité du port. C'est pourquoi il est toutefois normal de considérer que les sea terminals ne devraient pas se charger de l'indemnisation en cas de perte et dommage aux marchandises et que, à un prix quelconque, la responsabilité serait comparativement négligeable.

2.3. Sources et caractère des règles de responsabilité applicables

Avec la présente délimitation de l'étendue de cette étude (il y aurait « une prise en charge » des marchandises) les règles juridiques de responsabilité sont identiques, ou en tout cas, analogues aux règles régissant le contrat type de dépôt (depositum). Dans certains pays, ces règles sont contenues dans les Codes généraux de droit privé et commercial (c'est le cas en République Fédérale d'Allemagne, en Grèce, en Italie, en Espagne et dans les pays Scandinaves), tandis que dans d'autres, les règles de responsabilité sont établies par des principes

ry premiums and non-statutory general principles. In some countries (France and German Democratic Republic) special legislation has been enacted with respect to the liability of sea terminals (the French Maritime Code of 18.6.1966, arts. 50-57, and the French Ordinance of 31.12.1966, art. 80; the « Seehafenbetriebsordnung » 10.6.1974). While, in general, the statutory and non-statutory rules are non-mandatory — i.e. could be replaced or supplemented by private agreement — the specific legislation in France and the German Democratic Republic is *mandatory* in the relation between the sea terminal and the cargo-owner (French Maritime Code art. 55 and the « Seehafenbetriebsordnung » § 23).

2. 4. *Basis of liability ex lege*

A comparative study on the basis of liability gives more or less the same result as within the law of carriage of goods. Hence, in the common-law countries, the *strict liability* constitutes the « point of departure », while in the civil law countries the principle of a *liability for negligence* prevails. In practice, the difference between these principles is considerably modified by the *exceptions* from the strict liability (the inherent vice of the cargo and force majeure) and the *reversal of the burden of proof* — charging the sea terminal with the task of proving that the loss or damage has not been caused by its negligence — coupled with *vicarious liability* for the negligence of servants. However, apart from provisions in specific legislation (the French Maritime Code art. 54 and « Seehafenbetriebsordnung » § 15) *no particular exceptions from or limitations of liability exist at law* in the countries examined so far.

It is to be assumed that, under all national laws, the claimant has the burden to prove that, in fact, the loss of or damage to the goods has occurred during the period between the time for the sea terminal's taking them in charge and the delivery from the sea terminal. Whether, in practice, this is possible depends upon the control system. Normally, the goods are tallied by or for the account of the sea terminal at the crucial points of taking in charge and delivery but the *control of the weight and condition of the goods* might vary considerably. Hence, it is presumably easier for the claimant to « localize » loss of rather than damage to goods to the sea terminal's period of responsibility.

2. 5. *Liability provisions in general conditions*

The principle of freedom of contract prevailing in most countries has to a very large extent been used in order to reduce the liability at law. Sometimes, practically *all* liability has been excluded, sometimes only

généraux de droit non codifié (c'est le cas des Pays-Bas et du Royaume-Uni). La jurisprudence fournit une source supplémentaire complétant les règles légales et les principes généraux non codifiés. Dans certains pays (France et République Démocratique Allemande) une législation particulière a été édictée pour la responsabilité des sea terminals (le Code Maritime Français du 18 juin 1966, articles 50 à 57 et le Décret Français du 31 décembre 1966, article 80; le « Seehafenbetriebsordnung » 10 juin 1974). Alors, qu'en général, les règles codifiées ou non ne sont pas impératives — c'est-à-dire que l'on peut les remplacer ou les compléter par une convention privée — la législation propre à la France et à la République Démocratique Allemande est *impérative* pour les rapports entre sea terminal et propriétaire de cargaison (Code Maritime Français, article 55, et § 23 du « Seehafenbetriebsordnung »).

2.4. *Fondements de la responsabilité légale*

Une étude comparée sur les fondements de la responsabilité dans ce domaine donne plus ou moins le même résultat que dans le domaine du transport de marchandises. C'est pourquoi, dans les pays du common-law, *une responsabilité de plein droit* constitue « le point de départ », alors que dans les pays de droit codifié, c'est le principe de *responsabilité pour faute* qui prévaut. En pratique, l'opposition entre ces principes est considérablement altérée d'un côté par les *exceptions* à la responsabilité de plein droit (pour vice propre de la cargaison et force majeure et de l'autre par le *renversement de la charge de la preuve*, qui oblige le sea terminal à prouver que la perte ou le dommage n'a pas été provoqué par sa faute, associé à la *responsabilité du fait d'autrui* pour les fautes des préposés. Cependant, mis à part ces dispositions résultant d'une législation particulière (le Code Maritime Français, article 54, et « Seehafenbetriebsordnung », § 15) *aucune exonération ou limitation spéciale de responsabilité* n'existe dans les *droits* des pays étudiés jusqu'à présent.

Il faut croire que d'après les lois nationales, le demandeur a la charge de prouver que, en fait, la perte ou le dommage des marchandises est intervenu durant une période située entre leur prise en charge et leur livraison par le sea terminal. Quant à savoir si cette preuve est pratiquement possible, cela dépend du système de contrôle. Normalement, les marchandises sont comptabilisées par et pour compte du sea terminal aux points cruciaux de prise en charge et de livraison : *le contrôle du poids et de l'état des marchandises* peuvent varier considérablement. C'est pourquoi il est probablement plus facile pour le demandeur de « localiser » la perte ou le dommage causé aux marchandises dans la période de responsabilité du sea terminal.

2.5. *Clauses de responsabilité des conditions générales*

Très fréquemment, on a utilisé le principe de la liberté du contrat qui prévaut dans de nombreux pays pour réduire la responsabilité légale. Soit que l'on ait écarté pratiquement *toute* responsabilité, soit

limitation of the amount of compensation has been provided for. The techniques customarily employed in order to avoid or reduce liability may be summarized as follows :

there is *no* « *taking in charge* » and, consequently, *no obligation* to ensure the safe custody of the goods;

general disclaimer of *all liability* whatsoever (goods « at cargo-owner's risk »);

« *vicarious liability* » is rejected either by excluding liability for such acts or omissions other than which may be attributed to the « managerial » level or by excluding liability for negligence by servants other than regular employees;

excluding liability for other than *wilful misconduct* or *gross negligence*;

the *burden of proving* negligence on the part of the sea terminal is placed *upon the claimant*;

exceptions for certain *causes* of loss or damage (in particular fire, water, explosions and sometimes even theft);

exceptions for certain *types of damage* (loss of market, special, indirect or consequential damages as well as delay);

limitations of the amount of compensation (per kilo, per ton, per package, per consignment, per each commission, per each incident or combinations of these);

requiring the claimant to give *notice of claims* and to institute legal proceedings within short periods;

disclaimer of all liability where the claimant enjoys protection under his own cargo insurance (*benefit of insurance clauses*).

While, undoubtedly, the sea terminals will achieve much better protection by their own general conditions — provided they can be effectively made a part of each contract by notification or other means — some sea terminals seek to obtain the *same protection* as the sea carrier enjoys under the Hague Rules. This has been intended by the customary so-called « Himalaya » clauses, whereby in bills of lading the carrier's defences are said to be valid even to the benefit of servants and third parties. In spite of all — sometimes rather strained — legal devices used to expand the contractual provisions to the benefit of others than the contracting parties *strictu sensu*, the laws of some countries have refused to accept such a « contractual extension » of the bill of lading provisions. This explains the above-mentioned provisions of the 1968 Hague-Visby Protocol and of the UNCITRAL Draft, where an extension is achieved *ex lege*.

que l'on ait prévu une *limitation de la réparation*. Les techniques habituellement employées pour éviter ou réduire la responsabilité peuvent être résumées ainsi :

absence de « prise en charge » et en conséquence *absence d'obligation* d'assurer la garde des marchandises;

rejet général de *toute responsabilité* quelle qu'elle soit (marchandises « au risque de leur propriétaire »);

rejet de *la responsabilité du fait des préposés* soit en l'excluant pour tout ce qui n'est pas commissions ou omissions d'actes pouvant se rattacher à la compétence « directoriale », soit en l'excluant pour les fautes commises par des préposés autres que les employés réguliers;

exclusion de toute responsabilité sauf pour *faute intentionnelle* ou *lourde*;

déplacement de la *charge de la preuve* de la faute du sea terminal sur le demandeur;

instauration de certains *cas exceptés* (en particulier incendie, eau, explosions et quelquefois vol);

exclusion de certains *types de dommages* (pertes de marché, dommages spéciaux indirects ou consécutifs aussi bien que retard);

limitation de la réparation (par kilo, par tonne, par colis, par envoi, à chaque commission, par événement ou enchaînement d'événements);

obligation du demandeur de présenter sa *réclamation* et d'engager une *procédure* dans de brefs délais;

rejet de toute responsabilité lorsque le demandeur jouit de la protection de l'assurance de sa marchandise (*bénéfice des clauses assurance*).

Alors que les sea terminals obtiennent incontestablement une protection bien supérieure par le jeu de leurs propres clauses — à condition qu'elles puissent réellement être intégrées à chaque contrat par notification ou par tout autre moyen — certains sea terminals cherchent à obtenir une *protection identique* à celle dont jouit le transporteur maritime avec les règles de La Haye. Ils l'ont recherchée au moyen des clauses courantes dites « Himalaya » : en effet, la validité des défenses du transporteur dans les connaissements est même admise lorsque leur bénéfice est étendu aux préposés et aux tiers. Malgré tous les stratagèmes — quelque fois plutôt excessifs — utilisés pour étendre le bénéfice des clauses contractuelles à d'autres personnes que les parties *stricto sensu*, les lois de plusieurs pays ont refusé d'accepter une telle « extension contractuelle » des clauses de connaissement. C'est ce qui explique les dispositions mentionnées ci-dessus du Protocole de La Haye-Visby de 1968 et du projet CNUDCI qui réalisent une extension « légale ».

3. Possible solutions

If the problem is approached from a purely economic viewpoint, one might well take the view that sea terminals should, in principle, be *relieved* from other liability than deemed necessary in order to create a « disciplinary effect » raising the degree of diligence on the part of the sea terminal. And, presumably, for such purpose a rather modest liability would suffice.

However, almost certainly, there will be no *unification of the law* along these lines. As has been said above, it is strange that the refinements of the risk distribution between the sea carrier and the cargo-owner has been given so much attention and priority, when the cargo-owner's protection in the initial and terminal stages of the transit is, at best, haphazard or, at worst, non-existent. Be that as it may, it is illogical and impractical to subject the main part of the transit of the goods to international unification, leaving two « loose ends » at the beginning and at the end.

The desirable pattern to follow should rather be to « *synchronize* » the liability of sea terminals with that of the sea carrier. If there should be any reliable protection for the cargo-owner it had better be the same during the whole transit. A trend in this direction could be noted already in the late 1950's when some shipping lines engaged in the traffic between the United Kingdom and Sweden voluntarily extended their Hague Rules liability « ashore » and until delivery from the shipping line had taken place. The French Maritime Code of 18.6.1966 has adopted such an extension (« Le transporteur est responsable... depuis la prise en charge jusqu'à la livraison... »; art. 27) and this is also suggested in the UNCITRAL Draft (art. 4) and supported by the CMI Hamburg Hague Rules Recommendations. However, as has been pointed out above, this takes only care of the problem when the shipping line extends its functions and control beyond the « ship's tackle » and leaves the frequent cases when the cargo is tendered to independent intermediaries outside the scope of regulation. It is therefore interesting to note that the French Maritime Code of 18.6.1966, (in its chapter on « Entreprises de manutention » arts. 50-57), to a very large extent reproduces the current liability provisions of the Hague Rules. Thus, there is an exception for damage or loss caused by *fire* (art. 53 b 1) — the defence of error in navigation and management of the vessel is hardly possible to apply in a sea terminal! — and it is foreseen that the *limitation of the amount of compensation* should be the same as applies to carriage of goods by sea (art. 54 compared with art. 28).

Still, in practice, the difficulties to obtain a « streamlined » homogeneous liability — even if limited to port to port shipments —

3. Solutions possibles

Si l'on aborde le problème sous un angle purement économique, on pourrait considérer que les sea terminals devraient, en principe, être *déchargés* de toutes responsabilités autres que celles jugées nécessaires pour obtenir un « effet disciplinaire » développant la diligence du sea terminal et pour cela une responsabilité assez modeste devrait suffire.

Cependant, il est presque certains qu'il n'y aura aucune *unification du droit* sur ce problème. Comme on l'a dit plus haut, il est étonnant que l'on ait accordé tant d'attention et de priorité aux subtilités de la répartition des risques entre le transporteur maritime et le propriétaire de la cargaison, quand la protection du propriétaire de la cargaison, aux phases initiales et finales du transport, est, au mieux fortuite, ou au pire inexistante. Quoiqu'il en soit, il est illogique et impossible de soumettre la principale partie du transport des marchandises à une unification internationale laissant deux vides juridiques au départ et à l'arrivée. C'est une « *synchronisation* » entre la responsabilité des sea terminals et celle du transporteur maritime qu'il serait souhaitable de prendre pour modèle. S'il existait une protection solide pour le propriétaire de la marchandise, il vaudrait mieux qu'elle soit homogène sur l'ensemble du transport. On a déjà constaté une tendance vers cette solution dans les dernières années 1950, quand certaines grandes compagnies lancées dans le trafic entre le Royaume-Uni et la Suède ont étendu volontairement les règles de La Haye à la responsabilité à quai, et ceci jusqu'à ce que la livraison ait été effectuée par la compagnie. Le Code Maritime Français du 18 juin 1966 a adopté une telle extension (« Le transporteur est responsable ... depuis la prise en charge jusqu'à la livraison ... », article 27), le projet de la CNUDCI la propose dans son article 4 et les recommandations faites par le CMI à Hambourg pour l'application des règles de La Haye la soutiennent. Cependant, comme on le relevait plus haut, lorsque la compagnie élargit ses fonctions et assure un contrôle post palan, cela ne règle qu'un problème et laisse de côté les cas fréquents où la cargaison est remise à des intermédiaires indépendants hors du champ d'application du régime légal. C'est pourquoi il est intéressant de noter que le Code Maritime Français du 18 juin 1966, dans son chapitre sur les « entreprises de manutention » (articles 50 à 57) reproduit essentiellement les règles courantes de responsabilité des règles de La Haye. Ainsi, il y a un cas excepté pour les dommages et pertes causés par un *incendie* (article 53 b 1) — on peut difficilement appliquer à un sea terminal l'exonération pour faute nautique! — et on a prévu que la *limitation de la réparation* devrait être identique à celle appliquée au transport de marchandises par mer (article 54 à rapprocher de l'article 28).

Cependant, en pratique, les difficultés pour arriver à une responsabilité homogène et « ajustée » — même limitée aux chargements de port à port — sont claires. Comment distinguer les « sea terminals »

are apparent. How should one distinguish « sea terminals » from « land terminals » ? Exactly when, with respect to outbound cargo, does the marine element become so predominant that the « land rules » should yield to the « sea rules » ? And exactly when, with respect to inbound cargo, does the maritime flavour disappear ? It is not uncommon nowadays that so-called « factory packed » goods remain unpacked until they reach the ultimate consumer and this enables the importer to let them remain in the « sea terminal » and to have them delivered directly from there to the consumers as soon as contracts of sale have been made. And this may take quite some time. It may well happen that « sea terminals » to an increasing extent will adopt the role of such « distribution centres ». And, if so, it becomes a matter of great practical importance to determine exactly when the function of the « sea terminal » as a facility for short-time cargo handling in connection with sea transports is converted into a function of a regular warehouse and « distribution centre ». One way to solve this problem would be to offer the « sea terminal » the possibility to subject the contract to the ordinary « land rules » if the cargo is received with instructions to store it, before booking for sea transport has taken place, or is kept in further storage after a certain period has elapsed from the time it reached the terminal after the completion of the sea transport. Still, such a solution is far from ideal, since it would require the terminal to operate with varying systems of liability. But a « uniform » liability for the sea terminal seems to require that it could once and for all be classified as such and not as a facility with « mixed » functions. Of course, one may perhaps succeed in suppressing the « land rules » and apply the « maritime system of liability » throughout. But will this « priority » be tolerated by the spokesman for the other means of conveyance and the « traditional » warehousemen ? It may well be that the ideal solution will have to await the international harmonization of the law of carriage of goods !

4. Methods of unification

Hopefully, my preliminary observations and thoughts have demonstrated that this is a topic of considerable complexity. I am rather pessimistic about the possibilities to reach international consensus on an international convention regulating the liability of sea terminals, the more so if it should contain a *mandatory* regulation which could not be departed from by private contract. And, indeed, in these times of changes in the traditional distribution techniques some caution, and therefore flexibility, is necessary.

Presumably, it would be better to aim at the desired unification by the introduction of a *model contract*. If such a contract is supported by

des « land terminals » (installations terrestres d'accueil) ? Si l'on considère la cargaison au départ, à quel moment précis le caractère maritime de l'opération devient si dominant que les règles terrestres s'effaceraient derrière les règles maritimes ? Et si on la considère à l'arrivée, à quel moment précis les relents maritimes se dissipent-ils ? De nos jours, il n'est pas rare que les marchandises qui n'ont été emballées qu'en usine, restent ainsi jusqu'à ce qu'elles parviennent au consommateur final, l'importateur est ainsi en mesure de les laisser dans cette situation au sea terminal et de ne les livrer de là directement aux consommateurs qu'après la conclusion des contrats de vente. Cela peut durer assez longtemps. Il est bien possible que les sea terminals assument de plus en plus ce rôle de « centres de distribution » et dans ce cas, il devient d'une grande importance pratique de déterminer exactement quand la fonction assurée par le sea terminal comme service de manipulation rapide de la marchandise en relation avec les transports maritimes se transforme en une fonction de « centre organisé de stockage et de distribution ». On pourrait résoudre ce problème en offrant au sea terminal la possibilité de soumettre le contrat au régime terrestre de droit commun si la cargaison est réceptionnée avec instructions de l'entreposer avant que son enregistrement en vue de son transport par mer ne soit intervenu, ou si on la garde encore en entrepôt passé un certain temps après l'achèvement du transport par mer lorsqu'elle est parvenue au sea terminal. Pourtant, une telle solution est loin d'être idéale puisqu'elle exigerait que le terminal fonctionne avec divers systèmes de responsabilité. D'un autre côté, une responsabilité « uniforme » pour le sea terminal semble exiger qu'il puisse être défini en tant que tel une fois pour toutes et non défini comme un ensemble de moyens exerçant différentes fonctions. On pourrait, bien sûr, y parvenir en supprimant les règles terrestres et en appliquant à l'ensemble des opérations le système maritime de responsabilité. Mais cette « préférence » serait-elle admise par les défenseurs des autres moyens de transport et par le secteur des entrepôts traditionnels ? Il se pourrait bien que la solution idéale soit d'attendre l'harmonisation internationale du droit du transport des marchandises !

4. Méthodes d'unification

J'espère que mes observations et réflexions préliminaires ont démontré que le sujet était d'une complexité considérable. Je suis plutôt pessimiste sur les possibilités de parvenir à un consensus international pour une convention internationale définissant la responsabilité des sea terminals, particulièrement sur le point de savoir si cette responsabilité devrait contenir une réglementation *impérative* à laquelle les contrats privés ne pourraient déroger. Et, en effet, en ces temps de transformations des techniques traditionnelles de distribution, il faut agir avec quelque prudence et donc quelque souplesse. Il serait probablement préférable de rechercher l'unification attendue par la

the CMI and other organizations of international repute and, last but not the least, by its own merits, it would stand reasonable chances of becoming universally adopted. Even those who favour a unification based upon an *international convention* should, in my view, be prone to support the idea of a *model contract*, since they may well regard this as a preparatory step towards their ultimate goal.

On what principles, then, should such a « model contract » be based ? It would seem to me that an international maritime community may well be prepared to agree on the following main propositions :

an obligation to exercise due diligence and a *liability for negligence*; a *vicarious liability* of the sea terminals for all servants;

the *burden of « localizing »* loss or damage to the sea terminal's period of responsibility placed upon the claimant;

the burden of proving that no negligence on its part has occurred placed on the sea terminal;

the same limitation of the amount of compensation as applies to the carriage of goods by sea under the Hague Rules as amended (it would simplify matters if a pure per kilo limitation were to be chosen in the amended Rules);

a reasonable limitation of the periods for the *notice of claims* and *the filing of suits*.

True, the above « basic » principles merely constitute a skeleton of a complete model contract. But, once agreement has been reached so far, there are good prospects for a full agreement on all the terms.

Jan Ramberg
Chief Legal Officer of the CMI

présentation d'un *contrat type*. Si un tel contrat est soutenu par le CMI et par d'autres organisations de renommée internationale ainsi que — dernier point mais non moindre — par ses propres qualités, il y aurait alors quelque chance pour qu'il finisse par être universellement adopté. Même les partisans d'une unification fondée sur une *convention internationale* devraient, à mon sens, être favorables à l'idée d'un *contrat type* puisqu'ils peuvent n'y voir qu'une étape intermédiaire vers leur but final.

Sur quels principes alors fonder un tel « contrat type » ? Une communauté maritime internationale me paraît disposée à se mettre d'accord sur les principales propositions suivantes :

- une obligation d'exercer une diligence raisonnable et une responsabilité pour faute;*
- une responsabilité des sea terminals du fait d'autrui s'appliquant à tous leurs préposés;*
- la charge pour le demandeur de « localiser » la perte ou le dommage dans la période de responsabilité du sea terminal;*
- la charge pour le sea terminal de la preuve de son absence de faute;*
- une limitation de la réparation identique à celle appliquée au transport de marchandises par mer suivant les règles de La Haye amendées (on simplifierait les questions si l'on choisissait une simple limitation par kilo dans les règles amendées);*
- une limitation raisonnable des délais de présentation des réclamations et de déclenchement des procédures.*

Il est certain que les principes fondamentaux ci-dessus constituent simplement un squelette pour un contrat type complet. Mais une fois que l'on sera parvenu à un accord dessus, on aura des espoirs sérieux de parvenir à un accord total sur toutes les conditions.

Jan Ramberg
Conseiller Juridique Principal

2 (a)

OIL POLLUTION

Introductory note by the Chief Legal Officer

POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Note introductive par le Conseiller Juridique Principal

OIL POLLUTION DAMAGE

Introductory note by the Chief Legal Officer of the CMI

The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (« the Civil Liability Convention ») has now entered into force (June 19, 1975). A special liability régime has thereby been introduced within the field of maritime law in so far as the type of damage treated in the Convention is concerned.

When, in March 1967, the « Torrey Canyon » grounded off the south-west coast of England with about 120.000 tons of oil on board, great damage was caused to the coasts of England and France. It was then thought that the governing principles of shipowners' liability and the limitation thereof were unsatisfactory. As a result, the question of preparing a special convention was raised within IMCO and the matter was also discussed within the CMI during its Tokyo Conference in 1969.

In the course of the international discussion two different approaches to the problem could be noted. One of them meant that the increased danger for damage by oil pollution should be borne by *cargo interests*, while the other principally favoured a protection by an *increased shipowners' liability*. The end result became a combination of these two approaches.

Hence, the « Civil Liability Convention » was soon to be supplemented by the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (the « Fund Convention ») which has not yet entered into force.

The main principles behind these two Conventions are the following :

- a *strict shipowner's liability* with few exceptions;
- increased limitation amounts* (2.000 francs Poincaré for each ton with an upper limit of 210 million francs);
- liability « *channeled* » to the *shipowner* (no claim could be made against his « servants or agents »);
- owners of ships registered in Contracting States, provided the ships carry more than 2.000 tons of oil in bulk as cargo, are required to maintain insurance or other financial security (« *compulsory insurance* ») and the claimants may *bring actions directly against insurers or persons providing security*;

POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Note introductive par le Conseiller Juridique Principal du C.M.I. ()*

La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution (« La Convention sur la responsabilité civile ») est à présent entrée en vigueur (le 19 juin 1975). On a, de ce fait, introduit un régime spécial sur la responsabilité dans le domaine du droit maritime, tout au moins en ce qui concerne le genre de dommage envisagé dans la Convention.

Lorsque le « Torrey Canyon » s'échoua en mars 1967 au large de la côte anglaise sud-ouest, avec un chargement d'environ 120.000 tonnes d'hydrocarbures, il causa d'importants dégâts aux côtes anglaises et françaises. On crut à l'époque que les principes fondamentaux de la responsabilité des propriétaires de navires et la limitation s'y rapportant, ne donnaient pas entière satisfaction. C'est ainsi que la question de la préparation d'une convention spéciale fut soulevée au sein de l'OMCI et que le sujet fut également traité au sein du CMI lors de sa Conférence de Tokyo en 1969.

Au cours de cette Conférence Internationale, deux manières d'aborder le problème ont pu être observées. D'après l'une d'elles, l'accroissement du danger pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures devrait être supporté par les *intérêts de la cargaison*, tandis que l'autre était en faveur d'une protection par une *augmentation de la responsabilité des propriétaires de navires*. Le résultat final fut une combinaison de ces deux manières d'aborder le problème.

C'est pourquoi la « Convention sur la responsabilité civile » devait bientôt être complétée par la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971 (la « Convention du fonds »), laquelle n'est pas encore entrée en vigueur.

Les principes essentiels de base de ces deux Conventions sont les suivants :

la stricte responsabilité du propriétaire du navire, avec quelques exceptions;

une augmentation des montants de la limitation (2.000 francs Poincaré par tonne ne pouvant dépasser 210 millions de francs);

la responsabilité « par l'intermédiaire » du propriétaire du navire (aucune réclamation ne pourrait être introduite contre ses « préposés ou mandataires »);

les propriétaires de navires immatriculés dans les Etats contractants et transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, sont tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière (« assurance obligatoire ») et les demandeurs pourront intenter une action directe contre les assureurs ou les personnes dont émane la garantie;

(*) Note : La traduction en langue française a été effectuée par les soins du C.A.P. du CMI.

an *additional protection* is offered claimants by the « Fund Convention » where no liability arises under the « Civil Liability Convention » or when the financial security proves to be inadequate (but always with the exception of « war risks ») together with a *supplementary protection* above the limitation ceiling of the « Civil Liability Convention » up to 450 million francs (with a possibility for the Assembly of the Fund to raise the figure to 900 million francs);

an *indemnification* by the Fund of shipowners for what they may have been required to pay in excess of 1.500 francs per ton or of 125 million francs, whichever is the less, but not including the increased liability which the shipowners may exceptionally incur above the ceiling of the « Civil Liability Convention ».

It should be noted that the « Civil Liability Convention » has a rather narrow scope of applications. First, in the definition of « ship », it is stipulated that the Convention only applies to cases when the ship is « actually carrying oil in bulk as cargo » (bunker oil in dry cargo ships or tankers in ballast is thereby excluded). Second, « oil » only means persistent oil, such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil. Third, the damage is restricted to « *pollution damage* », which means loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship including the costs of « preventive measures » and further loss or damage caused by such measures. In view of the fact that serious pollution damage could result from noxious and hazardous substances other than *persistent* oil, the question of an extension of the special régime of the « Civil Liability Convention » is presently discussed within IMCO. Hopefully, the *special* and *exceptional* character of the regulation of the liability for oil pollution damage in the two above-mentioned Conventions will be fully understood. Needless to say, in a major catastrophe, a need for satisfactory protection of the victims will always be felt regardless of what *substances* or *circumstances* to which the catastrophe may be attributed. But, certainly, a systematic and practical regulation of this issue can neither be achieved by an extension of the scope of application of the « Civil Liability Convention » and the « Fund Convention » nor by a number of conventions related to various products or particular circumstances.

Jan Ramberg
Chief Legal Officer

une *protection supplémentaire* est offerte aux demandeurs grâce à la « Convention du fonds », où, d'après la « Convention sur la responsabilité civile », la responsabilité ne joue pas, ou lorsque la garantie financière s'avère inadéquate (mais toujours avec l'exception des « risques de guerre »), en même temps qu'une *protection supplémentaire* au-dessus du plafond de la limitation de la « Convention sur la responsabilité civile » jusqu'à 450 millions de francs (avec la possibilité pour l'Assemblée du fonds d'augmenter ce chiffre à 900 millions de francs);

une *indemnisation* par le Fonds des propriétaires de navires pour ce qu'ils ont pu être appelés à payer au-dessus de 1.500 francs par tonneau ou de 125 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé, mais sans y inclure la responsabilité supplémentaire que les propriétaires de navires peuvent exceptionnellement encourir au-dessus du plafond de la « Convention sur la responsabilité civile ».

Il faut observer que la « Convention sur la responsabilité civile » a un champ d'application assez restreint. Premièrement, en ce qui concerne la définition du terme « navire », il est stipulé que la Convention n'est appliquée que dans les cas où le navire « transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison » (l'huile de soute dans les minéraliers ou les navires-pétroliers sur lest est donc exclue).

Deuxièmement, « hydrocarbures » ne signifie que tous hydrocarbures persistants, tels le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine.

Troisièmement, les dommages sont limités aux « dommages par *pollution* », ce qui signifie les pertes ou dommages causés à l'extérieur du navire par la contamination résultant des fuites ou du déversement d'hydrocarbures du navire, y compris le coût des « mesures de sauvegarde » et la perte ou les dommages supplémentaires causés par de telles mesures. Compte tenu du fait que des substances nocives et hasardeuses autres que les hydrocarbures *persistants* pourraient donner lieu à de graves dommages par pollution, la question d'une extension du régime spécial de la « Convention sur la responsabilité civile » est actuellement à l'étude au sein de l'OMCI. Il y a lieu d'espérer que le caractère *spécial* et *exceptionnel* du règlement de la responsabilité pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les deux Conventions susmentionnées, sera pleinement compris. Il va sans dire que dans l'éventualité d'une grave catastrophe, le besoin d'une protection adéquate des victimes se fera toujours sentir sans que l'on tienne compte de la *cause* ou des *circonstances* auxquels la catastrophe peut être attribuée. Mais il est certain qu'un règlement systématique et pratique de cette matière ne peut être obtenu, ni par l'extension du champ d'application de la « Convention sur la responsabilité civile » et la « Convention du fonds », ni par un nombre quelconque de conventions relatives à divers produits où à des circonstances particulières.

Jan Ramberg
Conseiller Juridique Principal

2 (b)

OIL POLLUTION

Intergovernmental Maritime Consultative Organization

**INTERNATIONAL CONVENTION ON LIABILITY
FOR OIL POLLUTION DAMAGE**

POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime

**CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE
CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

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 un-registered 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 RESPONSABILITE
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. « Événement » 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 adequate 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 révision 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 contractants 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 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.

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 than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry «Duration of 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 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 Convention 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;

Recommandent 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-Governmental Maritime Consultative Orga-
nization to consider this report in connexion with further work with
regard to the « Fund ».

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 na-
vigation maritime à étudier ce rapport en vue de la suite des travaux
portant sur le « Fonds ».

2 (c)

IMCO

**INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL
LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE**

*Deposit of an Instrument of Ratification
by the Government of the Netherlands*

The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization has the honour to refer to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, done at Brussels on 29 November 1969, and to state that an Instrument of Ratification by the Government of the Kingdom of the Netherlands was deposited with the Organization on 9 September 1975 in accordance with Article XIII.

The Convention will enter into force for the Netherlands on 8 December 1975, in accordance with the provisions of Article XV of the Convention.

A list of the eighteen Governments of States which have implemented Article XIII appears overleaf.

2 (c)

OMCI

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS PAR LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

*Dépôt de l'instrument de ratification par le
Gouvernement des Pays-Bas*

Le Secrétaire Général de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime a l'honneur de se référer à la Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et déclare que l'instrument de ratification du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas a été déposé auprès de l'Organisation le 9 septembre 1975 conformément à l'Article XIII.

La Convention entrera en vigueur à l'égard des Pays-Bas le 8 décembre 1975, conformément aux dispositions de l'Article XV de la Convention.

Une liste des dix-huit Gouvernements des Etats qui ont rendu effectif l'Article XIII est reproduite ci-après.

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

States which have implemented Article XIII

	<i>Date of deposit of Instrument</i>
Senegal (accession)	27 March 1972
Fiji (accession)	15 August 1972
Liberia (accession)	25 September 1972
Ivory Coast (ratification)	21 June 1973
Lebanon (accession)	9 April 1974
Morocco (accession)	11 April 1974
Algeria (accession)	14 June 1974
Syrian Arab Republic ¹ (accession)	6 February 1975
France (ratification)	17 March 1975
Sweden (ratification)	17 March 1975
United Kingdom (ratification)	17 March 1975
Norway (accession)	21 March 1975
Denmark (accession)	2 April 1975
Dominican Republic (ratification)	2 April 1975
Germany, Federal Republic of ¹ (ratification)	20 May 1975
USSR ¹ (accession)	24 June 1975
Monaco (ratification)	21 August 1975
Netherlands (ratification)	9 September 1975

⁽¹⁾ With a declaration/reservation.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA
RESPONSABILITE CIVILE POUR LES
DOMMAGES DUS PAR LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

Etats qui ont rendu effectif l'Article XIII

	<i>Date du dépôt</i>
Sénégal (adhésion)	27 mars 1972
Fiji (adhésion)	15 août 1972
Liberia (adhésion)	25 septembre 1972
Côte d'Ivoire (ratification)	21 juin 1973
Liban (adhésion)	9 avril 1974
Maroc (adhésion)	11 avril 1974
Algérie (adhésion)	14 juin 1974
République Arabe Syrienne ¹ (adhésion)	6 février 1975
France (ratification)	17 mars 1975
Suède (ratification)	17 mars 1975
Royaume Uni (ratification)	17 mars 1975
Norvège (adhésion)	21 mars 1975
Danemark (adhésion)	2 avril 1975
République Dominicaine (ratification)	2 avril 1975
Allemagne, République Fédérale d' ¹ (ratification)	20 mai 1975
URSS ¹ (adhésion)	24 juin 1975
Monaco (ratification)	21 août 1975
Pays-Bas (ratification)	9 septembre 1975

(¹) Avec déclaration/réservation.

3

YORK ANTWERP RULES 1974

REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1974

YORK ANTWERP RULES 1974

We have the honour to inform our readers that the « ASOCIACION ESPAÑOLA DE LIQUIDADORES DE AVERIAS » has established a translation of the York Antwerp Rules 1974 in the Spanish language.

Copies of this translation are available at the address of the Chairman of this Association : Mr. Juan Pascual Sanahuja, Montera, 48 — Madrid 14.

REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1974

Nous avons l'honneur d'informer nos lecteurs que l'« ASOCIACION ESPAÑOLA DE LIQUIDADORES DE AVERIAS » a élaboré une traduction en langue espagnole des Règles d'York et d'Anvers 1974.

Des exemplaires de cette traduction peuvent être obtenus en écrivant au Président de cette Association : Mr. Juan Pascual Sanahuja, Montera, 48. Madrid 14.

**RIDERS TO THE STATEMENT OF THE
RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS**

**AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS
ET ADHESIONS DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME**

**RIDER TO THE STATEMENT OF THE
RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS**

INSTRUMENTS OF RATIFICATION OF BELGIUM

In a communication dated August 8th 1975, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on July 31st 1975 the instruments of ratification of Belgium were deposited with the Belgian Government for the following International Acts :

**1. INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE
LIMITATION OF THE LIABILITY OF
OWNERS OF SEA-GOING VESSELS
AND PROTOCOL OF SIGNATURE
SIGNED AT BRUSSELS ON OCTOBER 10th 1957**

**2. INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO
STOWAWAYS
SIGNED AT BRUSSELS ON OCTOBER 10th 1957**

When depositing the instruments of ratification concerning the Convention at sub. 1., the Belgian Government declared having withdrawn the reservation made at the time of the signature of this International Act.

In accordance with Article 11 (2), the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels and the Protocol of Signature, signed at Brussels on October 10th 1957, shall, as regards Belgium, come into force on January 31st 1976.

The International Convention relating to Stowaways has not yet come into force, the conditions required in Article 8, 1°, not having been fulfilled.

**AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS
ET ADHESIONS DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME**

**INSTRUMENTS DE RATIFICATION
DE LA BELGIQUE**

Suivant une communication datée du 8 août 1975, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 31 juillet 1975 ont été déposés auprès du Gouvernement belge les instruments de ratification de la Belgique concernant les actes internationaux suivants :

**1. CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA
LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES
PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER
ET PROTOCOLE DE SIGNATURE
SIGNES A BRUXELLES LE 10 OCTOBRE 1957**

**2. CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES
PASSAGERS CLANDESTINS
SIGNEE A BRUXELLES LE 10 OCTOBRE 1957**

En déposant les instruments de ratification concernant la Convention sub. 1., le Gouvernement belge a déclaré retirer les réserves faites lors de la signature de cet acte international.

Conformément à son article 11 (2), la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et le Protocole de signature, faits à Bruxelles le 10 octobre 1957, entreront en vigueur à l'égard de la Belgique le 31 janvier 1976.

La Convention internationale sur les passagers clandestins n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son article 8, 1°, n'étant pas remplies.

At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>State</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Morocco		January 22nd 1959
Peru	November 23rd 1961	
Norway	May 24th 1962	
Sweden	June 27th 1962	
Italy	May 24th 1963	
Denmark	December 16th 1963	
Malgache Republic		July 13th 1965
Finland	February 2nd 1966	
Belgium	July 31st 1975	

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

INSTRUMENTS OF RATIFICATION OF LEBANON

In a communication dated August 11th 1975, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on July 19th 1975 the instruments of ratification of Lebanon were deposited with the Belgian Government for the following International Act :

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO

PENAL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION OR OTHER INCIDENTS OF NAVIGATION

SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 10th 1952

In accordance with Article 8 (b), this Convention shall, as regards Lebanon, come into force on January 23rd 1976.

A l'heure actuelle, le tableau des ratifications et adhésions se présente comme suit :

<i>Etat</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
Maroc		22 janvier 1959
Pérou	23 novembre 1961	
Norvège	24 mai 1962	
Suède	27 juin 1962	
Italie	24 mai 1963	
Danemark	16 décembre 1963	
République Malgache		13 juillet 1965
Finlande	2 février 1966	
Belgique	31 juillet 1975	

AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME

INSTRUMENTS DE RATIFICATION DU LIBAN

Suivant une communication datée du 11 août 1975, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 19 juillet 1975 ont été déposés auprès du Gouvernement belge les instruments de ratification du Liban concernant l'acte international suivant :

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA

COMPETENCE PENALE EN MATIERE D'ABORDAGE ET AUTRES EVENEMENTS DE NAVIGATION

SIGNEE A BRUXELLES LE 10 MAI 1952

Conformément à son article 8 (b), cette Convention entrera en vigueur à l'égard du Liban le 23 janvier 1976.

5

IN MEMORIAM

IN MEMORIAM

Barely two months after the Fifth Assembly of our Organization in Brussels, the very numerous friends that Maître André Georges VAES had among the members of the CMI were shocked to hear the distressing news: Maître VAES had suddenly been wrested from the affection of his loved ones on the 21st May 1975.

The deceased, who descended from an old Antwerp family, was born in 1904. After having studied law, he became a member of the Antwerp Bar and had soon acquired a reputation as a great maritime barrister. He dedicated himself to his vocation with affection, honour and passion until the very last day of his life. Always prompt to distinguish in a problem the essential from the accessory, he also possessed the equal aptitude of immediately discerning in a litigation the weaknesses and the advantages of each of the parties, a fact that won him an enviable reputation as a wise counsel.

A brilliant practitioner, he was also an eminent jurist. For more than a quarter of a century, he took an active and ever enthusiastic part in the elaboration of international maritime law and, in particular, in the work of the CMI of which he soon became a Titulary Member. After the revision of the CMI Constitution in 1972, he accepted the thankless duties of Treasurer of the CMI, which task he performed with his usual drive and which he maintained until his death.

Those who were privileged to hear him in public will remember his interventions which were firm, solid and witty; their warmth and disinterestedness gave them the gift of persuasion.

His erudition, his faith in good causes, the qualities of his heart, had won him a wide prestige in maritime circles; he was held in high esteem by all and had won the friendship of a great many.

An ardent patriot, he took an active part in the conduct of the « Résistance » movement during the Second World War. He was awarded highly distinguished decorations, both Belgian and foreign.

His discreet courage and natural distinguished manners blended in his person with a firmness of character unerring in its destiny.

The Comité Maritime International wishes to express its deep sympathy to the Belgian Maritime Law Association.

IN MEMORIAM

A peine deux mois après la cinquième Assemblée de notre organisation à Bruxelles, une douloureuse nouvelle frappait de stupeur les très nombreux amis que Maître André Georges VAES comptait parmi les membres du CMI; il avait brusquement été enlevé à l'affection des siens le 21 mai 1975.

Issu d'une vieille famille anversoise, le défunt était né en 1904. Après des études de droit, il devint membre du Barreau d'Anvers. Il ne tarda guère à y acquérir la renommée d'un grand avocat maritimiste. Il se consacra à sa profession jusqu'au dernier jour de sa vie avec amour, honneur et passion. Toujours prompt à distinguer dans un problème le principal de l'accessoire, il avait une égale aptitude à discerner immédiatement dans un litige les faiblesses et les avantages de chacune des parties, ce qui lui valut une flatteuse réputation de conseiller avisé.

Brillant praticien, il fut également un juriste éminent. Pendant plus d'un quart de siècle il participa d'une manière active et toujours enthousiaste à l'élaboration du droit maritime international et en particulier aux travaux du CMI, dont il devint bientôt un membre titulaire. Après la dernière révision des statuts du CMI en 1972, il avait accepté la charge ingrate de trésorier du CMI, fonction qu'il accomplit avec son dynamisme habituel et qu'il conserva jusqu'à son décès.

Ceux qui ont eu le privilège de les entendre se souviendront de ses interventions fermes, solides et pleines d'esprit; par leur chaleur et leur désintéressement elles avaient le don de convaincre.

Son érudition, sa foi dans les bonnes causes, ses qualités de cœur lui avaient valu un grand prestige dans les milieux maritimes, l'estime de tous et l'amitié d'un grand nombre.

Ardent patriote, il prit une part active dans la conduite de la Résistance pendant la deuxième guerre mondiale. Il fut honoré de hautes distinctions belges et étrangères.

Un courage discret et une distinction naturelle s'alliaient en sa personne à la fermeté d'un caractère sûr de son destin.

Le Comité Maritime International prie l'Association Belge de Droit Maritime de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

6

CORRIGENDUM

Change of address – Changement d'adresse

Mr. Christos G. ACHIS, General Manager, « Horizon » Insurance Co.
Ltd., 26a Amalias Ave. Athens 118, Greece.

*Alterations :
Modifications :*

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DEUTSCHE VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
(Maritime Law Association of the Federal Republic of Germany)

Established : 1898

Officers

President :

Dr. Dr. Walther RICHTER, President of Hanseatisches Oberlandesgericht Bremen, 62 Sögestrasse, 2800 Bremen 1.

Vice-President :

Dr. Walter HASCHE, Barrister, Member of the Board of Management of Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank A.G., 13 Katharinenstrasse, 2000 Hamburg 11.

Members :

Dr. Hans Joachim ENGE, Lampe & Schierenbeck, 5-6 Herrlichkeit, 2800 Bremen I.

Dr. Bernd KRÖGER, Managing Director of German Shipowners' Association, 6 Esplanade, 2000 Hamburg 36.

Dr. Thomas M. REMÉ, Barrister, Member of the Board of Management of Nord-Deutsche und Hamburg-Bremer Versicherungs-A.G., 12 Alter Wall, 2000 Hamburg 36.

Dr. Hans Georg RÖHREKE, Attorney-at-Law, Dr. Esche, Schümann & Partner, 17 Ballindamm, 2000 Hamburg I.

Dr. Horst WILLNER, Barrister, Member of the Board of Management of Hapag-Lloyd A.G., 2-6 Gustav-Deetjen-Allee, 2800 Bremen.

Secretary :

Mr. Hartmuth v. BREVERN, Barrister, German Shipowners' Association, 6 Esplanade, 2000 Hamburg 36.

Membership : 285

PORTUGAL

PORTUGUESE INTERNATIONAL MARITIME LAW COMMISSION

(Comité de Droit Maritime International)

SECRETARIAT GENERAL : MINISTERIO DA MARINHA, LISBOA -
PORTUGAL

Année de fondation : 1924. Réorganisation plus récente : 1975

Comité de Direction

Président :

Dr. José António FERNANDES, Conseiller, Anct. Juge auprès du « Supremo Tribunal de Justiça » (Tribunal d'Appel Suprême), Lisbonne.

Vice-Président :

Vice-amiral R.R. Eugénio de SEQUEIRA ARAUJO, Lisbonne.

Membres :

Dr. Nuno Álvares Adrião de BESSA LOPES, représentant du Ministère des Affaires Etrangères, Lisbonne.

Eng. José FARINHA da CONCEICÃO, représentant du Ministère de la Coopération Internationale, Lisbonne.

Dr. Avelino Rui Mendes FERREIRA de MELO, représentant du Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande, Lisbonne.

Dr. Rui CABEÇADAS, représentant du Secrétariat d'Etat des Pêches, Lisbonne.

Dr. Rui MILLER SIMÕES, représentant du Procureur Général de la République, Lisbonne.

Dr. Fernando Olavo CORREIA de AZEVEDO, Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Lisbonne.

Capitaine de vaisseau António José de Matos NUNES da SILVA, Chef de la IIème Division de l'Etat-major de la Marine, Lisbonne.

Dr. José Correia de Oliveira ABRANCHES MARTINS, Juge auprès du Tribunal Militaire de la Marine, Lisbonne.

Capitaine de frégate Manuel Primo de Brito LIMPO SERRA, Professeur de Droit International à l'Institut Supérieur Naval de Guerre, Lisbonne, et de Droit Maritime International à l'Ecole Navale Alfeite.

Capitaine de vaisseau António de Jesus BELO de CARVALHO, représentant de la Direction Générale des Services de Développement Maritime, Lisbonne.

* Dr. Armando Manuel de Almeida MARQUES GUEDES, Lisbonne.

* Dr. Armando HENRIQUES, Lisbonne.

* Capitaine de vaisseau R.R. José Neves SALES GRADE, Lisbonne.

* Capitaine de frégate R.R. Eduardo Henrique SERRA BRANDÃO, Lisbonne.

* Capitaine de frégate Carlos Adalberto Rodrigues MACHADO E MOURA, Lisbonne.

Secrétaire :

Feliciano Correia Rodrigues **HOMEM SANTOS**, Lisbonne.

(*) Ces cinq personnalités ont été choisies par le Chef d'Etat-Major de la Marine.

INDEX

DOCUMENTATION CMI - 1975 N° II

1. LIABILITY OF SEA TERMINALS — SOME PRELIMINARY THOUGHTS	94
<i>RESPONSABILITE DES « SEA TERMINALS » — QUELQUES IDEES PRELIMINAIRES</i>	95
2. (a) OIL POLLUTION	118
<i>POLLUTION PAR LES HYDOCARBURES</i>	119
2. (b) OIL POLLUTION — INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE	124
<i>POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES — CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES</i>	125
2. (c) OIL POLLUTION — IMCO — DEPOSIT OF AN INSTRUMENT OF RATIFICATION BY THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS	154
STATES WHICH HAVE IMPLEMENTED ARTICLE XIII	156
<i>POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES — OMCI — DEPOT DE L'INSTRUMENT DE RATIFICATION PAR DE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS</i>	155
<i>ETATS QUI ONT RENDU EFFECTIF L'ARTICLE XIII</i>	157
3. YORK/ANTWERP RULES 1974	159
<i>REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1974</i>	159
4. RIDERS TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS	162
<i>AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME</i>	163
5. IN MEMORIAM	168
<i>IN MEMORIAM</i>	169
6. CORRIGENDUM	170

C.M.I. DOCUMENTATION

Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat of the International Maritime Committee, C/o Messrs. Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerp, Belgium.

DOCUMENTATION C.M.I.

Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif du Comité Maritime International, C/o Firme Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerpen, Belgique.