

**INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION  
DAMAGE, BRUSSELS, 29 NOVEMBER 1969**

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 or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.
4. "State of the ship's registry" means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.
5. "Oil" means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.
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 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 III, 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 2000 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 IX. 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, 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 official 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 V, and is entitled to limit his liability,
  - (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 2000 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 V, 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.
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 V, 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.
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 offshore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2000 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 V, 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 V 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.

#### *Article 10*

1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX 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
  - (a) 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 IX 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 31 December 1970 and shall thereafter remain open for accession.
2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

*Article 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 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 XVII and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;
  - (b) transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which accede to the present Convention.

*Article 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.



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 the 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)

**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.

**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 compensation scheme

#### **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 Organization to consider this report in connection with further work with regard to the « Fund ».

**CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES  
DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES, BRUXELLES, 29  
NOVEMBRE 1969**

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 graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.
6. « Dommage par pollution » signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.
7. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.
8. « Evénement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.
9. « Organisation » signifie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation

maritime.

#### *Article 2*

La présente Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'un Etat contractant ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

#### *Article 3*

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.
2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution:
  - a. résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou
  - b. résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
  - c. résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.
3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la 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 III, 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 2000 francs par tonneau de jauge du navire. Toutefois ce montant total ne peut en aucun cas excéder 210 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 IX. 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, 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 officielle 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 2240 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 V et est en droit de limiter sa responsabilité,
  - 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 2000 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 V, 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 utilisé 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. 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 imposés 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 V, 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 mis 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 o<sup>r</sup> 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. 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 2000 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 V, 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 V, 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. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, 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<sup>1</sup> 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 IX et

---

<sup>1</sup>Note du rédacteur: sic erat scriptum.

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 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 l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit 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 de 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 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 réviser<sup>2</sup> ou d'amender la présente Convention.
2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser<sup>2</sup> 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;

---

<sup>2</sup>Note du rédacteur: sic erat scriptum.

- (iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XVII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas de la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;
- b. transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

*Article 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.

## 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 à ..... le .....

(lieu)

(date)

.....

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

**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 manière au droit de l'Etat riverain de se protéger contre a 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 SUR LA CREATION D'UN FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION POUR DAMMAGES 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 que 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 SUR LE RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL RELATIF AU « FONDS »**

La Conférence,

*Ayant pris acte* du rapport du Groupe de travail relatif au « Fonds », (LEG/CONF/C.2/WP.45),

*Invite* l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à étudier ce rapport en vue de la suite des travaux portant sur le « Fonds ».

**STATUS OF SIGNATURES, RATIFICATIONS, ACCEPTANCES, APPROVALS,  
ACCESSIONS, RESERVATIONS AND NOTIFICATIONS OF SUCCESSION**

For information regarding signatures, ratifications, acceptances, approvals, accessions, reservations and notifications of succession, please consult the details provided by:

- the depositary, the (Secretary-General of the) International Maritime Organization:  
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>
- the United Nations Treaty Collection:  
<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801083db&clang=en>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:  
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>
- the Treaty Database of the Dutch Government:  
<https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/003096>

**ESSENTIAL LITERATURE**

- H.E. Scheffer, 'Nieuw rechtsregime met betrekking tot verontreiniging van de zee door olie', *NJB* 2017, p. 427-436