

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1986 Nr. 69

---

---

A. TITEL

*Protocol van 1984 houdende wijziging van het Internationaal Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, met Bijlage; Londen, 25 mei 1984*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van het Protocol zijn geplaatst in *Trb.* 1986, 13.

Zie voor de ondertekeningen ook *Trb.* 1986, 40.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1986, 40.

Op blz. 9 van dat Tractatenblad dient in de op een na laatste regel in plaats van: Fondsverdrag, 1969, te worden gelezen: Aansprakelijkheidsverdrag, 1969.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1986, 13.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1986, 13.

F. TOETREDING

In overeenstemming met artikel 12, derde lid, van het Protocol heeft de volgende Staat een akte van toetreding bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Zuid-Afrika . . . . . 31 januari 1986

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1986, 13 en 40.

Voor het op 25 mei 1984 te Londen tot stand gekomen Protocol houdende wijziging van het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie zie ook *Trb.* 1986, 70.

Ingevolge artikel 11 van het onderhavige Protocol zullen de artikelen I tot en met XII ter, met inbegrip van het modelcertificaat, van het Internationaal Verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1969, zoals gewijzigd bij het onderhavige Protocol, worden genoemd het Aansprakelijkheidsverdrag, 1984.

De Engelse en de Franse tekst van het Aansprakelijkheidsverdrag, 1984, zullen als volgt luiden:

**International Convention on Civil Liability for Oil Pollution  
Damage, 1984**

**Article I**

For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any sea-going vessel and sea-borne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

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 relations 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 hydrocarbon mineral oil such as

**Convention internationale de 1984 sur la responsabilité civile pour  
les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

**Article I**

Au sens de la présente Convention :

1. «Navire» signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

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 les hydrocarbures minéraux

crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

6. "Pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

(b) 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 or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

9. "Organization" means the International Maritime Organization.

10. "1969 Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

## Article II

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and

(ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, 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:

a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces 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 ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

9. «Organisation» signifie l'Organisation maritime internationale.

10. «Convention de 1969 sur la responsabilité» signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les États Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l'expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

## Article II

La présente Convention s'applique exclusivement:

a) aux dommages par pollution survenus:

i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant, et

ii) dans la zone économique exclusive d'un État contractant établie conformément au droit international ou, si un État contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

## Article III

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 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 may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;

(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;

(c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;

(d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;

(e) any person taking preventive measures;

(f) all servants or agents of persons mentioned in sub-paragraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

## Article III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant 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. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

c) tout affrèteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affrèteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;

d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;

f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e);

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

#### Article IV

When an incident involving two or more ships occurs 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 V

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 calculated as follows:

(a) 3 million units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;

(b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 420 units of account in addition to the amount mentioned in sub-paragraph (a); provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 59,7 million units of account.

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

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 or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be 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 other 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



5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

#### Article IV

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article III, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

#### Article V

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 calculé comme suit:

a) 3 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5.000 unités;

b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 420 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 59,7 millions d'unités de compte.

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

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 ou, à défaut d'une telle action, auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action peut être engagée en vertu de l'article IX. Le 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 dans lequel le fonds est constitué, et jugé 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

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(a). The "unit of account" referred to in paragraph 1 of this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

9(b). Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The

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.a) L'«unité de compte» visé au paragraphe 1 du présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au paragraphe 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

b) Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9 a) peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 9 a) est égale à 15 francs or. Le franc or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents

conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

9(c). The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

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 if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

## Article VI

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.

millièmes de fin. La conversion du franc or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

c) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9 a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9 b) sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 9 a). Les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9 a) ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9 b), selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

10. Aux fins du présent article, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

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 lorsque, en vertu des dispositions du paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

## Article VI

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 VII

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 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 after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. 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 or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

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,

## Article VII

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 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 autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente de l'Etat contractant s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un Etat contractant, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un Etat contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout Etat contractant. 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 d'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 de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat contractant, auprès de l'autorité de l'Etat qui a délivré ou visé le certificat.

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

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 in accordance with paragraph 2 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 even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State. A Contracting State may at any time request consultation with the issuing or certifying State 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, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, 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



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 en application du paragraphe 2 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, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat contractant. Un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat 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, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V, paragraphe 2, 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 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. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une

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 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 V, paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

#### Article VIII

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 IX

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, 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 or area, 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.

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 V, paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

#### Article VIII

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 IX

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'article II, 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 ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, 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 X

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
- (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 XI

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 XII

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 effect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

## Article XII bis

*Transitional provisions*

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this Convention and to the 1969 Liability Convention:

- (a) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be

## Article X

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 au fond de la demande.

## Article XI

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 renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

## Article XII

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 dispositions n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

## Article XII bis

### *Dispositions transitoires*

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent dans le cas d'un Etat qui, à la date d'un événement, est Partie à la fois à la présente Convention et à la Convention de 1969 sur la responsabilité:

- a) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention, la

deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;

(b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of sub-paragraph (a) of this Article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;

(c) in the application of Article III, paragraph 4, of this Convention the expression "this Convention" shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;

(d) in the application of Article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with sub-paragraph (a) of this Article.

#### Article XII ter

##### *Final clauses*

The final clauses of this Convention shall be Articles 12 to 18 of the Protocol of 1984 to amend the 1969 Liability Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

---

Voor de Engelse tekst van het gewijzigde certificaat zie blz. 28 en 30 van *Trb.* 1986, 13.

---

responsabilité régie par celle-ci est considérée comme assumée au cas et dans la mesure où elle est également régie par la Convention de 1969 sur la responsabilité;

b) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention et que l'Etat est Partie à la présente Convention et à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la responsabilité qui reste à assumer après application des dispositions du paragraphe a) du présent article n'est régie par la présente Convention que dans la mesure où les dommages par pollution n'ont pas été pleinement réparés après application des dispositions de ladite Convention de 1971;

c) aux fins de l'application de l'article III, paragraphe 4, de la présente Convention, les termes «la présente Convention» sont interprétés comme se référant à la présente Convention ou à la Convention de 1969 sur la responsabilité, selon le cas;

d) aux fins de l'application de l'article V, paragraphe 3, de la présente Convention, le montant total du fonds à constituer est réduit du montant par lequel la responsabilité est considérée comme assumée conformément au paragraphe a) du présent article.

## Article XII ter

### *Clauses finales*

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 12 à 18 du Protocole de 1984 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité. Dans la présente Convention, les références aux Etats contractants sont considérées comme des références aux Etats contractants de ce Protocole.

---

Voor de Franse tekst van het gewijzigde certificaat zie blz. 29 en 31 van *Trb.* 1986, 13.

---

en de vertaling in het Nederlands van het Aansprakelijkheidsverdrag, 1984, zal als volgt luiden:

## Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1984

### Artikel I

Voor de toepassing van dit Verdrag:

1. wordt onder „schip” verstaan: alle zeeschepen en andere zee-gaande vaartuigen, van welk type ook, gebouwd of aangepast voor het vervoer van olie in bulk als lading, met dien verstande dat een schip dat olie en andere soorten lading kan vervoeren alleen als een schip wordt beschouwd, wanneer het daadwerkelijk olie in bulk als lading vervoert en tijdens iedere reis na een zodanig vervoer, tenzij wordt aangetoond dat het geen residuen van zulk vervoer van olie in bulk aan boord heeft.

2. wordt onder „persoon” verstaan: iedere natuurlijke persoon of maatschap, alsmede ieder publiekrechtelijk of privaatrechtelijk lichaam al of niet rechtspersoonlijkheid bezittend, hieronder begrepen een Staat of zijn staatsrechtelijke onderdelen.

3. wordt onder „eigenaar” verstaan: de persoon of personen die als eigenaar van het schip zijn teboekgesteld of, indien er geen teboekstelling heeft plaatsgehad, de persoon of personen, die het schip in eigendom hebben.

Indien evenwel een schip eigendom is van een Staat en geëxploiteerd wordt door een maatschappij die in die Staat teboekstaat als de exploitant van het schip, betekent „eigenaar” een zodanige maatschappij.

4. wordt onder „Staat waarin het schip is teboekgesteld” verstaan ten aanzien van teboekgestelde schepen: de Staat waarin het schip is teboekgesteld, en ten aanzien van niet teboekgestelde schepen: de Staat onder wiens vlag het schip vaart.

5. wordt onder „olie” verstaan: alle persistente uit kool-waterstoffen bestaande minerale oliën, zoals ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie, vervoerd aan boord van een schip als lading of in de bunkers van het schip.

6. wordt onder „schade door verontreiniging” verstaan:

a. verlies of schade buiten het schip veroorzaakt door bevuiling ten gevolge van het ontsnappen of doen wegvloeien van olie uit het schip, waar zulk ontsnappen of doen wegvloeien ook mag plaatsvinden, met dien verstande dat vergoeding voor andere schade aan het milieu dan winstderving ten gevolge van deze schade wordt beperkt tot de kosten van redelijke maatregelen tot herstel die daadwerkelijk worden ondernomen of zullen worden ondernomen;

b. de kosten van preventieve maatregelen alsmede verlies of schade veroorzaakt door die maatregelen.



7. wordt onder „preventieve maatregelen” verstaan: alle na het voorval door een persoon genomen redelijke maatregelen ter voorkoming of beperking van de schade door verontreiniging.

8. wordt onder „voorval” verstaan: elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak, waardoor schade door verontreiniging wordt veroorzaakt, of waardoor een ernstige en onmiddellijke dreiging ontstaat dat zulk een schade zal worden veroorzaakt.

9. wordt onder „Organisatie” verstaan: de Internationale Maritieme Organisatie.

10. wordt onder het „Aansprakelijkheidsverdrag, 1969” verstaan: het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969. Voor Partijen bij het Protocol van 1976 bij dat Verdrag, wordt de uitdrukking geacht te omvatten het Aansprakelijkheidsverdrag, 1969, zoals gewijzigd bij dat Protocol.

## Artikel II

Dit Verdrag is uitsluitend van toepassing op:

a. schade door verontreiniging veroorzaakt:

(i) op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van een Verdragsluitende Staat, en

(ii) binnen de exclusieve economische zone van een Verdragsluitende Staat, vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, of, indien een Verdragsluitende Staat een zodanige zone niet heeft vastgesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die Staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht en die zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen waarvan de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten;

b. preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade.

## Artikel III

1. De eigenaar van het schip op het tijdstip van het voorval, of, zo het voorval bestaat uit een opeenvolging van feiten, op het tijdstip van het eerste feit, is, behoudens het bepaalde in het tweede en het derde lid van dit artikel, aansprakelijk voor schade door verontreiniging, veroorzaakt door het schip als gevolg van het voorval.

2. De eigenaar is niet aansprakelijk voor schade door verontreiniging, indien hij bewijst dat de schade:

a) het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaandbare aard, of

b) geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van derden, met het opzet schade te veroorzaken, of

c) geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een Regering of andere autoriteit, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie in de uitoefening van die functie.

3. Indien de eigenaar bewijst dat de schade door verontreiniging geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon, die de schade heeft geleden, met het opzet de schade te veroorzaken, of van de schuld van die persoon, kan de eigenaar geheel of gedeeltelijk worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon.

4. Geen vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met dit Verdrag. Onverminderd het bepaalde in het vijfde lid van dit artikel kan noch op grond van dit Verdrag, noch op enige andere grond, een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging worden ingesteld tegen:

a. de ondergeschikten of lasthebbers van de eigenaar of de leden van de bemanning;

b. de loods of enige andere persoon die, zonder lid van de bemanning te zijn, diensten voor het schip verricht;

c. een bevrachter (hoe ook omschreven, met inbegrip van een rompbefrachter), beheerder of degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd;

d. personen die met instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde overheidsinstantie hulpverleningswerkzaamheden verrichten;

e. personen die preventieve maatregelen nemen;

f. alle ondergeschikten of lasthebbers van personen genoemd onder c, d en e;

tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

5. Geen bepaling in dit Verdrag maakt inbreuk op enig recht van verhaal van de eigenaar tegenover derden.

#### Artikel IV

Wanneer zich een voorval voordoet waarbij twee of meer schepen zijn betrokken en er ten gevolge daarvan schade door verontreiniging is ontstaan, zijn de eigenaren van alle betrokken schepen, tenzij zij ingevolge artikel III van aansprakelijkheid zijn ontheven, hoofdelijk aansprakelijk voor alle schade die redelijkerwijs niet te scheiden is.

## Artikel V

1. De eigenaar van een schip kan zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag per voorval beperken tot een totaal bedrag dat als volgt wordt berekend;

a. drie miljoen rekeneenheden voor een schip met een brutotonnage van niet meer dan 5000;

b. voor een schip met een grotere brutotonnage, voor elke toename van de brutotonnage met één, 420 rekeneenheden boven het onder a genoemde bedrag;

met dien verstande evenwel dat dit bedrag in geen geval in totaal 59,7 miljoen rekeneenheden te boven kan gaan.

2. De eigenaar is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid ingevolge dit Verdrag te beperken indien wordt bewezen dat de schade door verontreiniging het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

3. Ten einde zich te kunnen beroepen op de in het eerste lid van dit artikel bedoelde beperking, moet de eigenaar een fonds vormen tot een bedrag gelijk aan het maximum van zijn aansprakelijkheid bij de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit van een Verdragsluitende Staat binnen wiens grondgebied een vordering op grond van artikel IX wordt ingesteld, of, indien geen vordering wordt ingesteld, bij een rechterlijke of andere bevoegde autoriteit van een Verdragsluitende Staat binnen wiens grondgebied een vordering op grond van artikel IX kan worden ingesteld. Het fonds kan worden gevormd door het storten van de geldsom of door het stellen van een bankgarantie of iedere andere garantie welke aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de Verdragsluitende Staat waar het fonds wordt gevormd en welke door de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit genoegzaam wordt geacht.

4. Het fonds wordt verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen.

5. Indien vóór de verdeling van het fonds de eigenaar of een van zijn ondergeschikten of lasthebbers, of een persoon die hem een verzekering of andere zekerheid heeft verschaft, in verband met het voorval een vergoeding terzake van schade door verontreiniging hebben betaald, treden deze personen bij wege van subrogatie, tot het bedrag dat zij hebben betaald, in de rechten die de door hen schade-loos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.

6. Het recht van subrogatie, bedoeld in het vijfde lid van dit artikel kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot enige vergoeding voor schade door verontreiniging die zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover

een zodanige subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wetgeving.

7. Wanneer de eigenaar of enige andere persoon aantoonbaar dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip geheel of ten dele een zodanige schadevergoeding te betalen terzake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald vóór de verdeling van het fonds, ingevolge het vijfde of het zesde lid van dit artikel bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit bevelen dat voorlopig een bedrag wordt terzijde gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

8. Vorderingen die betrekking hebben op door de eigenaar vrijwillig en binnen de grenzen der redelijkheid gedane uitgaven en gebrachte offers ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging staan in rang gelijk met andere vorderingen op het fonds.

9.a. De „rekeneenheid” bedoeld in het eerste lid van dit artikel is het bijzondere trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De in het eerste lid genoemde bedragen worden omgerekend in een nationale munteenheid volgens de waarde van die munteenheid ten opzichte van het bijzondere trekkingsrecht op de datum van de vorming van het in het derde lid bedoelde fonds. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Verdragsluitende Staat die Lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Verdragsluitende Staat die geen Lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend op een door die Staat vastgestelde wijze.

9.b. Niettemin kan een Verdragsluitende Staat, die geen Lid is van het Internationale Monetair Fonds en wiens wet de toepassing van de bepalingen van het negende lid, onder a, niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van dan wel toetreding tot dit Verdrag of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in het negende lid, onder a, bedoelde rekeneenheid gelijk zal zijn aan 15 goudfranken. De in dit lid bedoelde goudfrank komt overeen met vijfenzestig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderdveertigste fijn. De omrekening van de goudfrank in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.

9.c. De in de laatste zin van het negende lid, onder a, genoemde berekening en de in het negende lid, onder b, genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munteenheid van de Verdragsluitende Staat zoveel mogelijk dezelfde werkelijke waarde

tot uitdrukking komt voor de bedragen genoemd in het eerste lid als zou voortvloeien uit de toepassing van de eerste drie zinnen van het negende lid, onder a.

Bij nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Verdrag en telkens wanneer een verandering optreedt in hun wijze van berekening ingevolge het negende lid, onder a, of in het resultaat van de omrekening ingevolge het negende lid, onder b, delen de Verdragsluitende Staten de depositaris hun wijze van berekening dan wel het resultaat van de omrekening mede.

10. Voor de toepassing van dit artikel is de brutotonnage van het schip de brutotonnage berekend overeenkomstig de voorschriften voor de meting vervat in Bijlage I van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.

11. De verzekeraar of persoon die financiële zekerheid stelt, heeft het recht tot het vormen van een fonds in overeenstemming met dit artikel op dezelfde voorwaarden en met dezelfde rechtsgevolgen als ware het door de eigenaar gevormd. Een zodanig fonds kan zelfs worden gevormd indien, ingevolge het bepaalde in het tweede lid, de eigenaar niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, maar de vorming daarvan laat dan de rechten van de schuldeisers tegenover de eigenaar onverlet.

## Artikel VI

1. Wanneer na een voorval de eigenaar overeenkomstig artikel V een fonds heeft gevormd en gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken,

(a) zal een persoon die uit dat voorval een vordering wegens schade door verontreiniging heeft, ter zake van die vordering geen rechten kunnen doen gelden op andere goederen van die eigenaar;

(b) zal de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit van een Verdragsluitende Staat de opheffing bevelen van beslag, gelegd op schepen of andere eigendommen van de eigenaar terzake van een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging voortvloeiende uit dat voorval en op overeenkomstige wijze handelen ten aanzien van borgtocht of andere ter voorkoming van een zodanig beslag gestelde zekerheid.

2. Het voorgaande is evenwel alleen van toepassing indien de schuldeiser toegang heeft tot de rechtbank die het fonds beheert en het fonds daadwerkelijk beschikbaar is tot voldoening van zijn vordering.

## Artikel VII

1. De eigenaar van een in een Verdragsluitende Staat teboekge-

steld schip dat meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert, is gehouden een verzekering of andere financiële zekerheid, zoals een bankgarantie of een door een internationaal schadefonds afgegeven certificaat in stand te houden tot dekking van zijn aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging volgens dit Verdrag, tot een bedrag gelijk aan het maximum van zijn aansprakelijkheid ingevolge het eerste lid van artikel V.

2. Een certificaat houdende verklaring dat een overeenkomst van verzekering of een andere financiële zekerheid in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag van kracht is, wordt aan elk schip afgegeven, nadat de bevoegde autoriteit van een Verdragsluitende Staat heeft vastgesteld dat aan de eisen van het eerste lid is voldaan. Met betrekking tot een schip teboekgesteld in een Verdragsluitende Staat wordt zulk een certificaat afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip is teboekgesteld; met betrekking tot een schip dat niet in een Verdragsluitende Staat is teboekgesteld, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van een Verdragsluitende Staat. Dit certificaat heeft de vorm van het aangehechte model en bevat de navolgende gegevens:

- (a) naam van het schip en van de plaats van teboekstelling;
- (b) naam en adres van het hoofdkantoor van de eigenaar;
- (c) soort der zekerheid;
- (d) naam en adres van het hoofdkantoor van de verzekeraar of de persoon die de zekerheid stelt en, waar dienstig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;
- (e) geldigheidsduur van het certificaat, die niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere zekerheid.

3. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of de officiële talen van de Staat waar het wordt afgegeven. Indien de gebruikte taal noch de Engelse, noch de Franse is, moet de tekst een vertaling in een van deze talen bevatten.

4. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden en een afschrift moet worden nedergelegd bij de autoriteiten die het register houden waarin het schip staat teboekgesteld of, indien het schip niet in een Verdragsluitende Staat is teboekgesteld, bij de autoriteiten van de Staat die het certificaat afgeeft of waarmerkt.

5. Een verzekering of een andere financiële zekerheid voldoet niet aan de bepalingen van dit artikel, indien zij, om andere redenen dan het verstrijken van haar geldigheidsduur zoals vermeld in het certificaat ingevolge het tweede lid van dit artikel, kan vervallen alvorens drie maanden zijn verlopen sedert de datum waarop aan de autoriteiten bedoeld in het vierde lid van dit artikel mededeling is gedaan van haar beëindiging, tenzij het certificaat bij deze autoriteiten is ingeleverd, dan wel binnen bedoelde termijn een nieuw certificaat is

afgegeven. Het vorenstaande is eveneens van toepassing op alle wijzigingen die ten gevolge hebben dat de verzekering of zekerheid niet langer voldoet aan de bepalingen van dit artikel.

6. Onverminderd het in dit artikel bepaalde stelt de Staat waar het schip is teboekgesteld de voorwaarden vast betreffende de afgifte en geldigheid van het certificaat.

7. Certificaten, afgegeven of gewaarmerkt onder het gezag van een Verdragsluitende Staat overeenkomstig het tweede lid, worden voor de toepassing van dit Verdrag erkend door andere Verdragsluitende Staten, als bezittende dezelfde geldigheid als door deze afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs indien zij zijn afgegeven of gewaarmerkt met betrekking tot een schip dat niet in een Verdragsluitende Staat is teboekgesteld. Een Verdragsluitende Staat kan te allen tijde verzoeken om overleg met de Staat die de afgifte of waarmerking verricht, indien hij reden heeft aan te nemen dat de in het certificaat genoemde verzekeraar of degenen die de garantie heeft gesteld financieel niet in staat is te voldoen aan de hem door dit Verdrag opgelegde verplichtingen.

8. Vorderingen tot vergoeding van schade door verontreiniging kunnen rechtstreeks worden ingesteld tegen de verzekeraar of persoon die financiële zekerheid stelt ter dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar wegens schade door verontreiniging.

In dit geval kan de verweerder, zelfs indien de eigenaar overeenkomstig het tweede lid van artikel V niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, zich beroepen op de in het eerste lid van artikel V omschreven beperking van aansprakelijkheid.

Hij mag voorts zich beroepen op de verweermiddelen (anders dan het faillissement of de liquidatie van de eigenaar) waarop de eigenaar zelf een beroep zou hebben kunnen doen. Voorts kan de verweerder een beroep doen op het verweer dat de schade door verontreiniging het gevolg is van opzettelijk wangedrag van de eigenaar zelf, maar de verweerder kan zich niet beroepen op enig ander verweermiddel dat hij zou hebben kunnen aanvoeren in een door de eigenaar tegen hem aangespannen rechtsgeding. De verweerder heeft steeds het recht te vorderen dat de eigenaar mede in het geding wordt betrokken.

9. Gelden uit een verzekering of andere financiële zekerheid, welke ingevolge het eerste lid van dit artikel wordt in stand gehouden, zijn uitsluitend beschikbaar voor de voldoening van vorderingen ingevolge dit Verdrag.

10. Een Verdragsluitende Staat staat niet toe dat onder zijn vlag varende schepen waarop dit artikel van toepassing is, voor de handelsvaart worden gebezigd, tenzij een certificaat is afgegeven ingevolge het tweede of het twaalfde lid van dit artikel.

11. Onverminderd het in dit artikel bepaalde moet elke Verdrag-

sluitende Staat er zorg voor dragen dat in zijn nationale wetgeving wordt voorgeschreven dat verzekering of andere zekerheid tot de in het eerste lid van dit artikel genoemde omvang verplicht is voor elk schip, waar ook teboekgesteld, dat een haven op zijn grondgebied binnenloopt of verlaat, dan wel aankomt bij of vertrekt van een buitengaats doch binnen zijn territoriale zee gelegen laad- of losinstallatie, indien het schip daadwerkelijk meer dan 2000 ton olie in bulk als lading vervoert.

12. Is met betrekking tot een schip dat in eigendom toebehoort aan een Verdragsluitende Staat geen verzekering afgesloten of geen financiële zekerheid gesteld, dan zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel op dat schip niet van toepassing, maar het schip moet wel zijn voorzien van een certificaat, afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de Staat waar het is teboekgesteld, houdende de verklaring dat het schip eigendom is van de Staat en dat de aansprakelijkheid voor het schip gedekt is binnen de grenzen van artikel V, eerste lid. Dit certificaat wordt zoveel mogelijk opgesteld volgens het in het tweede lid van dit artikel voorgeschreven model.

#### Artikel VIII

Het recht op schadevergoeding krachtens dit Verdrag vervalt wanneer niet binnen drie jaar na de datum waarop de schade is ontstaan een rechtsvordering is ingesteld. In geen geval kan echter een rechtsvordering worden ingesteld nadat zes jaar zijn verstreken na de datum van het voorval dat de schade heeft veroorzaakt. Wanneer dit voorval wordt gevormd door een opeenvolging van feiten, loopt de termijn van zes jaar van de datum van het eerste feit.

#### Artikel IX

1. Indien een voorval schade door verontreiniging heeft veroorzaakt op het grondgebied van één of meer Verdragsluitende Staten, de territoriale zee of een gebied zoals bedoeld in artikel II daaronder begrepen, dan wel preventieve maatregelen zijn genomen ter voorkoming of beperking van schade door verontreiniging op dit grondgebied, de territoriale zee of het gebied daaronder begrepen, dan kunnen vorderingen tot schadevergoeding slechts worden ingesteld bij de rechter van die Verdragsluitende Staat of Staten. Van het instellen van zodanige vordering moet aan de verweerder binnen redelijke termijn kennis worden gegeven.

2. Iedere Verdragsluitende Staat draagt er zorg voor dat zijn rechten bevoegd zijn kennis te nemen van deze vorderingen tot schadevergoeding.

3. Nadat het fonds overeenkomstig het bepaalde in artikel V is



gevormd, is de rechter van de Staat waar het fonds is gevormd bij uitsluiting bevoegd te beslissen in alle aangelegenheden betreffende de toedeling en verdeling van het fonds.

#### Artikel X

1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel IX bevoegde rechter welke voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waar zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat worden erkend in elke andere Verdragsluitende Staat, tenzij:

- (a) de beslissing is verkregen door bedrog; of
- (b) de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

2. Een beslissing welke ingevolge het eerste lid van dit artikel is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging in iedere Verdragsluitende Staat, zodra de in die Staat vereiste formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek van de zaak.

#### Artikel XI

1. De bepalingen van dit Verdrag zijn niet van toepassing op oorlogsschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een Staat ten tijde dat zij alleen worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden.

2. Met betrekking tot schepen die eigendom zijn van een Verdragsluitende Staat en die gebruikt worden voor handelsdoeleinden, kan elke Staat in rechte worden aangesproken voor de rechter die ingevolge artikel IX bevoegd is, en doet afstand van beroep op enig verweer dat is gegrond op zijn hoedanigheid van soevereine Staat.

#### Artikel XII

Dit Verdrag gaat boven andere internationale overeenkomsten die op de datum waarop dit Verdrag is opengesteld voor ondertekening, van kracht zijn of openstaan voor ondertekening, bekrachtiging of toetreding, doch uitsluitend voor zover deze overeenkomsten daarmede in strijd zouden zijn; de bepalingen van dit Verdrag laten nochtans de uit bedoelde internationale overeenkomsten voortvloeiende verplichtingen van Verdragsluitende Staten tegenover niet-Verdragsluitende Staten onverlet.

#### Artikel XII bis

##### *Overgangsbepalingen*

De volgende overgangsbepalingen zijn van toepassing in het geval

van een Staat die op het tijdstip van een voorval Partij is bij zowel dit Verdrag als het Aansprakelijkheidsverdrag, 1969:

a. wanneer een voorval schade door verontreiniging heeft veroorzaakt binnen de reikwijdte van dit Verdrag wordt aan de aansprakelijkheid ingevolge dit Verdrag geacht te zijn voldaan indien, en voor zover, deze ook ontstaat ingevolge het Aansprakelijkheidsverdrag, 1969;

b. wanneer een voorval schade door verontreiniging heeft veroorzaakt binnen de reikwijdte van dit Verdrag en de Staat Partij is bij zowel dit Verdrag als het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1971, is van aansprakelijkheid waaraan nog moet worden voldaan na de toepassing van a van dit artikel, ingevolge dit Verdrag slechts sprake voor zover de schade door verontreiniging onvergoed blijft na toepassing van het genoemde Verdrag van 1971;

c. bij de toepassing van het vierde lid van artikel III van dit Verdrag wordt de uitdrukking „dit Verdrag” zo uitgelegd dat daarmee wordt verwezen naar dit Verdrag of naar het Aansprakelijkheidsverdrag, 1969, al naar gelang passend is;

d. bij de toepassing van het derde lid van artikel V van dit Verdrag wordt het totale bedrag van het te vormen fonds verlaagd met het bedrag waarmee aan de aansprakelijkheid geacht wordt te zijn voldaan overeenkomstig a van dit artikel.

## Artikel XII ter

### *Slotbepalingen*

De slotbepalingen van dit Verdrag zijn de artikelen 12 tot en met 18 van het Protocol van 1984 houdende wijziging van het Aansprakelijkheidsverdrag, 1969. Verwijzingen in dit Verdrag naar Verdragssluitende Staten dienen te worden uitgelegd als verwijzingen naar de Verdragssluitende Staten bij dat Protocol.

---

De vertaling in het Nederlands van het gewijzigde certificaat is afgedrukt op blz. 15 en 16 van *Trb.* 1986, 40.

Uitgegeven de drieëntwintigste juni 1986.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

H. VAN DEN BROEK