

Message

concernant l'approbation et la modification de diverses conventions internationales relatives à la navigation maritime ainsi que la modification de la loi sur la navigation maritime

du 10 mars 1986

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous soumettons à votre approbation un projet d'arrêté fédéral concernant des conventions internationales relatives à la navigation maritime et un projet de loi fédérale portant modification de la loi sur la navigation maritime.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

10 mars 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Egli

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

La flotte marchande suisse compte actuellement 32 navires d'une capacité de plus de 500 000 tdw; c'est la flotte maritime la plus importante parmi les pays sans littoral et, sur le plan mondial, elle se trouve au 64^e rang. Elle comprend principalement des cargos pour le transport en vrac ou de colis; sous pavillon suisse naviguent en outre quelques navires frigorifiques, des navires ro-ro, ainsi que six navires-citernes pour le transport de vin ou de produits chimiques.

Vu la densité actuelle du trafic maritime, un ordre juridique international reconnu devient nécessaire pour assurer la sécurité. A part quelques principes devenus droit coutumier, ce sont surtout les conventions internationales qui définissent le droit maritime. Dans ce message nous vous soumettons six nouvelles conventions, quelques amendements mineurs apportés à deux des conventions déjà ratifiées par la Suisse, et enfin la révision de quelques articles de la loi suisse sur la navigation maritime. La réunion de ces diverses propositions en un seul message a été faite en raison de leur étroite interdépendance.

1 Les conventions

11 Partie générale

111 Introduction

En premier objet, nous vous soumettons la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires conclue à Londres en 1973, dans la version du protocole de 1978 (Convention MARPOL 73/78)*. Cette convention remplace celle entrée en vigueur pour la Suisse en 1966, actuellement dépassée par l'évolution technique, soit la *Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures* datant de 1954 (RO 1966 1253). A la nouvelle convention sont ajoutées cinq annexes qui traitent différentes catégories de substances nocives, dont le rejet en mer est interdit ou, au moins, très limité. Les annexes I et II contenant des règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures ou par des substances chimiques transportés par des navires-citernes spéciaux font obligatoirement partie de la convention. A long terme, le Conseil fédéral se propose de ratifier les cinq annexes; cependant il se limitera tout d'abord à l'adoption des deux annexes obligatoires, parce que d'une part les installations nécessaires à l'exécution pratique des annexes III à V font défaut dans les ports et que, d'autre part, les principales nations maritimes ne les ont pas encore ratifiées.

Dans la lutte contre la pollution de la mer par les navires, la Convention MARPOL 73/78 constitue un point central, car elle permet l'exécution de contrôles efficaces concernant un large éventail de polluants.

La Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (RO 1979 1335) concerne aussi le thème de la protection de l'environnement. L'amendement proposé ne concerne toutefois pas les mesures de protection proprement dites de cette convention; il traite du règlement des différends, point qui avait été laissé en suspens lors de l'adoption de la convention.

Le 6 mai 1975 est entrée en vigueur la *Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures*, convention datant de 1969. Elle autorise les Etats riverains menacés par une pollution d'hydrocarbures à la suite d'un accident à prendre en haute mer déjà toutes les mesures adéquates visant à protéger leurs côtes. Cette convention est complétée par un protocole entré en vigueur en 1983 qui étend ce droit à d'autres substances que les hydrocarbures, notamment au cas où le danger proviendrait de substances chimiques ou radioactives. Même si la Suisse n'a pas un intérêt immédiat à cette convention, une diminution de la pollution des mers aux conséquences écologiques mondiales est tout de même en sa faveur.

Trois conventions traitent de la *responsabilité des propriétaires de navires et des armateurs*, ainsi que de sa limitation. Dans le droit maritime, des

limitations de la responsabilité sont connues depuis toujours; elles font partie de la législation nationale des nations maritimes (cf. FF 1952 I 289 ss). En Suisse, en matière de responsabilité civile, la convention valable était celle de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et celle de 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer. Ces deux conventions seront remplacées par la *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes* et la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages*; la structure de base des conventions précédentes se trouvera aussi dans les nouvelles conventions, mais celles-ci augmenteront considérablement les sommes dues en cas de responsabilité et étendront le domaine de leur application.

Jusqu'à la conclusion de la Convention de 1969 concernant la responsabilité en matière d'hydrocarbures, il n'y avait pas de système de responsabilité particulier en cas de pollution par hydrocarbures causée par des pétroliers; ces dommages devaient être réglés selon les critères de la convention de 1957, ce qui ne permettait plus une couverture appropriée des dommages. La convention de 1969 crée maintenant pour les pollutions par hydrocarbures un type particulier de responsabilité ayant pour but d'accorder aux lésés une compensation appropriée. Dans ce but, la convention oblige l'auteur d'une pollution par hydrocarbures à payer le dommage jusqu'à un maximum fixé par la convention, maximum encore augmenté en 1984. Elle oblige le propriétaire de pétroliers à se couvrir par une assurance jusqu'à concurrence de cette limite de responsabilité et le soumet en outre à une clause sévère de responsabilité causale. Les navires battant actuellement pavillon suisse ne transportent pas d'hydrocarbures, de sorte que la Suisse n'est pas touchée par la convention pour le moment; il est cependant possible en tout temps qu'un navire effectuant de tels transports soit enregistré en Suisse.

En 1978 fut conclue à Londres la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (Convention STCW). Cette convention sert à la sécurité de la navigation maritime. Les exigences de cette convention sont inférieures, en ce qui concerne la formation des marins, à celles des pays maritimes traditionnels et aussi à celles de la Suisse. Il ne faut cependant pas sous-estimer son importance de stimulant à une amélioration graduelle du niveau de formation des marins et des exigences du service de veille. La Convention STCW est entrée en vigueur le 28 avril 1984 et permet aux Etats contractants – de même que pour la Convention MARPOL 73/78 – de contrôler les navires se trouvant dans leurs eaux quel que soit leur pavillon au sujet du respect de la convention.

Une modification mineure concerne enfin la *Convention internationale sur les lignes de charge* datant de 1966 (RO 1968 753). Dans ce cas il s'agit seulement d'une simplification de la procédure de révision, qui introduit notamment l'acceptation tacite pour les modifications de l'annexe.

La navigation maritime n'est aujourd'hui pas réalisable sans conventions intéressant; un Etat sans littoral comme la Suisse est particulièrement intéressé à une réglementation claire, complète, de caractère international, du droit maritime. Les conventions présentées ici, complétées par les adaptations nécessaires de la loi sur la navigation maritime, contribuent fortement au renforcement et au développement de cet ordre juridique.

112 Résultat des consultations

Les milieux suisses intéressés à la navigation maritime sont d'accord avec la ratification et la modification des conventions et protocoles mentionnés précédemment.

12 Partie spéciale

121 Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et protocole du 17 février 1978 y relatif (Convention MARPOL 73/78)

121.1 Situation de départ

Cette convention a été conclue à Londres le 2 novembre 1973, dans le cadre de l'Organisation intergouvernementale consultative pour la navigation maritime OMCI (nouvellement Organisation maritime internationale OMI); par un protocole du 17 février 1978, elle a été amenée à sa forme présente.

Cette convention est entrée en vigueur le 2 octobre 1983; elle remplace la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures datant de 1954, qui avait été plusieurs fois amendée (RO 1966 1253 et 1978 167).

Par rapport à l'ancienne convention de 1954, la nouvelle introduit, entre autres, une extension du concept de substance nocive jusque là limité aux hydrocarbures; parmi les substances à ne pas rejeter dans la mer se trouvent aussi les produits chimiques dangereux. Dans trois annexes, dont l'acceptation est facultative, on a ajouté aussi des substances transportées dans des récipients mobiles, les eaux usées et les ordures des navires. De plus, la convention contient des prescriptions de construction concernant les grands pétroliers. Les navires correspondant aux normes de la Convention MARPOL 73/78 reçoivent un certificat, dont la légitimité est régulièrement contrôlée.

Les Etats contractants sont autorisés à contrôler dans leurs ports également les navires des Etats non contractants de la convention quant au respect de celle-ci et de sévir en cas de contravention.

La convention présente a été réalisée sur la base d'une pollution de la mer en constante augmentation; certes, la navigation maritime n'est pas la seule cause de cette situation, mais elle y contribue pour une part non négligeable. La pollution de la mer par les navires est causée d'une part par les

accidents, d'autre part elle provient de l'exploitation usuelle des navires. Il convient de remédier à la première cause de pollution par une meilleure formation professionnelle des marins, actuellement souvent insuffisante. Nous vous renvoyons à ce propos à la Convention STCW (ch. 127). La deuxième cause de pollution pourra être attaquée par un renforcement parfaitement réalisable des prescriptions concernant l'immersion de matières dangereuses, et par des contrôles correspondants. La convention internationale de 1954, malgré de nombreuses adaptations, n'est plus en mesure de tenir compte des développements techniques intervenus depuis.

L'accord adopté à Londres en 1973 correspond donc à une urgente nécessité. Faisant suite à une série de catastrophes pétrolières, la Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution de 1978 a été convoquée; elle a adopté le protocole de 1978. Celui-ci a pour but principal de mettre à jour, au point de vue technique, l'annexe I concernant la pollution par les hydrocarbures. D'autre part, il devrait faciliter l'adhésion rapide d'un grand nombre de pays, en remettant à plus tard l'adoption de l'annexe II, qui présentait de nombreuses et sérieuses difficultés techniques (cf. sous ch. 121.22) La convention et le protocole forment une unité, ce qui amena à adopter la désignation MARPOL 73/78.

La convention est entrée en vigueur le 2 octobre 1983, un an après avoir été ratifiée par quinze états totalisant au moins 50 pour cent du tonnage mondial. L'annexe est entrée en vigueur en même temps.

Parmi les Etats contractants se trouve la majorité des nations maritimes les plus importantes et, de plus, des Etats dont les ports sont souvent visités par les navires suisses¹⁾; dans les eaux de ces pays la Convention MARPOL 73/78 est totalement appliquée, également à l'égard des navires provenant des Etats non contractants.

Nous considérons qu'il est indiqué de ratifier cette convention, aussi pour des raisons de principe, sans compter le fait que la Convention MARPOL 73/78 est pratiquement déjà applicable aujourd'hui aux navires battant pavillon suisse. Les effets de la pollution s'étendent au monde entier et demandent des mesures globales; la lutte contre la pollution de la mer est un exemple où la Suisse – bien qu'elle n'ait pas d'accès direct à la mer – est appelée à entreprendre ce qui est dans ses possibilités.

En ce qui concerne les trois annexes à la Convention, de caractère facultatif, leur ratification est certes dans l'intérêt d'une protection étendue du milieu marin. Mais le moment n'est pas encore venu de les ratifier, car les installations techniques nécessaires à leur exécution – notamment les installations de réception dans les ports (voir ci-après sous ch. 121.23) – ne

¹⁾ *Etats contractants actuels:*

Afrique du Sud, Bahamas, Belgique, Bulgarie, Chine, Colombie, Corée (Nord), Corée (Sud), CSSR, Danemark, Espagne, Finlande, France, Gabon, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Islande, Israël, Italie, Japon, Liban, Libéria, Norvège, Oman, Panama, Pays-Bas, Pérou, RDA, RFA, Saint-Vincent et Grenadines, Suède, Tunisie, Tuvalu, URSS, USA, Uruguay, Yougoslavie.

sont guère réalisées. D'autre part, les principales nations maritimes n'y ont pas encore adhéré.

Nous vous soumettons donc les cinq annexes pour approbation, puisque leur ratification ultérieure est très souhaitable, en nous réservant de ratifier ultérieurement les annexes III - V.

121.2 Explications

La Convention MARPOL 73/78 constitue une unité formée par la convention proprement dite de 1973 avec deux protocoles (protocoles I/73 et II/73) ainsi que le protocole ajouté en 1978 (protocole 78). La convention est complétée par cinq annexes et leurs appendices de 1973; les deux premières annexes sont obligatoires, les trois autres facultatives. L'annexe I a été considérablement modifiée par le protocole de 1978 et l'appendice correspondant. Le protocole de 1978 inclut matériellement la convention, de sorte qu'il suffit d'adhérer au protocole. Cette procédure a déjà été choisie par de nombreux pays. Parce que la plupart des dispositions de la convention sont reprises telles quelles dans le protocole de 1978, il a paru utile d'en donner une explication ci-dessous.

121.21 Explication des principales dispositions de la convention de 1973 et des protocoles y relatifs

Les deux premiers articles contiennent des obligations générales découlant de la convention et des définitions.

L'article 3 déclare la convention en principe applicable à tous les navires, à l'exception des navires de guerre et des navires non commerciaux appartenant à l'Etat. Le concept de «navire» est à prendre au sens large dans cette convention; il s'applique notamment aussi aux plates-formes fixes ou flottantes.

Selon l'article 4, une contravention à la convention doit être réprimée par l'Etat contractant dans le territoire duquel la contravention a eu lieu, ou par l'Etat sous le pavillon duquel est enregistré le navire fautif. Les Etats contractants ont l'obligation d'introduire dans leur législation des mesures pénales préventives en cas de contravention à la présente convention; il s'agit de dissuader par là les pollueurs potentiels. Sous chiffre 221.1, nous vous proposons donc un renforcement considérable de la pénalité relative à de telles contraventions.

Tout navire se trouvant dans les ports d'un Etat contractant, qu'il en soit originaire ou non, doit selon l'article 5, être porteur d'un certificat établi par l'Etat sous le pavillon duquel il navigue; ce certificat donne des renseignements quant à l'état du navire et de ses équipements. Un tel certificat est déjà fourni aux navires battant pavillon suisse par une société de classification reconnue sur le plan international; il est reconnu généralement par les Etats contractants de la convention. Si un tel certificat fait défaut ou

que l'état du navire ne correspond pas, de toute évidence, aux indications du certificat, l'Etat où relâche le navire en question a l'obligation de prendre des mesures adéquates, afin d'empêcher que le milieu marin ne soit excessivement mis en danger. A ce point de vue, la détention du navire jusqu'à la suppression des défauts constatés, constitue une mesure parfaitement acceptable, pour autant qu'elle soit proportionnée au danger potentiel.

L'article 7 prévoit une réparation pour les dommages subis, à la charge de l'Etat qui soumettrait un navire à des mesures disproportionnées, causant par là un dommage.

En cas de divergences de vue concernant l'application et l'interprétation de la convention, un tribunal arbitral de trois membres décide, pour autant que les négociations n'aient pas permis un accord. Le tribunal arbitral est composé d'un juge choisi par chacune des parties et d'un président choisi d'un commun accord par les deux juges; le tribunal arbitral rend une décision définitive (art. 10 en relation avec le protocole II/73). La procédure d'arbitrage décrite en détail dans le protocole II/73 est applicable en outre au règlement de tous les différends résultant de la présente convention.

L'article 8 précise, conjointement avec le protocole I/73, de quelle manière il y a lieu de procéder lorsque des matières nocives au sens de la convention, sont rejetées à la mer, en dépit de toutes les précautions. Un système d'alarme est prévu dans le détail au protocole I/73, afin de pouvoir éviter des catastrophes grâce à une action rapide et adaptée aux circonstances.

Selon l'article 11, l'OMI est l'organe de coordination pour les textes des instruments nationaux promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application de la présente convention. C'est à l'OMI également qu'il incombe de tenir un registre des installations de réception pour les substances, dont l'immersion est interdite par la présente convention. Ce registre indiquera aussi le type et la capacité des installations (cf. aussi ci-dessous, ch. 121.22).

Selon l'article 12, chaque Etat contractant s'engage à enquêter au sujet des accidents concernant des navires naviguant sous son pavillon lorsqu'ils causent de graves dommages à l'environnement marin. Les rapports d'examen seront transmis à l'OMI. Par là, il sera possible de déterminer les lacunes éventuelles de la présente convention et d'y remédier par des modifications appropriées.

L'article 14 distingue les annexes obligatoires et facultatives de la convention. Les annexes I et II concernant les pollutions par les hydrocarbures par des substances liquides nocives transportées en vrac (dans les navires-citernes de produits chimiques) font partie intégrante de la convention MARPOL 73/78. Les annexes III à V par contre ne doivent pas être obligatoirement acceptées (cf. ch. 121.23).

L'article 16 traite de la procédure en vue d'amendements à la convention pour laquelle deux possibilités différentes ont été prévues:

D'une part, les amendements à la convention peuvent être décidés par les

Parties contractantes à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants au sein du Comité de la sécurité maritime après avoir été examinés par cet organe; d'autre part, une proposition d'amendements peut être introduite par au moins un tiers des Parties contractantes. Après une telle demande, une conférence diplomatique doit être convoquée, qui décide quant aux amendements les plus importants à la majorité qualifiée. Les amendements ainsi décidés entrent en vigueur pour les Parties acceptantes six mois après l'acceptation formelle.

Les prescriptions de caractère plutôt technique contenues dans les annexes et leurs appendices et le protocole I/73 sont réputées acceptées pour autant qu'il n'y soit pas fait opposition dans un délai minimum de dix mois à partir de la décision par un tiers des Parties contractantes, ou par des Etats contractants représentant au moins 50 pour cent du tonnage mondial. L'amendement entre en vigueur six mois après l'échéance du délai d'opposition et ceci pour toutes les Parties qui ne l'ont pas refusé expressément. Ainsi chaque Partie a la faculté, même à la procédure d'acceptation tacite de l'amendement, de ne pas le faire entrer en vigueur pour elle-même. Un Etat peut donc refuser explicitement un amendement ou alors déclarer qu'il n'entrera en vigueur pour lui qu'après acceptation formelle (art. 16, par. 2, let. f, ch. ii)).

L'acceptation tacite d'amendements de ces annexes et du protocole I/73 paraît judicieuse, s'agissant de prescriptions de caractère essentiellement technique et soumises à une évolution continue et rapide.

Contrairement à un amendement de la convention, il ne s'agit pas ici d'un cas d'application de la réglementation constitutionnelle en matière de conclusion de traités internationaux. L'acceptation des présents amendements ne requiert pas un acte d'approbation, qui devrait revêtir la forme d'un arrêté des Chambres fédérales. Le Conseil fédéral, en tant qu'autorité chargée d'assurer les relations internationales de la Confédération, n'aura qu'à prendre connaissance des amendements qui lui seront communiqués par le Secrétaire général de l'organisation et, le cas échéant, à manifester son opposition. S'il ne soulève pas d'objections, ces amendements entreranno en vigueur à l'égard de la Suisse. Les amendements adoptés par le Comité de la sécurité maritime ou par la conférence des Etats contractants doivent être assimilés, lorsque leur entrée en vigueur n'est pas subordonnée à une procédure d'approbation formelle des Etats contractants, à des actes juridiques d'une organisation internationale (cf. Rudolf L. Bindschedler, «Rechtsakte des internationalen Organisationen», in: Berner Festgabe zum Schweizerischen Juristentag 1979, page 361 et ss, en particulier les pages 370 à 378). En approuvant la convention, les Chambres fédérales donnent également leur accord au système de révision prévu pour les annexes et leurs appendices et pour le protocole I/73 – en particulier, aux compétences qui appartiennent notamment au Comité de la sécurité maritime aux travaux duquel toutes les Parties à la convention sont autorisées à participer – et au fait que c'est le Conseil fédéral qui acceptera tacitement ces amendements ou y fera opposition (FF 1980 II 726 s.).

La convention, ses protocoles et annexes peuvent être dénoncés en tout temps, après une durée de cinq ans, en vertu de l'article 18.

Les deux derniers articles de la convention (art. 19 et 20) contiennent les dispositions usuelles concernant le dépôt, l'enregistrement et les langues.

121.22 Explication des principales dispositions du protocole de 1978

Les neuf articles du protocole de 1978 incluent comme déjà mentionné les dispositions inchangées de la convention de 1973 (art. 1). Au protocole de 1978 est jointe une annexe, qui modifie de nombreuses dispositions de l'annexe I de la convention (cf. ci-dessous, ch. 121.23).

L'article 2 du protocole fixe l'entrée en vigueur de l'annexe II, qui traite du problème des navires-citernes de produits chimiques (cf. ci-dessous, ch. 121.23); celle-ci doit avoir lieu au plus tôt trois ans après l'entrée en vigueur de la convention elle-même, soit vraisemblablement en avril 1987. Ce délai a été rendu nécessaire, parce que certaines conditions techniques n'étaient pas réalisées pour faire entrer en vigueur l'annexe II; par contre l'application de la Convention et de l'annexe I ne souffrait plus d'aucun retard.

L'article 3 contient une nouvelle version de l'article 11, paragraphe 1, lettre b, de la convention; celui-ci traite de l'autorisation à des inspecteurs désignés par l'Etat et à des organismes reconnus de contrôler la construction, l'armement et l'exploitation des navires transportant des matières nuisibles, au sens de la convention.

Les modalités de mise en vigueur, amendement, dénonciation et toutes les autres clauses finales (art. 4 à 9) correspondent à celles de la convention et ne demandent pas d'autres explications.

121.23 Explication des principales dispositions des annexes à la convention

L'annexe obligatoire I contient – groupées en trois chapitres – 25 règles pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures.

Sous la dénomination d'«annexe I», il faut toujours entendre la version en vigueur du protocole de 1978 (cf. ci-dessus, ch. 121.22). L'annexe est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Elle a subi depuis un autre amendement, entré en vigueur le 7 janvier 1986.

Le premier chapitre groupe en huit règles les prescriptions générales; ainsi la règle 2 précise que l'annexe est applicable en principe à tous les navires, sauf à certains types d'entre eux (p. ex. hydroptères, aéroglisseurs) dont les particularités ne permettent pas l'application de certaines dispositions sur la construction et l'exploitation.

Dans ce cas, l'Etat sous le pavillon duquel navigue le navire peut donner

une dispense concernant ces dispositions, pour autant que, par ailleurs, une protection équivalente contre la pollution par les hydrocarbures existe.

Les pétroliers d'une jauge brute enregistrée de 150 t et plus, ainsi que tous les autres navires de 400 t jauge brute (tjb) et plus, doivent être soumis à des contrôles réguliers, la première fois lors de la mise en service (règle 4). Pour les navires suisses, cette tâche est confiée à des sociétés de classification reconnues par l'Office suisse de la navigation maritime, comme cela se fait aussi pour la classification des navires (art. 8 de l'ordonnance sur la navigation maritime; RS 747.301). Les frais de ce contrôle sont supportés par les armateurs.

Les navires contrôlés reçoivent un «Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures». Le pays du pavillon est responsable de l'exactitude des indications contenues dans ce certificat (règle 5). Selon la règle 8, un certificat est valable au maximum pour cinq ans; pendant la durée de validité, au moins un contrôle sans préavis est à effectuer. Cette obligation tombe, au cas où l'administration effectue – comme cela est prévu par la Suisse – en lieu et place un contrôle annuel annoncé.

Le deuxième chapitre contient les prescriptions pour la surveillance de la pollution liée à l'exploitation des navires. Selon la règle 9, le rejet d'hydrocarbures dans la mer est en principe interdit. La règle concède dans certains cas et pour de petites quantités une exception, tout en fixant très précisément les conditions; il faut ainsi être à une distance d'au moins 12 miles marins de la côte et le navire doit être en outre pourvu d'un système de séparation d'eau et d'hydrocarbures et d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures. Les mesures sont plus ou moins sévères, en fonction de la grandeur du navire.

La règle 12 est spécialement importante pour l'exécution de la convention; elle oblige les Etats contractants à mettre à disposition, dans leurs ports et terminaux de chargement d'hydrocarbures, des dépôts pour la réception des substances que les navires n'ont plus le droit, dorénavant, de rejeter à la mer.

Le chapitre III contient enfin des prescriptions spéciales pour la diminution de la pollution marine par les pétroliers, en cas d'avarie de bordé ou de fond; ces dispositions visent à limiter l'étendue de la pollution lors d'accidents de pétroliers, au moyen de prescriptions concernant la construction des navires. Ce chapitre n'a pour le moment pas d'importance pour la Suisse, puisque jusqu'ici aucun pétrolier n'est inscrit au Registre des navires suisses.

L'*annexe II* est liée obligatoirement à la convention; elle a pour but la limitation de la pollution marine par d'autres substances nocives que les hydrocarbures, transportées en vrac.

L'*annexe II* contient des prescriptions spéciales pour les navires-citernes transportant des produits chimiques; six navires de ce type naviguent actuellement sous pavillon suisse.

Les substances liquides sont divisées en quatre groupes, en fonction de leur toxicité (règle 3). Dans les règles qui suivent, il est précisé, en fonction de la

classification susmentionnée, quelles matières et dans quelles concentrations ainsi que dans quelles circonstances elles peuvent être rejetées à la mer.

L'annexe II oblige aussi les Etats contractants à mettre en place des installations de réception dans leurs ports, pour recevoir les résidus et mélanges contenant des substances liquides nocives (règle 7).

Le respect de l'annexe est d'une part contrôlé par un «registre de la cargaison» tenu par le capitaine, et qui peut être consulté par l'Etat côtier en tout temps. Il est d'autre part assuré par la visite des navires par les administrations des Parties contractantes. Sur les navires suisses, ces contrôles sont effectués, comme pour l'annexe I, par une société de classification, aux frais de l'armateur.

Les *annexes III, IV et V* ne sont liées que facultativement à la convention; elles n'ont pu être jusqu'ici mises en vigueur, vu le nombre encore insuffisant de ratifications. Les trois annexes facultatives ont pour but la prévention de la pollution de la mer par d'autres substances nuisibles. Ainsi selon l'annexe III, le transport de matières nuisibles en colis, ou dans des récipients mobiles, lorsque certaines normes minima établies par les Parties contractantes sont respectées; ces normes concernent par exemple l'emballage, le marquage et l'étiquetage ou l'arrimage.

Les navires concernés par l'annexe IV doivent être pourvus de certaines installations de réception (citermes, installation pour le traitement des eaux usées, etc.). Comme pour les annexes I et II, ils sont soumis à des inspections régulières par l'administration de l'Etat sous le pavillon duquel ils naviguent.

L'annexe V est destinée à éviter la pollution par les ordures des navires; elle ne prévoit pas d'installations spéciales sur les navires et par conséquent pas d'inspections. Elle exige cependant que chaque navire soit pourvu de récipients pour le stockage des ordures.

Conformément à l'usage établi, la Suisse attendra la ratification par les principales nations maritimes, avant d'adhérer aux trois annexes facultatives. Nous vous demandons cependant de bien vouloir approuver l'ensemble de l'accord, afin que l'adhésion aux annexes III à V puisse être réalisée, le moment venu, sans formalités administratives supplémentaires.

121.3 Conséquences

La convention de 1954 reste en vigueur pour les Etats contractants aussi longtemps qu'ils n'ont pas accepté la convention de 1973/78. L'adhésion à la nouvelle convention ne nécessite pas de modifications essentielles de la législation maritime suisse. Dans la loi sur la navigation maritime (RS 747.30) seule une disposition pénale doit être complétée (cf. ci-dessous, ch. 221.1). Cette disposition fixe la menace de sanctions en cas de contravention de telle manière qu'elle ait un effet préventif général.

Il convient en outre d'adapter quelques prescriptions de l'ordonnance sur la navigation maritime (RS 747.301) aux nouvelles exigences.

122 Modification de la Convention du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Dumping Convention)

122.1 Situation de départ

La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets a été conclue le 29 décembre 1972, dans le cadre de l'OMCI (OMI); elle est entrée en vigueur le 30 août 1975. La Suisse a ratifié la convention en 1979 (RO 1979 1335).

Par l'article XI, les Parties contractantes s'obligèrent à examiner lors de leur première réunion consultative «les procédures de règlement des différends concernant l'interprétation et l'application de la présente convention». Lors de la troisième réunion consultative du 12 octobre 1978, une procédure pour le règlement des différends put être adoptée. Dans l'appendice à la convention se trouvent les détails précis de cette procédure.

Du fait de l'adjonction d'un appendice à la convention résultent deux modifications mineures des articles XIV et XV.

Selon l'article XV, un amendement à la convention entre en vigueur 60 jours après son approbation par au moins deux tiers des Parties contractantes; on ne peut compter sur une application prochaine, puisque huit ratifications sur les 38 qui sont nécessaires sont intervenues pour le moment¹⁾.

122.2 Explications

Dans sa nouvelles version, l'article XI prévoit une procédure de règlement des différends à plusieurs degrés.

Les Parties contractantes, dont l'opinion diverge au sujet de l'application ou de l'interprétation de la convention, doivent en premier lieu chercher un accord à l'amiable. Si cela n'est pas possible, les deux parties peuvent soumettre leur différend, d'un commun accord, à la Cour internationale de justice. Si même à ce propos, aucun accord ne se réalise, chaque Partie peut requérir qu'un tribunal arbitral juge le différend. A moins que les Parties au différend n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions de l'appendice à la convention. Celles-ci correspondent pour l'essentiel aux règles prévues pour d'autres conventions.

L'adjonction d'un appendice à la convention amène une modification mineure des articles XIV et XV. Tandis que l'adaptation de l'article représente une simple formalité – l'appendice est aussi mentionné comme partie intégrante de la convention – celle de l'article XV a une plus grande importance. En effet, comme l'appendice apparaît sous chiffre 1, lettre a, dans ledit article, il est placé sur le même plan que la convention en matière

¹⁾ L'amendement a été accepté pour le moment par: Canada, Danemark, France, Grande-Bretagne, Japon, Pays-Bas, Suède et USA.

d'amendements; ceci exclut en particulier l'acceptation tacite d'amendements prévue sous chiffre 2 pour l'amendement des annexes.

123 Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, du 29 novembre 1969 et protocole du 2 novembre 1973 y relatif

123.1 Situation de départ

A la suite d'un grave accident d'un pétrolier (Torrey Canyon) en 1967, accident dont les conséquences pour l'environnement marin et particulièrement les côtes furent catastrophiques, la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures a été adoptée en 1969 par une conférence diplomatique sur le droit maritime à Bruxelles. Elle donne aux Etats riverains menacés par une pollution en haute mer un moyen de défense qui leur permet notamment d'intervenir sur des biens appartenant à des tiers – par exemple propriétaire du navire ou de la cargaison – dans la mesure où cela permet une diminution du danger de pollution. Peu après l'adoption de cette convention limitée à la pollution par les hydrocarbures, il devint évident qu'un droit d'intervention devait aussi être accordé en cas de menace par d'autres substances nocives. Les articles fondamentaux relatifs à une telle extension purent être adoptés en 1973 lors d'une deuxième conférence; ils furent concrétisés un peu plus tard par une liste des substances nocives incluses dans le protocole. La convention entra en vigueur le 6 mai 1975; elle a été ratifiée jusqu'ici par 48 nations, parmi lesquelles se trouve la majorité des grands pays maritimes¹⁾. Le protocole y relatif put être mis en vigueur le 30 mars 1983, 90 jours après l'obtention des quinze ratifications nécessaires²⁾.

123.2 Explications

Le texte présenté comprend la convention de 1969 proprement dite ainsi qu'une annexe fixant les modalités de la procédure de conciliation, respec-

¹⁾ *Etats contractants à la convention d'intervention:*

Australie, Bahamas, Bangladesh, Belgique, Bulgarie, Cameroun, Cuba, Danemark, Emirats arabes unis, Equateur, Espagne, Fidji, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grande-Bretagne, Irlande, Islande, Italie, Japon, Koweït, Liban, Libéria, Maroc, Mexique, Monaco, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République dominicaine, RDA, RFA, Suède, Sénégal, Sri Lanka, Suriname, Syrie, Tunisie, URSS, USA, Yémen, Yougoslavie.

²⁾ *Etats contractants au protocole:*

Australie, Bahamas, Belgique, Danemark, Grande-Bretagne, Italie, Libéria, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Tunisie, URSS, USA, Yémen, Yougoslavie.

tivement de l'arbitrage; s'y ajoute un protocole de 1973 incluant une liste des substances nocives.

123.21 Explication des principales dispositions de la convention

Les deux premiers articles traitent du champ d'application et de certaines définitions de la convention. Selon l'article 1, une intervention n'est justifiée que pour autant que les côtes proches soient exposées à un danger grave et immédiat, par suite d'une pollution par les hydrocarbures, qu'elle soit déjà réalisée ou menaçante. L'article 3 met une importante limite au droit d'intervention des Etats côtiers; du point de vue suisse, il est particulièrement important de noter que l'Etat côtier a l'obligation, avant toute intervention, de consulter les autres Etats concernés par l'accident, et notamment l'Etat du pavillon; de plus, l'Etat intervenant doit notifier aux intéressés les mesures prévues. Cette prescription empêche des mesures arbitraires ou précipitées. Ce but est également poursuivi par la création au sein de l'OMI d'une liste d'experts neutres, que l'Etat côtier peut appeler en consultation avant de prendre des mesures. Ce n'est que dans les cas d'urgence extrême que l'Etat côtier se voit attribuer un droit d'intervention immédiate.

L'article 5 fixe le principe en soi évident de la proportionnalité des mesures face au dommage menaçant ou déjà produit; la ligne de conduite prévue par la convention consiste à comparer l'importance et la vraisemblance du dommage menaçant aux dommages que causera l'intervention. Des mesures dépassant ces normes rendent la Partie contractante responsable à réparation du dommage, selon l'article 6.

Si, en cas de différends, les Parties n'arrivent pas à s'entendre quant au règlement, l'article 8 prévoit une procédure de conciliation, et en cas d'échec, une procédure d'arbitrage. L'annexe à la convention contient des dispositions détaillées quant au déroulement de cette procédure. Le règlement des différends peut être résumé comme il suit:

La procédure est dirigée par une commission de conciliation; celle-ci donne, après étude approfondie des points litigieux, une recommandation fondée. Si, dans les 90 jours qui suivent, les Parties se notifient mutuellement leur acceptation, la conciliation est réalisée; dans le cas contraire, elle a échoué. Une procédure d'arbitrage est effectuée si la conciliation a échoué et si l'une des Parties fait une demande d'arbitrage dans les 180 jours suivant l'échec de la conciliation. La décision est prise par un tribunal arbitral de trois arbitres, chaque Partie nomme un arbitre. Les deux juges désignent un président. La décision de ce tribunal est définitive.

Les articles 9 à 17 contiennent les clauses finales usuelles: il est prévu ainsi que la convention entre en vigueur pour les Parties contractantes 90 jours après le dépôt du document de ratification (art. 11). La convention peut être dénoncée en tout temps (art. 12). Les amendements à la Convention sont décidés par une conférence que l'OMI doit convoquer. Un amendement n'entre en vigueur pour les Parties contractantes qu'après ratification; une acceptation tacite n'est prévue en aucun cas.

123.22 Explication des principales dispositions du protocole de 1973

Le protocole de 1973, lié facultativement à la convention, étend le droit d'intervention des Etats côtiers au danger imminent de pollution par d'autres matières que les hydrocarbures; l'annexe groupe ces matières en quatre catégories soit: «hydrocarbures transportés en vrac», «substances nocives» (produits chimiques), «gaz liquéfiés» et «matières radioactives». Ce protocole est entré en vigueur le 30 mars 1983 et est applicable actuellement à 17 Etats.

L'article 1 de ce protocole donne aux Etats côtiers le droit de prendre immédiatement les mesures préventives nécessaires, lorsque leurs côtes sont menacées par une pollution due à des substances mentionnées dans l'annexe. Le même droit est accordé aux Etats côtiers au sujet d'autres substances, mais dans ce cas ils doivent prouver qu'au moment de l'intervention, elles représentaient un danger égal.

Selon l'article 2, les articles 2 à 8 de la convention (cf. ci-dessus, ch. 123.21) ainsi que l'annexe sont aussi applicables aux substances nouvellement soumises.

Des amendements à la liste des substances dangereuses peuvent être proposés en tout temps par les Etats contractants; dès lors, une conférence des Etats contractants du protocole est convoquée, qui peut décider d'amendements à la majorité des deux tiers. Selon le principe de l'acceptation tacite, un amendement est réputé adopté si, dans un délai de six mois, il n'est pas repoussé par au moins un tiers des Etats contractants du protocole. Pour les Etats qui ne rejettent pas l'amendement, celui-ci entre en vigueur trois mois après son acceptation tacite (art. 3). Pour les raisons mentionnées sous chiffre 121.21, la décision quant à l'acceptation ou au refus de tels amendements appartient au Conseil fédéral.

Les articles 4 à 9 contiennent des dispositions concernant la signature, la ratification, l'entrée en vigueur, la dénonciation et l'amendement du protocole; la procédure d'amendement du protocole est calquée sur celle de la convention; elle ne comprend en particulier que l'acceptation expresse (art. 8).

124 Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969 et les protocoles du 19 novembre 1976 et 25 mai 1984 y relatifs

124.1 Situation de départ

La présente Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a été adoptée en 1969 par une conférence diplomatique tenue dans le cadre de l'OMCI (OMI). Un protocole de 1976 remplaça le franc or Poincaré en tant qu'unité de compte par l'unité des droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire inter-

national. En 1984, les limites de responsabilité ont été relevées considérablement par un protocole supplémentaire.

La convention de 1969, dont il est question sous chiffre 123, sur l'intervention en haute mer en cas d'accident dû à la pollution par les hydrocarbures, de même que la présente convention sont un résultat direct du débat provoqué par la catastrophe du «Torrey Canyon». Contrairement à la convention sur l'intervention, la Convention sur la responsabilité civile n'a pas pour but de limiter les dégâts dus aux hydrocarbures, mais de prévoir l'indemnisation des dommages. A cet effet, le propriétaire d'un pétrolier est soumis à une responsabilité causale du fait de l'exploitation et des risques courus; il y a d'autre part l'obligation d'assurer ses navires pour le montant s'élevant à la limite de la responsabilité pouvant lui incomber. Sur ces deux points et quant aux montants uniquement destinés à couvrir les dégâts dus à la pollution par les hydrocarbures, la nouvelle convention va plus loin que celle du 10 octobre 1957 concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (RO 1966 1517).

La convention de 1969 compte 56 Etats contractants¹⁾ et est en vigueur depuis le 19 juin 1975.

Les dommages causés par les hydrocarbures peuvent prendre des proportions énormes. Comme d'autre part, pour les raisons à exposer au point 125.1, une limitation de la responsabilité civile est indispensable, les Etats participant à la conférence ont, dans une résolution, proposé la création d'un fonds, destiné à payer aux victimes le dommage non couvert par la responsabilité civile. Une convention correspondante, a été adoptée en 1971; le fonds existe depuis 1978 et, conformément à son origine, il est étroitement lié à la Convention sur la responsabilité civile. Il est alimenté par des contributions prélevées par les Etats membres sur le pétrole importé, au port de déchargement. Parmi ses membres se trouvent presque tous les pays fournissant du pétrole à la Suisse²⁾. Ainsi, la Suisse importe en majeure partie du pétrole chargé de cette redevance, de sorte que l'adhésion au fonds, avec les charges administratives que cela comporte, n'est pas nécessaire.

¹⁾ *Etats contractants de la Convention sur la responsabilité civile en cas de pollution par les hydrocarbures:*

Afrique du Sud, Algérie, Australie, Bahamas, Belgique, Brésil, Cameroun, Chili, Chine, Corée (Sud), Côte d'Ivoire, Danemark, Emirats arabes unis, Equateur, Espagne, Fidji, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grande-Bretagne, Grèce, Guatemala, Indonésie, Islande, Italie, Japon, Koweït, Liban, Libéria, Maldives, Maroc, Monaco, Nouvelle-Zélande, Nigéria, Norvège, Oman, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pays-Bas, Pologne, Portugal, RDA, République dominicaine, RFA, Suède, Sénégal, Singapour, Sri-Lanka, Syrie, Tunisie, Tuvalu, URSS, Vanuatu, Yémen, Yougoslavie.

²⁾ *Etats membres du fonds à l'heure actuelle:*

Algérie, Bahamas, Cameroun, Danemark, Emirats arabes unis, Espagne, Fidji, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grand-Bretagne, Indonésie, Islande, Italie, Japon, Koweït, Libéria, Maldives, Monaco, Norvège, Oman, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pays-Bas, Pologne, RDA, RFA, Suède, Sri Lanka, Syrie, Tunisie, Tuvalu, Yougoslavie.

124.2 Explications

124.21 Explication des principales dispositions de la convention et du protocole de 1976

L'article 1 définit les principaux concepts de la convention; dans le cadre de cette convention, le mot «navire» désigne uniquement des bâtiments de mer ou engins marins destinés au transport des hydrocarbures.

Selon l'article 2, cette convention s'applique aux cas où les côtes et les eaux des Etats contractants sont pollués, ou si des mesures de protection doivent être prises, afin qu'une pollution ne s'étende pas jusqu'aux eaux territoriales d'un Etat contractant.

L'article 3 du protocole ajouté en 1984 (cf. ch. 124.22) déclare la convention également applicable dans la zone économique exclusive prévue par la convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer.

Le propriétaire est responsable civilement selon la clause de l'article 3. Il ne peut être libéré de sa responsabilité que dans trois cas y énumérés expressément.

Le paragraphe 3 donne au juge la faculté de réduire les dommages-intérêts, ou même d'en faire abstraction en cas de faute propre de la partie lésée. Il s'agit d'un principe figurant également dans le droit suisse, à l'article 44 du code des obligations (RS 220).

Enfin, le paragraphe 4 ne permet des demandes de réparation de dommages en cas de pollution tombant sous le coup de cette convention que sur la base des dispositions de cette dernière. Ces prétentions ne peuvent être soutenues qu'à l'encontre du propriétaire, mais pas à l'encontre de ses employés. Le protocole de 1984 admet pourtant une exception à ce principe (cf. infra, ch. 124.22), au cas où l'employé a agi avec «wilful misconduct» (cf. infra, ch. 125.21).

Si plusieurs navires ont causé une pollution, leurs propriétaires sont solidairement responsables pour la totalité du dommage, selon l'article 4, cela pour autant qu'il ne soit pas possible d'attribuer avec une certitude suffisante le dommage à un seul navire. La charge de la preuve de la culpabilité d'un seul navire incombe aux autres propriétaires impliqués.

Egalement très importants sont les articles 5 à 7: ils règlent les conditions et l'étendue des limitations de responsabilité.

Le montant maximum de la responsabilité civile est fixé par l'article 5, paragraphe 1, à 2000 francs or Poincaré par tonneau de jauge du navire et à un total de 210 millions de francs or. Le protocole de 1976, que le Conseil fédéral a l'intention de ratifier en même temps que la convention, introduit l'unité des droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international (FMI) à la place du franc or, qui n'est presque plus utilisé.

Grâce à l'arrêté du Conseil fédéral du 9 mai 1971 fixant la parité-or du franc, il est encore possible de calculer la parité du franc suisse avec le franc or Poincaré. Depuis que la plupart des pays ont abandonné l'étalon-or, un calcul de parité n'est plus possible pour leurs monnaies.

Dans toutes les conventions récentes sur les transports, le franc or Poincaré a été remplacé par l'unité de compte des DTS du FMI. Le FMI détermine chaque fois la valeur actuelle en DTS des monnaies des pays membres. Bien que la Suisse n'appartienne pas au FMI, elle connaît aussi la valeur moyenne en francs suisses des DTS grâce à une évaluation effectuée constamment par la Banque nationale suisse. A l'aide de cette évaluation, le Conseil fédéral peut sans autre déclarer applicable les DTS pour une convention internationale déterminée (cf. Déclaration concernant l'accord sur les chemins de fer CIM/CIV; FF 1978 I 1103).

Selon l'article 2 du protocole de 1976, le montant de la responsabilité civile s'élève à 133 DTS par tonneau enregistré, ce qui, au cours approximatif de 2.50 francs suisses par DTS correspond à une valeur de 330 francs suisses et pour le montant total de 14 millions de DTS à 35 millions de francs suisses.

En ce qui concerne la limitation de la responsabilité, nous vous prions de considérer le protocole de 1984, dont il est question sous chiffre 124.22 infra, et qui augmente considérablement les montants.

Une limitation de la responsabilité du propriétaire n'est autorisée, selon l'article 5, paragraphe 2, de la convention, que si le dommage n'est pas imputable à une faute personnelle du propriétaire; à ce propos les fautes de ses auxiliaires ne lui sont pas imputées.

Le paragraphe 3 prévoit la constitution d'un fonds pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tout comme le prévoit la Convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité civile des propriétaires de navires de mer (RO 1966 1517). La constitution d'un tel fonds, en fonction de la responsabilité totale donnée par l'article 5, paragraphe 1, est une deuxième condition mise à une limitation de la responsabilité; faute de cela, le propriétaire en cause porte la responsabilité illimitée. Le fonds de limitation de la responsabilité doit être établi là où une action est engagée en vertu de l'article 9 de la convention, soit auprès des instances compétentes du pays côtier touché par la pollution.

Si tous les dommages soumis à la limitation de la responsabilité ne peuvent pas être indemnisés par le fonds, les lésés se partagent la perte en fonction de leurs créances.

Le paragraphe 8 crée chez les propriétaires une incitation à éviter les pollutions à la base. En effet, le propriétaire est en droit de soumettre au fonds des dépenses pour des mesures volontairement prises dans le but de lutter contre la pollution; ces prétentions s'ajoutent à celles des lésés.

Selon le paragraphe 10, la base de calcul pour la limitation de la responsabilité est la jauge économiquement utile du navire, la soi-disant jauge nette, augmentée du volume de l'espace occupé par les appareils moteurs. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (RO 1982 1326), ce ne sont plus en tonnes enregistrées, mais en jauge que les navires sont évalués.¹⁾

¹⁾ C'est pourquoi la jauge brute (GT) a été introduite comme unité de compte par le protocole de 1984 (cf. infra, ch. 124.22).

Dans la même mesure que les propriétaires, les assureurs et d'autres garants financiers sont autorisés à constituer un fonds. Ce droit leur est aussi acquis lorsque, par suite d'une faute de sa part, le propriétaire n'est pas habilité à limiter sa responsabilité civile; dans ce cas il est loisible aux lésés de s'adresser encore une fois au propriétaire pour la part de la créance éventuellement non couverte par le fonds (par. 11).

Lorsqu'un fonds est constitué et que le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité civile, les conséquences sont les suivantes pour la fortune du propriétaire: les parts de la fortune du propriétaire qui ne font pas partie du fonds ne sont touchées par aucun droit à indemnisation pour dommages par la pollution résultant de l'événement en question; ainsi les mesures prises à l'égard d'autres biens du propriétaire pour garantir la créance, telles que par exemple le séquestre ou la saisie, tombent. Pour autant que chaque lésé puisse utiliser le fonds pour couvrir sa demande, ce fonds en constitue l'unique base pour l'indemnisation des dommages soumis à la responsabilité limitée.

L'article 7 prévoit, pour les navires transportant plus de 2000 t d'hydrocarbures, une assurance obligatoire ou une autre garantie financière qui, en cas de dommage, couvre celui-ci jusqu'à concurrence de la limite de responsabilité. Cette obligation d'assurance représente pour le droit maritime une complète nouveauté. Afin que le respect de l'obligation d'assurance puisse être contrôlé, il est prévu aux alinéas 2 à 4 un certificat d'assurance standardisé qui doit toujours se trouver à bord. Les paragraphes 5 à 11 déterminent les exigences à satisfaire pour une assurance ou une autre garantie financière et les conséquences dans les cas où il manque un certificat.

Certains navires, propriété des Etats, sont libérés de l'obligation d'assurance. Ils doivent cependant être munis d'un certificat attestant que l'Etat assume la responsabilité civile dans les limites prescrites à l'article 5, paragraphe 1 (par. 12).

Le for local concernant les actions en dommages-intérêts relatives à la pollution ou à des mesures de prévention de la pollution se trouve dans l'Etat côtier touché par l'événement. La constitution d'un fonds ne touche en rien à cette compétence (art. 9).

Cette réglementation ne cadre pas avec l'article 59 de la constitution. Il ne s'agit cependant pas d'une nouveauté. En effet, d'autres dispositions internationales s'écartant de l'article 59 ont déjà été approuvées par la Confédération (cf. art. 35 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, FF 1964 II 427 et 428, RO 1967 1645; art. 1 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, FF 1953 II 790 et 791, RO 1956 775; art. 31 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, FF 1969 I 805, RO 1970 851; pour des considérations générales sur l'art. 59 *cf.* JAAC 1981, n° 49, p. 287 à 292).

Par ailleurs, la compétence du tribunal du lieu où l'événement a causé un dommage, prévue à l'article 9, répond en matière de transport à notre pratique interne ainsi qu'à la pratique internationale (FF 1953 III 791). La

confirmation de cette pratique dans une règle de droit international public se recommande dans l'intérêt de la crédibilité et de la reconnaissance internationale du pavillon suisse, particulièrement essentielles pour notre flotte maritime qui, par la force des choses, navigue exclusivement à l'étranger.

L'article 10 règle la validité d'un jugement exécutoire rendu selon l'article 9; celui-ci doit être reconnu par tous les Etats contractants, pour autant qu'il ne soit pas entaché de sévères vices de procédure. L'exequatur pour l'exécution d'un jugement dans un autre Etat doit, selon l'alinéa 2, se limiter aux formalités indispensables; elle ne saurait notamment pas autoriser une révision du fond de la demande.

Depuis l'entrée en vigueur de la convention, la situation juridique en cas de pollution par les hydrocarbures se présente comme il suit: dans les relations entre les Etats contractants, la Convention sur la responsabilité civile en cas de pollution par les hydrocarbures a le pas sur toutes les conventions précédentes, lorsqu'il y a contradiction; dans les relations avec les Etats non contractants par contre, les conventions précédentes restent en vigueur (art. 12).

Enfin les articles 13 à 21 contiennent les clauses finales, telles qu'entrée en vigueur, dénonciation ou amendement à la convention.

124.22 Explication des principales dispositions du protocole de 1984

Le protocole de 1984, adopté à Londres le 25 mai 1984, introduit – à part les innovations déjà mentionnées à propos de la convention – le montant de responsabilité minimum de 3 millions de DTS, soit environ 7,5 millions de francs suisses pour les navires d'une capacité de moins de 5000 unités de jauge brute (GT).

En outre, le montant de responsabilité est considérablement augmenté pour les navires plus grands. Ainsi, pour les navires de plus de 5000 GT, le montant de 3 millions de DTS s'augmente, pour chaque GT supplémentaire, de 420 DTS. La limite maximum pour la responsabilité, jusqu'ici de 14 millions de DTS, passe à 59,7 millions de DTS, ce qui correspond à la responsabilité civile d'un navire de 140 000 GT.

Le protocole de 1984 élève ainsi la limite de responsabilité de 300 pour cent, ce qui dépasse de loin l'inflation intervenue entre-temps. Une augmentation réelle des montants de la responsabilité civile se justifie cependant, si l'on tient compte de l'ampleur des dommages provoqués par les catastrophes écologiques dues aux hydrocarbures intervenues jusqu'ici.

Enfin, le protocole de 1984 prévoit aussi une procédure simplifiée pour la révision des limites de responsabilité; ainsi un amendement peut être proposé par un quart des Etats contractants. Si deux tiers des Parties contractantes présentes adoptent cet amendement, il est soumis à l'approbation tacite de tous les Etats contractants et entre en vigueur 18 mois après son acceptation. Cette procédure d'acceptation tacite correspond en principe à la procédure décrite sous chiffre 121.21; elle s'en différencie cependant en

ceci que, le protocole de 1984 traitant exclusivement du montant maximum, il fixe certaines limites à l'acceptation tacite: ainsi, un amendement ne peut intervenir, au plus tôt, que cinq ans après l'entrée en vigueur du protocole; en outre, l'augmentation ne doit pas dépasser 6 pour cent par an et, enfin, les montants de responsabilité civile ne peuvent dépasser le triple de ceux fixés dans le protocole de 1984. Du cas où un Etat n'accepte pas un amendement pris dans ce sens et n'est pas en mesure de mobiliser un quart de Etats contractants pour recommander son rejet, il jouit en dernier recours de la possibilité de dénoncer le protocole dans un délai de six mois et ceci avant l'entrée en vigueur dudit amendement. La décision quant à l'acceptation ou au refus de tels amendements appartient pour les raisons mentionnées sous chiffre 121.21 au Conseil fédéral.

Le protocole de 1984 n'a encore été ratifié par aucun Etat. La Suisse a l'intention d'attendre pour y adhérer que les principaux pays maritimes l'aient ratifié; pour une raison d'économie, nous vous demandons cependant d'y donner maintenant votre approbation.

125 Convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

125.1 Situation de départ

La responsabilité des armateurs et des propriétaires, a eu de tout temps une grande importance pour la navigation maritime. Déjà au Moyen Age, on est parti de l'idée que chacun n'était responsable que jusqu'à concurrence des biens qu'il risquait en mer; par conséquent, il fallait séparer la fortune des armateurs en deux parts, une «fortune de mer» et une «fortune de terre». Tel était le droit maritime des villes de la Méditerranée, ainsi que de la Mer du Nord et de la Baltique. C'était exclusivement la «fortune de mer», représentée par le navire, qui servait comme base d'indemnisation à toutes les créances de tiers envers l'armateur, résultant de l'exploitation des navires; la «fortune de terre» était par contre libre de toute créance ayant son origine dans la navigation.

Ce système est comparable aux sociétés de capitaux actuelles, qui permettent à l'entrepreneur de limiter sa responsabilité au capital engagé.

En 1924 déjà, une tentative avait été faite, sur une base internationale, d'harmoniser les différentes législations nationales quant à ce principe généralement reconnu de la limitation de la responsabilité. L'effet de cette Convention sur l'harmonisation de la responsabilité demeura cependant fort modeste. Ce n'est que par la Convention du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (RO 1966 1517), qu'un système uniforme de limitation de la responsabilité, dite responsabilité forfaitaire, commença à gagner du terrain. D'après ce système, l'armateur est responsable sur l'ensemble de ses biens mais, concernant les créances résultant de la navigation, sa responsabilité est limitée à une valeur correspondant au tonnage du navire (cf. en ce qui concerne la limitation de la responsabilité également FF 1952 I 286 ss et 1965 II 14 s.). Le

système de la responsabilité forfaitaire a été repris dans la législation suisse et est dès lors aussi applicable à la navigation intérieure (art. 49 en relation avec art. 126 de la loi sur la navigation maritime).

La Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes a été adoptée dans le cadre d'une conférence diplomatique de l'OMCI (OMI), le 19 novembre 1976. La convention de 1976 remplacera celle encore en vigueur du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (RO 1966 1517). Par rapport à l'ancienne, la nouvelle convention amène principalement une hausse des limites de responsabilité, qui étaient beaucoup trop basses pour les conditions actuelles, ainsi qu'une nouvelle définition des créances soumises à la limitation de la responsabilité.

La Convention internationale du 10 octobre 1957 fixait une limite à la responsabilité de manière forfaitaire, en fonction de la jauge du navire. Cette solution a fait ses preuves, depuis son introduction, et doit donc être en principe conservée; les diverses dispositions de cette convention ne sont par contre souvent plus adaptées aux modifications intervenues entre-temps, par exemple en ce qui concerne les limites de responsabilité. Vu les nombreuses adaptations dont la convention de 1957 avait besoin, il a été donné la préférence à la conclusion d'une convention totalement renouvelée. Cette solution permet une meilleure articulation de la matière; sur le fond, il faut signaler l'augmentation considérable des limites de responsabilité, ainsi qu'une extension de la limitation de la responsabilité aux faits de faute personnelle du responsable, pour autant qu'il ne s'agisse pas de «wilful misconduct» (cf. infra, ch. 125.2).

La convention entrera en vigueur le 1^{er} décembre 1986, une année après avoir été ratifiée par douze Etats¹⁾. Le nombre des Etats contractants devrait d'ailleurs augmenter prochainement, car plusieurs nations maritimes importantes sont en train de prendre des dispositions à ce propos.

125.2 Explication des principales dispositions de la convention

L'article 1 délimite le cercle des personnes en droit de limiter leur responsabilité; cette liste inclut aussi l'armateur au sens de l'article 48 de la loi sur la navigation maritime.

Les créances soumises à la limitation de la responsabilité sont énumérées à l'article 2. Selon le paragraphe 2 du même article, la limitation de responsabilité s'étend aussi aux créances dues à une responsabilité contractuelle, à l'exception des cas où une rémunération a été convenue par contrat.

A l'article 3 se trouve une liste des créances qui ne peuvent pas être limitées. Cette liste comprend les créances qui traditionnellement ne peuvent être limitées; elles figuraient déjà dans la convention de 1957 et compren-

¹⁾ *Etats contractants actuels:*

Bahamas, Bénin, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Japon, Libéria, Norvège, Suède, Yémen.

nent entre autres les créances du personnel. A celles-ci, la nouvelle convention ajoute des réserves en faveur de réglementations spéciales en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou à des accidents nucléaires.

La convention de 1957 excluait toujours une limitation de la responsabilité, lorsque l'événement en cause était dû à une propre faute, y compris la négligence du propriétaire ou de l'armateur; par contre, l'article 4 de la nouvelle convention interdit la limitation seulement lorsque le dommage a été causé intentionnellement ou au moins par «wilful misconduct». La notion de «wilful misconduct» s'est développée au sein de la législation sur la navigation aérienne internationale et a été reconnue par le Tribunal fédéral comme une faute indépendante, outre la négligence et la préméditation (ATF 98 II 231 ss).

Selon ce jugement, le «wilful misconduct» est réalisé lorsqu'une personne est au moins consciente du fait que son action ou omission téméraire, risquée, audacieuse, entraînera probablement un dommage. Il n'est pas nécessaire que la personne approuve ce dommage en son for intérieur.

En ce qui concerne la compensation des créances, l'article 5 reprend la réglementation existante, selon laquelle seules les créances nées du même événement peuvent être compensées.

Les articles 6 à 10 du chapitre II fixent les montants maximum de la responsabilité. Dans la nouvelle convention, ces montants sont aussi fixés, non pour toute la traversée, mais pour chaque événement. Les limites de responsabilité sont exprimées en DTS et en franc or, unité presque complètement abandonnée. Lors de l'application de la Convention de 1975 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, la Suisse devra s'écarter du franc or et passer à l'évaluation en DTS. Le procédé de calcul décrit sous chiffre 124.21 serait recommandable aussi dans le cas présent.

Les nouveaux montants de responsabilité sont supérieurs à ceux de 1957 également en valeur réelle; ce fait se justifie par les dimensions supérieures des navires actuels et par l'extension du transport de matières dangereuses par mer.

La nouvelle convention distingue également les dommages aux personnes des dommages aux biens; pour les premiers la limite de responsabilité est plus haute. Si des dommages interviennent à des biens et des personnes et que le montant maximum de responsabilité en cas de mort ou de blessures fixé par l'article 6, paragraphe 1, lettre a, ne permet pas de couvrir tous les dommages personnels, les créanciers dont les prétentions ne sont pas couvertes intégralement, peuvent participer à droit égal au montant calculé pour les dommages aux biens. L'article 7 fixe un montant spécial maximum pour les dommages aux personnes concernant des passagers. Cette disposition complète la Convention d'Athènes de 1974 présentée plus loin, sous chiffre 126, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Tandis que ladite convention fixe un montant maximum pour les prétentions relatives à un contrat de transport individuel, la présente dispo-

sition traite de la limite de responsabilité totale du propriétaire du navire, par sinistre.

Les articles 11 à 14, traitant du fonds de limitation, sont particulièrement importants. Cet instrument a été repris, dans son principe, de la convention de 1957.

Le responsable peut constituer un fonds auprès du tribunal, où une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le montant de ce fonds se détermine à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 de la convention, augmenté des intérêts.

Le fonds de limitation de cette convention est presque identique à celui de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (cf. *supra*, ch. 124.21); ce fonds a cependant une importance un peu moindre, car l'article 10, paragraphe 1, de la convention de 1976 ne fait pas de la constitution du fonds une condition pour l'admissibilité d'une limitation de responsabilité.

D'autre part, celui qui n'a pas encore produit des créances contre le fonds, peut engager une action devant les instances prévues par la convention contre le reste de la fortune du responsable (art. 13).

Les créanciers participent à la fortune du fonds, selon l'article 12 proportionnellement au montant de leurs créances reconnues. Pour toute procédure relative au fonds de limitation, c'est le droit du lieu où le fonds a été constitué qui est applicable (art. 14).

Le chapitre IV traite du domaine d'application de la convention et contient les clauses finales, notamment celles relatives à la signature, ratification, entrée en vigueur, dénonciation et révision de la convention.

Pour les relations avec les Etats contractants de la convention de 1957, qui n'ont pas encore adhéré à la convention de 1976, celle de 1957 reste en vigueur. Pour assurer son applicabilité, le Conseil fédéral ratifiera prochainement un protocole datant de 1979, qui traite de la modification de l'unité de compte de la convention de 1957.

126 Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages avec protocole du 19 novembre 1976 y relatif

126.1 Situation de départ

La Suisse est, depuis 1966, Partie contractante de la Convention internationale du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer (RO 1966 1033). Une deuxième Convention du 27 mai 1967 sur le transport des bagages n'a été jusqu'ici ratifiée par aucun Etat. Dans le cadre de l'OMCI (OMI), une nouvelle convention a été élaborée sur le même sujet, en 1974, qui réunit la matière des deux conventions précédentes. En 1976, s'y est ajouté un protocole additionnel, traitant de l'unité de compte.

La réunion en une seule convention des prescriptions relatives au transport

des passagers et de leurs bagages correspond aux besoins pratiques de la navigation à passagers; un seul contrat de transport est en effet généralement conclu pour les deux services.

Une adhésion de la Suisse à la Convention d'Athènes se justifie tout d'abord pour une question de principe, parce que la Suisse a, de tout temps, soutenu une unification de la législation internationale sur les transports. Il n'y a pour le moment pas de navire sous pavillon suisse qui effectue des transports de passagers à titre principal; cependant la flotte suisse est tout de même touchée par cette convention, car chaque navire commercial est autorisé à recevoir jusqu'à douze passagers. En outre tous les passagers ayant conclu un contrat en Suisse pour un voyage par mer seront couverts par la convention, quel que soit le pavillon du navire concerné.

La convention a été adoptée jusqu'ici par neuf Etats¹⁾; elle entrera en vigueur après ratification par dix Etats.

126.2 Explications

126.21 Explication des principales dispositions de la convention

L'article 1 donne les définitions des termes utilisés. Par rapport à la convention précédente, il étend la portée de plusieurs termes; ainsi le concept de «transporteur» ne touchera pas seulement le propriétaire ou l'affrètement d'un navire, qui assure effectivement le transport, mais aussi la personne, par laquelle le contrat de transport a été conclu (ch. 1); le concept de «passager» inclut aussi les personnes montées à bord dans un véhicule ou accompagnant un animal vivant chargé à bord (ch. 4). Le terme de bagage est aussi étendu: il inclut expressément tous les objets, véhicules ou animaux vivants transportés avec le passager (ch. 5).

L'article 2 déclare que la convention est applicable non seulement si l'Etat du pavillon est Partie contractante, mais également si le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la convention, ou si le lieu de départ, ou de destination se trouve dans un tel Etat, selon le contrat de transport.

L'article 3 reprend dans leur principe les règles concernant la responsabilité du transporteur; pour certains cas, la faute ou la négligence du transporteur ou de ses auxiliaires est présumée, sauf preuve du contraire. Il en va ainsi des naufrages, abordages, échouements, défaut du navire, événements liés à la fonction de transport du navire et non à sa fonction «d'hôtel flottant». Ceci représente pour le lésé un important allègement de procédure puisque dans ce cas il incombe au responsable d'apporter la preuve qu'il n'a commis aucune faute ou négligence dans l'accident.

Les articles 7 et 8 traitent de la limitation de responsabilité en cas de mort ou de blessure frappant des passagers, respectivement de perte ou de dom-

¹⁾ *Etats contractants actuels:*

Argentine, Bahamas, Espagne, Grande-Bretagne, Libéria, RDA, Tonga, URSS, Yémen.

images survenus aux bagages. Les limites de responsabilité sont encore exprimées en francs or Poincaré (1 franc or = env. 0,27 Fr. s.). Elles s'élèvent à 700 000 francs or (189 000 Fr. s.) en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager et à 12 500 francs or (3375 Fr. s.) en cas de perte des bagages. Un protocole ajouté en 1976 traite de la conversion des francs or en DTS (cf. infra, ch. 126.22). Selon l'article 13, le transporteur ne perd son droit à la limitation de sa responsabilité qu'au cas où il a causé le dommage intentionnellement ou par «wilful misconduct» (cf. supra, ch. 125.2).

Si un dommage est soumis à la présente convention, une action en responsabilité ne peut être intentée autrement que sur la base de cette convention.

Par rapport à la convention précédente, la présente convention apporte un allègement important au lésé; en effet, le lésé est en droit d'introduire son action en dommages-intérêts à son domicile ou au lieu de conclusion du contrat, pour autant que le défendeur y ait le siège de son activité (art. 17).

Selon l'article 21, les prescriptions de la convention sont en principe également applicables lors de transports exécutés professionnellement par des corporations de droit public.

L'article 22 donne aux Parties contractantes la faculté de faire, au plus tard à l'entrée en vigueur, une réserve en faveur de leur propre législation, au cas où tant le transporteur que le passager y sont soumis. La Suisse ne fera sans doute pas usage de cette clause, puisque notre droit, à l'article 118 LNM reprend les dispositions de la Convention d'Athènes.

Les articles 23 à 28 contiennent les clauses finales usuelles.

126.22 Explication du protocole de 1976

La convention de 1974 détermine les montants de la responsabilité en francs or Poincaré; les difficultés décrites plus haut (cf. ch. 124.21), concernant le calcul de la parité de cette unité, ont amené la conclusion en 1976 d'un protocole additionnel¹⁾. Ce protocole traite uniquement du calcul de parité des montants de la responsabilité; ce sont les DTS du Fonds monétaire international qui remplacent le franc or Poincaré tombé presque complètement en désuétude (1 DTS = env. 2,5 Fr. s.). Par la conversion en DTS, les limites de responsabilité sont pratiquement abaissées, elles demeurent cependant encore bien supérieures à celles adoptées en droit aérien par la Convention de Varsovie, amendées à La Haye en 1955 (RO 1963 664): la limite de responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager se monte, selon le protocole de 1976, à 46 666 DTS (116 665 Fr. s.) et, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine à 833 DTS (2582 Fr. s.). Pour la Suisse, il est indiqué de procéder comme pour la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (cf. infra, ch. 124.21).

¹⁾ *Etats contractants actuels du Protocole 1976:*

Argentine, Bahamas, Espagne, Grande-Bretagne, Libéria, Yémen.

127 Convention internationale du 7 juillet 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW)

127.1 Situation de départ

Cette convention, préparée au sein de l'OMCI (OMI) a été adoptée le 7 juillet 1978 à Londres. Elle fixe les normes minima pour la formation des gens de mer, notamment des capitaines, officiers de bord et les diverses catégories du personnel faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle, dans la chambre des machines ou de veille radioélectrique. La Convention STCW contient en outre des prescriptions sur les exigences de formation pour les capitaines, officiers de pont et équipages des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques et des gaz liquéfiés.

Cette convention est applicable à tous les navires commerciaux; elle accorde aux Etats contractants le droit de contrôler, dans leurs ports, les navires qui y font escale, qu'il s'agisse de navires des Etats contractants ou non contractants de la convention.

La formation des gens de mer était jusqu'ici exclusivement régie sur le plan national. Beaucoup d'Etats, principalement dans le Tiers-Monde, ont une flotte marchande depuis relativement peu de temps. Ils avaient tendance à renoncer à la promulgation de règles suffisantes pour la formation des équipages et du personnel de quart. Cela permettait de créer une flotte plus rapidement et à moindres frais. L'absence d'une réglementation internationale dans cet important domaine avait des inconvénients pour la sécurité de la navigation maritime ainsi que pour l'environnement marin. Aussi, la fixation des normes minima pour la formation des gens de mer, s'imposait-elle depuis longtemps déjà.

La réglementation trouvée dans la Convention STCW représente un compromis durement négocié; il y avait d'un côté les Etats du Tiers-Monde qui s'opposaient par principe à une normalisation, tandis que les nations maritimes traditionnelles désiraient une réglementation plus considérable.

La convention put entrer en vigueur le 28 avril 1984 déjà, soit douze mois après son approbation par 25 Etats¹⁾ représentant la moitié du tonnage brut de la flotte mondiale. Parmi ces pays se trouvent les principales nations maritimes ainsi qu'une grande partie des Etats où relâchent souvent les navires suisses. Dans ces ports, la convention est déjà appliquée à tous les navires, quel que soit leur pavillon. L'adhésion de la Suisse ne représente donc à cet égard, qu'une adaptation du droit à la situation réelle.

¹⁾ *Etats contractants actuels:*

Afrique du Sud, Argentine, Australie, Bahamas, Bangladesh, Belgique, Bénin, Brésil, Bulgarie, Chine, Chypre, Colombie, Corée (Nord), Corée (Sud), CSSR, Danemark, Egypte, Emirats arabes unis, Espagne, Ethiopie, Finlande, France, Gabon, Grande-Bretagne, Grèce, Honduras, Hongrie, Inde, Irlande, Japon, Grande-Bretagne, Grèce, Honduras, Hongrie, Inde, Irlande, Japon, Libéria, Libye, Mexique, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, RDA, RFA, Suède, Tanzanie, Tuvalu, URSS, Yougoslavie.

Bien que les exigences fixées en matière de formation et de quart soient en général inférieures à celles des nations maritimes traditionnelles et aussi à celles de la Suisse, la Convention STCW permet de combler au moins en partie une lacune sensible du droit international maritime. La convention représente un premier pas vers une amélioration mondiale du niveau de formation des gens de mer; elle améliore ainsi la sécurité en mer.

Les prescriptions suisses correspondent dans une large mesure déjà aux exigences de la Convention STCW; pour le droit suisse, quelques modifications mineures de l'ordonnance sur la navigation maritime (RS 747.301) seront à apporter. Par la ratification de la présente convention, la Suisse démontrera son attitude positive quant aux efforts de l'OMI pour l'amélioration de la sécurité sur les océans.

127.2 Explications

127.21 Explication des principales dispositions de la convention

La Convention STCW s'articule dans la convention proprement dite et dans une annexe qui fixe en six chapitres les normes minima pour la formation.

L'article 1, paragraphe 2, de la convention oblige les Etats contractants à promulguer des prescriptions susceptibles de donner à la convention son plein effet. La Suisse devra, comme indiqué sous chiffre 127.1, modifier légèrement l'ordonnance sur la navigation maritime.

L'article 3 délimite le champ d'application de la convention.

L'article 6 soumet la remise des brevets de capitaines, officiers et marins à ces conditions minima. Il est particulièrement intéressant de noter que, selon la Convention STCW, les gens de mer n'ayant pas rang d'officier mais effectuant un service de quart à la passerelle ou dans la chambre des machines, ou accomplissant des tâches particulières en ce qui concerne la cargaison à bord des pétroliers ou des navires-citernes transportant des matières dangereuses, ou fonctionnant dans l'équipe de sauvetage, doivent aussi être titulaires d'un brevet. Bien que jusqu'ici la Suisse n'ait pas délivré de brevets à des marins n'ayant pas le rang d'officier, cette extension n'amènera pas une grande augmentation du travail administratif; l'Office suisse de la navigation maritime peut satisfaire aux nouvelles exigences par une annotation dans le livret de marin (art. 66 LNM), dans la mesure où le marin en question remplit les conditions fixées par la convention.

L'article 9 autorise des méthodes d'instruction et d'entraînement différentes de celles prévues par la convention, pour autant qu'elles soient au moins équivalentes.

L'article 10 est d'une très grande importance. Il règle la procédure de contrôle et les sanctions que peut prendre une Partie en cas d'infraction.

L'article 12 traite des amendements à la convention; il correspond aux principes retenus pour la Convention MARPOL 73/78 (cf. supra, ch. 121.21). Pour les amendements à l'annexe, c'est aussi la procédure de

l'acceptation tacite qui a été retenue; pour la Convention STCW également, chaque Partie contractante a le droit de refuser expressément un amendement adopté de cette manière et, par conséquent, de ne pas le faire entrer en vigueur à son égard (art. 12, par 1, ch. IX). La décision quant à l'approbation ou au refus de tels amendements appartient pour les raisons mentionnées sous chiffre 121.21 au Conseil fédéral.

Les articles 13 à 17 contiennent les clauses finales usuelles concernant la langue, le dépôt, l'entrée en vigueur et la dénonciation. La convention est entrée en vigueur après ratification par 25 Etats, représentant au moins la moitié du tonnage brut de la flotte mondiale, le 28 avril 1984. Une dénonciation de la Convention STCW est possible en tout temps, après cinq ans, en respectant un délai de douze mois (art. 15).

127.22 Les principales dispositions de l'annexe à la convention

Le chapitre I de l'annexe contient, divisé en quatre règles, la définition des principaux concepts et la procédure de contrôle dans les ports.

Le chapitre II traite des exigences auxquelles sont soumis le capitaine, les officiers et les marins chargés du service de quart à la passerelle. Il fixe des principes impératifs pour le service de quart à la passerelle, en mer et dans le port.

Le chapitre III regroupe les règles techniques à respecter, par exemple, les principes à adopter pour le service de quart dans la chambre des machines et les prescriptions minimales pour les mécaniciens des navires.

Le chapitre IV traite du service radioélectrique; là aussi, des connaissances minimales sont requises des officiers radioélectriciens.

Les navires-citernes (hydrocarbures, produits chimiques, gaz liquéfiés) représentent un danger tout particulier. Le chapitre V fixe donc des prescriptions spéciales pour la formation et la qualification des capitaines, officiers et marins des navires-citernes. Le chapitre VI enfin traite des prescriptions minimales de formation pour les marins du service de sauvetage.

128 Amendement à la Convention internationale sur les lignes de charge, du 5 avril 1966

128.1 Situation de départ

La Convention internationale sur les lignes de charge a été adoptée le 5 avril 1966 par l'OMCI (OMI) et est entrée en vigueur pour la Suisse le 23 juillet 1968 (RO 1968 753). A la convention proprement dite s'ajoutent trois annexes contenant les règles techniques. Le but de la convention est de renforcer la solidité des navires et leur sécurité en fixant pour chaque type de navire et pour les eaux où ils naviguent des lignes de charge minima, prévenant une surcharge. Les lignes de charge représentent la partie de la coque émergeant de l'eau.

La Convention internationale sur les lignes de charge a été amendée quatre fois depuis son entrée en vigueur; il s'agissait toujours d'amendements techniques contenus en majeure partie dans les annexes, exception faite de la présente simplification de la procédure d'amendement (art. 29), décidée par la 9^e Assemblée générale de l'OMCI, le 12 novembre 1975, par la Résolution A 319 (IX).

La nouvelle version de l'article 29 apporte une notable modification de la procédure d'amendement qui la rapproche de celle de nombreuses autres conventions de l'OMI. Pour que la nouvelle procédure entre en vigueur, la déclaration d'acceptation par les deux tiers des 102 Etats contractants est nécessaire; la nouvelle version de l'article 29 a été jusqu'ici acceptée par 37 Etats¹⁾.

128.2 Partie spéciale

La version actuellement valable de l'article 29 de la convention internationale sur les lignes de charge connaît en principe trois possibilités différentes d'amendement, soit «l'amendement par approbation unanime», «l'amendement après examen au sein de l'organisation», ainsi que «l'amendement par une conférence».

La nouvelle version de l'article 29 se limite à deux de ces procédures et laisse de côté «l'amendement par approbation unanime» (art. 29, par. 2), en pratique jamais utilisé. «L'amendement par une conférence» ainsi que «l'amendement après examen au sein de l'organisation» ont été maintenus dans leur principe mais certaines parties ont été revues. La nouvelle version de l'article 29 de la Convention internationale sur les lignes de charge correspond presque mot pour mot à la procédure d'amendement prévue pour la Convention MARPOL 73/78 (cf. supra, ch. 121.21, à l'art. 16).

Une innovation importante est l'introduction de l'acceptation tacite pour l'amendement des annexes contenant des règles très techniques pour la détermination des lignes de charge, les zones de climat et l'établissement des certificats de franc-bord. La décision quant à l'acceptation ou au refus de tels amendements appartient pour les raisons mentionnées sous chiffre 121.21 au Conseil fédéral.

En outre, les conditions nécessaires à une mise en vigueur d'un amendement ont été modifiées; dans la version encore valable, un amendement à la convention ou aux annexes entre en vigueur douze mois après son acceptation par deux tiers des Etats contractants qui ne l'ont pas expressément refusé. Dans la nouvelle version, cet automatisme n'intervient plus que pour un amendement aux annexes. Un amendement à la convention pro-

¹⁾ *Etats ayant actuellement accepté l'amendement:*

Australie, Bahamas, Bahreïn, Barbade, Belgique, Brésil, Bulgarie, Canada, Cap-Vert, Chine, Chypre, Danemark, Emirats arabes unis, Equateur, Finlande, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Inde, Israël, Jamaïque, Koweït, Libye, Nouvelle-Zélande, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, RDA, RFA, Roumanie, Suède, Seychelles, URSS, USA, Yougoslavie, Zaïre.

prement dite, par contre, n'entre en vigueur que pour les Etats l'ayant expressément accepté.

13 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

L'acceptation ou la modification de ladite convention et du protocole n'entraîne aucune charge supplémentaire, ni financièrement, ni en matière de personnel.

14 Grandes lignes de la politique gouvernementale

L'objet présenté a été annoncé dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale 1983-1987 (FF 1984 I 153).

15 Constitutionnalité

L'article 24^{ter} de la constitution attribue à la Confédération la compétence de légiférer en matière de navigation maritime. Conformément à l'article 8 de la constitution, la Confédération est en outre compétente pour la conclusion de traités avec les Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale pour l'approbation des traités résulte de l'article 85, chiffre 5, de la constitution.

Les accords qui vous sont soumis sont dénonçables à court terme et n'ont pas pour effet l'adhésion à une organisation internationale. Il reste à examiner par la suite si les accords amènent une unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution:

Selon la pratique constante (FF 1980 II 733, 1981 II 957, 1982 I 946, II 12, 1983 I 123, IV 157, 1984 III 942), ne constituent une unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution que les accords multilatéraux, contenant du droit unifié issus de négociations, qui remplacent ou tout au moins complètent le droit interne et qui sont directement applicables en ce qui concerne l'ensemble de leur contenu essentiel. Ce nouveau droit uniforme ainsi créé doit régler de manière exhaustive un domaine juridique défini et bien déterminé, c'est-à-dire qu'il doit, étant une loi uniforme du droit international, présenter une étendue matérielle ou formelle minimale, telle qu'elle apparaisse justifier également d'après les critères de droit interne la création d'une loi spéciale (FF 1982 I 946). Les exemples cités pour cette disposition constitutionnelle dans les débats parlementaires indiquent d'une manière déterminante le degré minimal qualitatif et quantitatif d'une «unification du droit» selon l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution.

Aucune des présentes conventions ne suffit aux critères, élaborés et confirmés par la pratique, pour la soumission au référendum facultatif selon l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution. Ceci est valable, en particulier, aussi pour les trois conventions dans lesquelles des harmonisations

✧ de parties du droit maritime international existantes sont confirmées ou complétées par des dispositions isolées:

- La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ne diffère, du point de vue matériel, de la Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer en substance que par des limites de responsabilité plus élevées.

Même si l'on voulait admettre que la convention de 1957 ait conduit à une unification multilatérale du droit – ce dont on peut douter en raison notamment du fait qu'elle a porté sur une partie limitée du droit maritime – il n'est pas nécessaire de soumettre la convention de 1976 au référendum facultatif, puisqu'elle n'entraînerait de toute façon pas une nouvelle unification multilatérale du droit (FF 1980 II 733).

- La question se pose de la même manière en relation avec la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages qui prend la place de celle de 1961.

La Convention d'Athènes n'entraîne donc elle non plus une unification nouvelle du droit.

- Finalement en ce qui concerne la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, il faut considérer qu'elle ne contient que quelques dispositions isolées sur la réglementation de la responsabilité en droit maritime, qui ne sont pas applicables à tous les navires de mer mais uniquement aux pétroliers et seulement lors d'événements qui conduisent à des dommages causés par la pollution par les hydrocarbures.

Pour ces raisons, nous parvenons à la conclusion que même si les conventions en question contiennent quelques dispositions harmonisées, cela ne suffit pas pour que l'on puisse parler d'une unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution.

2 Modification de la loi sur la navigation maritime

21 Partie générale

211 Situation de départ

La loi sur la navigation maritime (LNM, RS 747.30), datant du 23 septembre 1953, donnait une base légale à la navigation maritime, fondée jusque là sur le droit d'exception.

Le texte de la loi actuellement en vigueur est basé, pour l'essentiel, sur la version originale de 1953; elle n'a subi jusqu'ici que quelques modifications, en 1966 (FF 1965 II 303) et 1977 (FF 1976 II 1153).

La révision qui vous est soumise aujourd'hui a pour but principal d'adapter le droit suisse aux diverses conventions qui vous ont été présentées (cf. supra, ch. 121, 124, 125 et 126). A part cela, il convient également de tenir compte de certains nouveaux besoins pratiques (cf. infra, ch. 222).

212 Résultats des consultations

Les milieux intéressés à la navigation maritime suisse se sont déclarés d'accord avec les modifications proposées.

22 Partie spéciale

221 Modifications dues aux conventions

221.1 Convention MARPOL 73/78 (art. 129a)

La Convention MARPOL 73/78 vous est présentée sous chiffre 121; dans son article 4, paragraphe 4, elle exige que les Parties contractantes introduisent des normes pénales «de nature à décourager des contrevenants éventuels» par leur rigueur. Le droit en vigueur prévoit pour les contraventions aux règles de la navigation, à titre de peine maximum, une amende de 5000 francs (art. 130 LNM); cette menace de punition n'a aujourd'hui guère plus qu'un effet dissuasif. Afin d'assurer le respect de ces dispositions, nous vous proposons d'introduire dans la loi sur la navigation maritime, sous le titre «pollution des mers» une norme spéciale. Cette norme punitive devrait consister en un délit et non comme par le passé en une simple contravention. La peine doit frapper déjà en cas de seule contravention aux prescriptions du droit national ou international, qu'il s'agisse d'actions par négligence ou d'actions intentionnelles; elle frappera donc déjà la mise en danger et non seulement le dommage causé à l'environnement marin.

Si le délit de pollution des mers a été commis intentionnellement, la peine peut atteindre trois ans de prison; même la pollution par négligence peut être punie de six mois de prison. Le cadre de ces peines correspond à l'article 37 de la loi sur la protection des eaux (RS 814.20) pour les délits concernant la protection des eaux.

Cette nouvelle prescription nous semble propre à dissuader les pollueurs potentiels et à réaliser ainsi l'effet de prévention générale exigé par la convention MARPOL 73/78.

221.2 Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (art. 48, 3^e al.)

Sous chiffre 124, nous vous avons présenté la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures. L'adhésion de la Suisse à cette convention exige une adaptation correspondante du droit suisse.

Par l'adjonction proposée à l'article 48 de la LNM, la convention susmentionnée devient partie intégrante de la législation nationale. Il s'ensuit que les navires suisses sont soumis à ladite convention même dans les eaux des pays non contractants, pour autant que, suivant les règles du droit interna-

tionnal privé, le droit suisse soit applicable. Comme cette convention ne peut être appliquée dans la navigation intérieure, il convient de préciser à l'article 126, 2^e alinéa, de la LNM que les armateurs opérant dans la navigation intérieure ne sont responsables civilement que selon les dispositions de l'article 48, 1^{er} et 2^e alinéas.

221.3 Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (art. 49, 1^{er} al.)

Dans le cas présent, il s'agit simplement d'introduire dans la loi les dispositions applicables selon la nouvelle convention. Il y a ainsi lieu de remplacer le texte «articles 1 à 6 de la Convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires» par le texte «articles 1 à 13 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes» (cf. supra, ch. 125).

221.4 Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, avec protocole de 1976 (art. 118, 1^{er} al.)

Par suite de l'adhésion à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages avec protocole de 1976 (cf. supra, ch. 126); l'article 118, 1^{er} alinéa, de la LNM se référant à la convention internationale du 29 avril 1961 doit être modifié.

221.5 Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance

Le droit international du transport maritime a été largement unifié le 25 août 1924 par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Cette convention a été ratifiée par la plupart des nations maritimes et l'a été en 1954 également par la Suisse (RO 1954 776). Par la signature d'un protocole à Bruxelles le 23 février 1968, cette convention de 1924 a subi quelques amendements; ce protocole a été ratifié par la Suisse le 11 décembre 1975 et est entré en vigueur le 23 juin 1977 (FF 1975 I 937; RO 1977 1077). La convention de 1924, dans la version du Protocole de Bruxelles a été complétée en 1979 par un nouveau protocole; comme ce dernier ne traite que de l'évaluation des francs or Poincaré en DTS, sa ratification est de la compétence du Conseil fédéral.

Il convient de saisir l'occasion de la modification du droit pour adapter les prescriptions relatives au fret de la loi sur la navigation maritime au protocole de 1968, afin que le droit suisse corresponde aux prescriptions internationales en vigueur applicables à la Suisse également.

Article 101, 2^e alinéa

La Convention internationale du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance a été complétée, comme déjà dit, en 1968 et 1979 par deux protocoles. Cette convention est mentionnée à l'article 101, 2^e alinéa, de la loi. La Suisse a déjà adhéré au premier (RO 1977 1077) et ratifiera prochainement le deuxième protocole. Il s'agit donc de compléter la loi dans ce sens.

Article 103, 3^e alinéa

Dans sa forme actuelle, cet article prévoyait déjà les prescriptions du nouvel article 4^{bis} de la convention de 1924 dans la version du protocole de 1968, stipulant que les auxiliaires du transporteur maritime peuvent se prévaloir des mêmes causes d'exonération ou de limitation de la responsabilité que le transporteur lui-même, s'ils sont assignés directement. La loi précise maintenant, en accord avec le protocole de 1968, que cette règle s'applique aussi quand une action est fondée sur une responsabilité extra-contractuelle ou sur n'importe quelle base légale. Jusqu'ici, les auxiliaires du transporteur perdaient le droit à la limitation ou à l'exclusion de la responsabilité s'ils avaient agi intentionnellement ou par grave négligence. Le protocole de 1968 reprend la règle de la législation sur la navigation aérienne de «wilful misconduct», qui doit être réalisée pour que les avantages de la limitation de la responsabilité soient perdus (cf. supra, ch. 125.21). Cette règle spéciale concernant la gravité de la faute s'applique aussi au transporteur et est introduite par l'article 105a de manière générale; il convient de prévoir à l'article 103, 3^e alinéa, une réserve correspondante.

Article 105

L'article 2 du protocole de 1968 remplace l'article 4, paragraphe 5 de la convention de 1924. Dans le principe, l'article 105, 1^{er} alinéa, de la loi sur la navigation maritime correspond déjà au protocole; il convient cependant d'inclure la nouvelle prescription relative à la détermination de la valeur des biens perdus ou endommagés.

L'article 105, 2^e alinéa, de la LNM précise que la limitation de la responsabilité est en principe possible à propos de toutes les créances, soit dans tous les cas et du chef de n'importe quelle base légale le transporteur soit poursuivi. Il établit en outre que des limites de responsabilité supérieures peuvent être convenues, mais pas des limites inférieures comme le protocole de 1968 le dit expressément.

Le nouveau 3^e alinéa de l'article 5 de la LNM (cf. infra, ch. 222) autorise le Conseil fédéral à procéder lui-même à des adaptations des unités de compte ou des montants pour les limites de responsabilité relatives aux conventions internationales. Les limites de responsabilité contenues jusqu'ici à l'article 105, 2^e alinéa, seront donc à l'avenir fixées par l'ordonnance sur la navigation maritime. Pour ce faire, il convient de procéder conformément à l'article 2, lettre a, du protocole de 1968; le montant maximum doit être fixé, soit pour chaque colis ou chaque unité de charge-

ment, soit pour chaque kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Le montant le plus élevé résultant de ce calcul est considéré comme la limite supérieure de responsabilité.

Le 3^e alinéa de l'article 105 de la LNM précise comment doivent être calculées les limites de responsabilité pour des marchandises transportées en conteneurs, sur palettes ou dans tout engin similaire. Si les divers colis chargés dans un conteneur ou sur une palette sont mentionnés sur le connaissement, ceux-ci sont considérés comme des colis ou unités de chargement, pour lesquels sont applicables, chaque fois, les montants unitaires de la responsabilité. Si, par contre, ces indications ne figurent pas sur le connaissement, le conteneur et son contenu ou tous les produits chargés sur la palette seront traités comme un colis ou une unité de chargement unique, auquel s'appliquera une seule limite de responsabilité prévue.

Si le lésé s'adresse non seulement au transporteur, mais également à ses auxiliaires, pour le même dommage, il ne peut exiger la limite de responsabilité pour l'ensemble du dommage qu'une seule fois. Telle est la règle adoptée à l'article 4^{bis} par la convention de 1924, dans la version du protocole de 1968. Cette règle est reprise à l'article 105, 4^e alinéa, de la LNM.

Article 105a

La règle selon laquelle le transporteur et ses auxiliaires ne peuvent se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité, s'ils ont agi intentionnellement ou avec grave négligence, a conduit, dans le domaine international avec des conceptions juridiques divergentes, à une application du droit manquant d'unité. C'est surtout le degré nécessaire de faute grave, proche de l'action intentionnelle qui présentait des difficultés; elle ne pouvait pas être circonscrite par le concept de «culpa lata». C'est la raison pour laquelle les conventions sur la navigation maritime ont introduit la règle de «wilful misconduct» utilisée dans le droit aérien. Cette règle se trouve aux articles 2 et 3 du protocole de 1968 – elle fait par conséquent déjà partie du droit suisse en vigueur – et peut être reprise textuellement pour l'assimilation formelle de la loi sur la navigation maritime. Cette règle s'applique tant au transporteur qu'à ses auxiliaires, s'ils sont assignés directement. Chaque personne assignée ne pourra se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité, si une faute dont la gravité correspond au «wilful misconduct» lui est imputée. Pour la clarté de la loi, il convient de fixer cette règle, tant pour les auxiliaires que pour les transporteurs, dans un nouvel article. Pour l'interprétation de cette règle, on peut se référer à la pratique du Tribunal fédéral (ATF 98 II 237).

Article 115, 1^{er} alinéa

L'article 115, 1^{er} alinéa, prescrit que le connaissement «vaut en particulier présomption, jusqu'à preuve du contraire», de la réception par le transporteur de la marchandise telle qu'elle s'y trouve décrite». Afin d'éclaircir le point jusqu'à présent litigieux consistant à savoir si le transporteur pouvait faire la preuve du contraire seulement à l'égard du déchargeur ou aussi à l'égard de tout autre détenteur du connaissement, le protocole de 1968 a

renforcé la présomption réfutable en ce sens que des tiers de bonne foi peuvent dès lors faire valoir de manière irréfutable que le transporteur a chargé les marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissance.

222 Autres modifications

Article 5, 3^e alinéa

Les conventions internationales réglant la responsabilité et sa limitation pour les armateurs et les transporteurs fixent les montants unitaires pour le calcul des limites de responsabilité et des unités de compte, précédemment en franc or Poincaré, aujourd'hui en DTS du Fonds monétaire international. Les conventions prévoient en outre les procédures simplifiées, afin d'adapter les unités de compte aux conditions qui ont été changées et de maintenir ainsi l'unité du droit international. Si, dans le domaine international, interviennent des changements des valeurs en cause, il faudra que le droit suisse soit adapté aux procédures simplifiées. A l'article 105, 2^e alinéa, et à l'article 126, 2^e alinéa, dernière phrase, la loi prévoit aujourd'hui déjà une possibilité d'adaptation par voie d'ordonnance. Le besoin d'une plus grande flexibilité se fait cependant sentir dans d'autres secteurs du droit maritime (cf. supra, ch. 124, 125 et 126), de sorte qu'une réglementation générale pour toutes les situations analogues paraît souhaitable.

Article 6, 1^{er} alinéa, lettre b

Avec l'entrée en vigueur de la loi du 8 octobre 1982 sur l'approvisionnement du pays (RS 531), l'ancienne dénomination «défense économique du pays» a été changée en «approvisionnement économique du pays». Il faut également introduire cette nouvelle dénomination dans la loi sur la navigation maritime.

Article 8, 2^e et 3^e alinéas

Le changement de nom du «Département politique fédéral» en «Département fédéral des affaires étrangères», prévu dans la loi du 19 septembre 1978 sur l'organisation de l'administration (RS 172.010), doit aussi être introduit dans la loi sur la navigation maritime. Ceci ne touche en rien, sur le fond, au règlement de surveillance.

Article 17, 1^{er} alinéa

Selon la formulation très restrictive de l'article 17 de la LNM, un navire exploité professionnellement peut être enregistré dans le registre des navires suisses seulement s'il est affecté au transport de personnes ou de marchandises. La modification proposée tend à ouvrir le Registre des navires suisses à d'autres navires exerçant professionnellement une activité en mer. Il y aurait lieu de penser dans ce sens – même s'il n'existe pas de projets concrets pour de telles activités sous pavillon suisse – à des navires de sondage ou à des navires de pêches: pour cette dernière catégorie, on peut rappeler que la Suisse a montré son intérêt en adhérant à la Convention internationale de 1958 sur la pêche et la conservation des ressources

biologiques de la haute mer (RO 1966 1023); cet intérêt de principe à une telle activité économique justifie l'ouverture du registre des navires aux navires de pêche.

Article 30a

Dans certains cas, notamment pour les marchandises lourdes de l'industrie des machines, produits de grande valeur et haute technicité, une variante de transport avec le moins de transbordements possible est préférable. A ce besoin répond un type de bateau qui convient soit à la navigation intérieure, soit – avec des restrictions – à la navigation maritime. De tels bâtiments peuvent relier par un seul trajet l'arrière-pays à des côtes pas trop éloignées. Parce que la LNM connaît une stricte distinction entre navires de haute mer et bateaux pour la navigation intérieure, elle ne tient pas compte d'un tel nouveau type de bateau.

Le nouvel article 30a crée la base juridique pour la navigation en mer de bateaux utilisés dans la navigation intérieure; de tels voyages ne se laissent pas enfermer dans un schéma uniforme, car les exigences, par exemple en matière d'armement et de comportement du navire, dépendent beaucoup de la destination et de la nature de la cargaison. L'article 30a autorise pour cette raison l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM) à fixer, de cas en cas, les conditions à remplir; les documents nécessaires à la navigation maritime ne sont dès lors établis pour un bateau de la navigation intérieure que pour des voyages déterminés. Pour l'examen de la navigabilité en mer et pour la fixation des diverses conditions, l'OSNM se base sur un rapport d'une société de classification internationalement reconnue. On procède d'ailleurs de même pour la classification d'un navire de mer enregistré en Suisse.

Article 35, 1^{er} à 3^e alinéas

L'article 17 de la LNM détermine que le pavillon suisse ne peut être utilisé que pour le trafic professionnel en mer. Par la création de l'article 35, 1^{er} alinéa, la possibilité de naviguer sous pavillon suisse a été donnée à des fondations ou associations suisses ayant un but idéal dont la liste est énumérée en fin de texte. Le législateur a pensé en particulier, à ce propos, au Comité international de la Croix-Rouge (FF 1952 257 282 s.). La limitation de cette faculté aux associations et fondations s'explique en effet par la genèse de l'article en question; elle n'est cependant plus justifiée aujourd'hui. Nous vous proposons par conséquent d'étendre ce droit, actuellement limité par l'article 35, 1^{er} alinéa, aux fondations et associations, à tous les citoyens suisses, aux sociétés commerciales suisses et aux personnes morales suisses, qui désirent exploiter un navire dans un but idéal; nous proposons en outre de renoncer à une liste limitative des buts justifiant un enregistrement. Pour prévenir les abus, la prescription devrait préciser que les buts d'utilisation du navire et non ceux des personnes morales ne doivent avoir un caractère lucratif.

Dans le but de décharger le Conseil fédéral, nous vous proposons en outre de donner au Département fédéral des affaires étrangères la compétence

d'accorder exceptionnellement cette admission pour les bateaux poursuivant un but idéal; ceci se justifie d'autant plus que, à part le but d'utilisation, un tel navire doit satisfaire à toutes les exigences prévues pour un navire commercial. Pour les navires qui ne sont pas exploités dans un but professionnel, il n'existe pas un droit à l'enregistrement au registre des navires suisses. Le Département fédéral des affaires étrangères, compétent pour l'enregistrement, peut fixer dans chaque cas particulier les conditions sous lesquelles le navire doit être exploité. Ceci garantit qu'un navire enregistré en vertu de l'article 35, 1^{er} alinéa, ne sera pas utilisé de façon abusive: une contravention aux conditions fixées dans l'admission à l'enregistrement aurait pour conséquence la radiation de ce navire du registre et par conséquent la perte du pavillon.

Depuis la révision de 1965, la Confédération est autorisée à tenir un registre des yachts; ceci implique la compétence de fixer les conditions d'enregistrement. Jusqu'ici, l'étendue de ces compétences n'était pas clairement définie; la Confédération avait-elle notamment le droit de fixer des normes quant à la formation des conducteurs de yachts enregistrés en Suisse?

La nouvelle version du 2^e alinéa de l'article 35 répond clairement à cette question; l'OSNM est chargé de régler le problème des examens pour les conducteurs mais, pour une question de personnel, n'effectue pas ces examens. Vu les dimensions des yachts de mer souvent atteintes aujourd'hui, il est dans l'intérêt de la sécurité du trafic d'exiger de chaque conducteur un certain niveau de formation. Grâce à la reconnaissance obligatoire des certificats suisses par l'OSNM, la Confédération a la faculté d'exercer l'influence nécessaire. Cette influence peut se faire sentir de diverses manières; selon la pratique usuelle de l'OSNM, les centres de formation, dont les certificats doivent être reconnus, doivent faire leurs preuves un certain temps. Ils doivent démontrer un bon niveau de formation de leurs élèves et un niveau de difficulté des examens comparable à celui des autres écoles. L'OSNM peut aussi constituer une commission centrale d'examens et introduire un certificat de capacité uniforme. La Confédération n'impose pas d'autres conditions à la reconnaissance d'une école que celles concernant la compétence en la matière.

Le 3^e alinéa du même article crée une base juridique claire pour l'attestation de pavillon pour petits bateaux; cette disposition, fondée sur l'ordonnance sur les yachts (RS 747.321.7), énoncée le 1^{er} décembre 1983, est délivrée dès le 1^{er} décembre 1983. La création de ce certificat, réservé aux petites embarcations qui, pour des raisons techniques, ne peuvent être inscrites dans le registre des yachts, avait été rendue nécessaire pour permettre aux propriétaires suisses de tels bateaux de naviguer dans les eaux de certains pays.

Article 36, 1^{er} et 2^e alinéas

Comme mentionné pour la modification de l'article 6, 1^{er} alinéa, lettre b, il faut aussi tenir compte dans le présent article du fait que l'ancienne

«défense économique» a changé en «approvisionnement économique du pays».

La radiation volontaire d'un navire peut être refusée par le Conseil fédéral, au cas où la jauge en question est indispensable à l'approvisionnement du pays.

Après une demande de radiation, le propriétaire du navire n'avait, jusqu'à présent, plus le droit de continuer lui-même l'exploitation du navire, même si la radiation était refusée. Selon l'article 36, 2^e alinéa, le Conseil fédéral était obligé, dans ce cas, d'acheter le navire dans les dix jours ou, dans le même délai, d'en ordonner la vente par voie d'enchères publiques. La nouvelle réglementation donne maintenant au propriétaire la possibilité de continuer l'exploitation du navire sous pavillon suisse, après refus de la radiation volontaire; pour cela il doit s'abstenir de faire une demande de reprise, respectivement d'enchères publiques. S'il fait cependant une telle demande, le Conseil fédéral, d'après la nouvelle version de l'article 36, 2^e alinéa, dispose de 30 jours pour se décider en fonction des données concrètes. Le délai de dix jours fixé jusqu'ici avait pour conséquence, dans le cas d'un refus de radiation, l'obligation pour le Conseil fédéral de choisir chaque fois la voie des enchères publiques car il ne disposait pas des moyens financiers nécessaires à la reprise dans ce laps de temps.

Article 63, 1^{er} à 4^e alinéas

Plusieurs Etats tentent, sur la base du droit international privé, d'imposer dans leurs ports les normes de leur propre droit du travail et des assurances sociales.

Pour un Etat sans littoral, il est tout particulièrement indispensable d'affirmer expressément sa souveraineté de droit sur sa flotte. L'article 4 de la LNM exprime ce principe général. Eu égard aux particularités de la navigation maritime, une réglementation spéciale avait déjà été prévue pour le droit du travail et des assurances sociales. La version qui vous est soumise autorise le Conseil fédéral, à l'article 63, 1^{er} alinéa, à adapter certaines dispositions générales du droit du travail ou des assurances sociales aux conditions particulières de la navigation maritime; si elles ne sont pas adaptables à la navigation, il peut les déclarer non applicables. Les prescriptions du 2^e alinéa actuel sont énoncées dans les prescriptions générales et peuvent donc être supprimées. La place est prise par l'ancien 3^e alinéa, complété par les prescriptions sur la réglementation des jours fériés, jusqu'à présent réglées dans le 4^e alinéa.

Pour éviter qu'une modification ultérieure de la liste des jours fériés ne nécessite une révision de la loi, nous vous proposons de régler le détail de cette question dans l'ordonnance.

Article 66

Le livret de marin suisse était remis jusqu'ici par l'OSNM aux citoyens suisses en service *sur des navires suisses*. En pratique, il remplit les fonctions de passeport, au moins dans l'aire du port. Le livret de marin

suisse est souvent l'unique pièce de légitimation reconnue par les autorités portuaires. D'après la réglementation actuelle, les marins suisses en service sur des *navires étrangers* ne reçoivent pas de livret de marin suisse; ils sont donc désavantagés et ont souvent des difficultés pour faire preuve de leur identité dans les ports.

Une remise du livret de marin suisse à de tels marins ne présente pas de problèmes, ni au point de vue administratif, ni quant au droit de cité; la modification prévoit que le livret de marin suisse ne sera remis à de tels marins que sur demande, de sorte qu'il en résultera peu de travail administratif supplémentaire.

Il arrive que certains pays exigent un livret de marin pour des personnes exécutant des travaux dans leurs eaux (plate-forme de forage). Pour permettre à des citoyens suisses d'exercer leur activité dans de tels cas, nous vous proposons une nouvelle formulation de l'article 66; celle-ci permettra à l'OSNM de fournir des livrets de marins suisses – après examen des demandes, pour voir dans quelle mesure le livret est nécessaire à l'exercice de la profession – à un plus grand groupe de personnes. Comme déjà signalé, ce document ne peut être délivré qu'à des citoyens suisses; il en résulte que le nombre des personnes, autres que des marins, ayant besoin d'un livret de marin suisse, sera très limité.

Article 93

La modification de l'article 93 ne concerne que le texte de loi en français et en italien; elle est de nature purement formelle. Le titre en marge «annotation», respectivement «annotazione», doit être remplacé par «mention», respectivement «menzione», comme il figure à l'article 15 de l'ordonnance sur la navigation maritime. Le texte allemand «Anmerkung» est correct.

Article 126, 2^e alinéa

Comme le nouveau 3^e alinéa de l'article 48 (cf. supra, ch. 221.2) ne doit pas s'appliquer à la navigation intérieure, il convenait d'adapter la première phrase de l'article 126, 2^e alinéa, en conséquence. Ainsi l'armateur de la navigation intérieure est responsable comme par le passé à teneur des dispositions des articles 48, 1^{er} et 2^e alinéas, et 49. En cas de pollution des eaux sur territoire suisse, la responsabilité causale illimitée, prévue dans l'article 36 de la loi sur la protection des eaux (RS 814.20) s'applique cependant aussi à l'armateur. La nouvelle disposition de l'article 5, 3^e alinéa, selon laquelle le Conseil fédéral acquiert une compétence générale pour l'adaptation future des montants unitaires ou des unités de compte, contient également les dispositions de l'article 126, 2^e alinéa, dernière phrase, de sorte que celle-ci peut être supprimée.

Article 156, 2^e alinéa

Le paragraphe traitant des peines disciplinaires n'a jamais été modifié depuis la naissance de la loi sur la navigation maritime en 1953. Les montants prévus pour les amendes ont été érodés par l'inflation intervenue entre-temps, de sorte qu'ils ont, dans une large mesure, perdu de leur effet

dissuasif. L'augmentation prévue du montant des amendes a pour but de redonner à celles-ci le caractère d'une mesure disciplinaire ayant plus qu'un caractère symbolique. Pour les marins nous prévoyons une gamme de pénalités de 10 à 250 francs; pour les passagers du 50 à 500 francs. Le traitement différent des marins et des passagers se justifie pour diverses raisons:

Une lésion de la discipline à bord par un passager, pour être soumise à pénalité, doit normalement être bien plus grave que dans le cas d'un membre d'équipage, duquel dépend le fonctionnement du navire. Pour les fautes particulièrement graves, le membre d'équipage s'expose à une peine d'arrêt jusqu'à trois jours, avec perte concomittante du droit au salaire. Le capitaine ne peut prononcer des peines d'arrêt contre un passager; par contre la loi lui donne la faculté de lui infliger une amende sensible, en cas de faute grave.

La punition d'un passager par l'exclusion des repas communs en plus de la réprimande et de l'amende n'a guère d'importance; nous vous proposons donc de supprimer cette disposition.

Article 157, 2^e alinéa

A teneur de la version actuelle de l'article 157, 2^e alinéa, de la LNM, le tribunal de même que l'autorité d'instruction avaient tous deux la faculté de punir un coupable d'un délit de peu de gravité, considéré comme une simple faute de discipline, par une peine disciplinaire, au sens de l'article 156 de la LNM, en acquittant le prévenu respectivement en rendant une ordonnance de non-lieu.

Cette solution est en principe justifiée, mais elle présente des problèmes importants concernant le droit pénal disciplinaire des autorités d'instruction, lorsque la peine disciplinaire consiste en arrêts. L'autorité compétente est dans ce cas le Procureur du canton du Bâle-Ville (art. 15 LNM), soit une autorité d'accusation.

Selon la jurisprudence actuelle de la Cour européenne des droits de l'homme à Strasbourg, dans le cas des peines d'arrêts, ceci pourrait être considéré comme violation de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH); la CEDH exige, à l'article 5, chiffre 1, lettre a, qu'un organisme indépendant et neutre – donc un tribunal – décide en dernière instance sur une peine privative de liberté.

Le Conseil fédéral était déjà conscient de ce problème au moment de l'introduction de cette prescription. La Suisse n'avait pas encore adhéré à la CEDH, de sorte que l'on donna la préférence à la solution plus simple, telle qu'elle figure dans la loi actuelle (FF 1965 II 326). Dans la situation juridique actuelle, cette réglementation ne peut être maintenue. La meilleure solution consiste à attribuer la compétence en matière de peine disciplinaire au tribunal.

Article 158, 4^e alinéa

Par suite de la suppression dans l'article 156, 2^e alinéa, de l'exclusion des

repas communs en tant que peine disciplinaire, la prescription concernant l'exécution de cette peine, figurant à l'article 158, 4^e alinéa, tombe également.

Article 161, 1^{er} et 2^e alinéas

Lorsque le capitaine impose une peine d'arrêt, selon l'article 156, 2^e alinéa, lettre a, le marin incriminé a le droit – en droit actuel – de former un recours auprès de l'Office suisse de la navigation maritime; cette décision est définitive.

La jurisprudence élaborée par la Cour européenne des droits de l'homme exige, pour les peines disciplinaires militaires, qu'un emprisonnement soit au moins confirmé en dernière instance par un juge; par juge, la Cour entend une autorité de jugement habilitée à interpréter le droit, qui soit complètement indépendante tant du pouvoir exécutif que des parties en cause.

Dans le cadre de la présente révision, la procédure de recours en matière de peine d'arrêts doit être modifiée de manière à être inattaquable devant la Cour européenne des droits de l'homme. Ce but est suffisamment atteint par la transmission de la compétence de juger en dernière instance des affaires de peine d'arrêt de l'OSNM au juge ordinaire.

Le recours n'empêche pas l'exécution d'une peine prononcée par le capitaine en haute mer; ceci devrait cependant être compatible avec la CEDH, si l'on tient compte des conditions particulières de la vie à bord d'un navire. Le capitaine doit pouvoir prendre les mesures nécessaires rapidement et effectivement, afin d'assumer l'autorité à bord; il en résulte qu'une révision de ces mesures ne peut intervenir qu'après coup.

La possibilité de former un recours auprès d'une instance indépendante et neutre doit protéger le marin d'action arbitraire du capitaine, celui-ci devant toujours compter avec un contrôle ultérieur de ses décisions. De plus, le marin obtient, s'il a gain de cause, le droit au salaire pour la durée de l'arrêt injustifié.

Nous vous proposons par conséquent de maintenir en principe sans modifications la réglementation des mesures disciplinaires, et de se borner à transmettre la compétence en dernière instance pour les peines d'arrêt au juge ordinaire.

23 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

Les modifications proposées de la loi n'auront pas une incidence directe en matière financière ou de personnel. Le surcroît de travail dû aux nouvelles prescriptions devrait être de peu d'importance, ce qui résulte en grande partie du fait de la portée modeste de celles-ci.

Les frais probablement élevés relatifs à une enquête en cas d'accident d'un navire sont, selon la loi, à la charge de l'armateur concerné.

24 **Grandes lignes de la politique gouvernementale**

L'objet présenté est contenu dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale de 1983–1987 (FF 1984 I 153, annexe 2).

25 **Constitutionnalité**

L'article 24^{ter} de la constitution déclare que la législation sur la navigation est du domaine de la Confédération. Cette compétence est exclusive et complète.

Les modifications que nous vous proposons sont basées sur cette norme constitutionnelle ainsi que sur les articles 64 et 64^{bis} de la constitution sur les compétences de la Confédération de légiférer en matière de droit civil et de droit pénal.

Arrêté fédéral concernant des conventions internationales relatives à la navigation maritime

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 10 mars 1986¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ Les conventions suivantes sont approuvées:

- a. Convention internationale du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures;
- b. Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- c. Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages;
- d. Convention internationale du 7 juillet 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces conventions.

Art. 2

¹ Sont approuvés les amendements aux articles XI, XIV et XV de la Convention du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et de son annexe, amendements adoptés le 12 octobre 1978 par la troisième Réunion consultative des Etats contractants, et l'amendement de l'article 29 de la Convention internationale du 5 avril 1966 sur les lignes de charge, amendement adopté le 12 novembre 1975 lors de la 9^e Assemblée générale de l'OMCI.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces amendements.

Art. 3

Le Conseil fédéral est autorisé à notifier l'adhésion de la Suisse aux conventions internationales suivantes:

- a. Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et protocole du 17 février 1978 y relatif;

¹⁾ FF 1986 II 741

- b.. Convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes;
- c. Protocole du 2 novembre 1973 à la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures;
- d. Protocoles du 19 novembre 1976 et du 26 mai 1984 à la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- e. Protocole du 19 novembre 1976 à la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Art. 4

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

30633

Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires

Texte original

Les Parties à la Convention,

conscientes de la nécessité de protéger l'environnement en général et le milieu marin en particulier,

reconnaissant que les déversements délibérés, par négligence ou accidents, d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires constituent une source grave de pollution,

reconnaissant également l'importance de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, premier instrument multilatéral à avoir eu pour objectif essentiel la protection de l'environnement, et sensibles à la contribution marquante que cette Convention a apportée à la préservation des mers et des littoraux contre la pollution,

désireuses de mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances,

estimant que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est d'établir des règles de portée universelle et qui ne se limitent pas à la pollution par les hydrocarbures,

sont convenues de ce qui suit:

Article premier Obligations générales découlant de la Convention

1. Les Parties à la Convention s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de celles des Annexes¹⁾ par lesquelles elles sont liées, afin de prévenir la pollution du milieu marin par le rejet de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions de la Convention.

2. Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à ses Protocoles et aux Annexes.

¹⁾ Le texte de ces annexes n'est pas publié dans la Feuille fédérale. On peut en obtenir des exemplaires tirés à part, auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

Article 2 Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire:

1. «Règles» désigne les règles figurant en annexe à la présente Convention.
2. «Substance nuisible» désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention.
3. a) «Rejet», lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange.
 b) «Rejet» ne couvre pas:
 - i) l'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières faite à Londres le 13 novembre 1972; ni
 - ii) les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans; ni
 - iii) les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution.
4. «Navire» désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.
5. «Autorité» désigne le gouvernement de l'Etat qui exerce son autorité sur le navire. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat, l'Autorité est le gouvernement de cet Etat. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du fond des mers et du sous-sol adjacent aux côtes sur lesquelles l'Etat riverain a des droits souverains aux fins de l'exploration de leurs ressources naturelles, l'Autorité est le gouvernement de l'Etat riverain intéressé.
6. «Evénement» désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.
7. «Organisation» désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article 3 Champ d'application

1. La présente Convention s'applique:

- a) aux navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie à la Convention; et
- b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une telle Partie.

2. Aucune disposition de présent article ne saurait être interprétée comme portant atteinte aux droits souverains des Parties sur le fond des mers et sur le sous-sol adjacent aux côtes aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles ou comme étendant ces droits, conformément aux droit international.

3. La présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable, dans la pratique.

Article 4 Infractions

1. Toute violation des dispositions de la présente Convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit. Si l'Autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation.

2. Toute violation des dispositions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit:

- a) soit engager des poursuites conformément à sa législation;
- b) soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction.

3. Lorsque des informations ou des preuves relatives à une infraction à la Convention par un navire sont fournies à l'Autorité dont dépend le navire, cette Autorité informe rapidement l'Etat qui lui a fourni les renseignements ou les preuves et l'Organisation des mesures prises.

4. Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise.

Article 5 Certificats et règles spéciales concernant l'inspection du navire

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, les Certificats délivrés sous l'autorité d'une Partie à la Convention conformément aux dispositions des règles sont acceptés par les autres Parties contractantes et considérés, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même validité qu'un Certificat délivré par elles-mêmes.

2. Tout navire qui est tenu de posséder un Certificat délivré conformément aux dispositions des règles est soumis, dans les ports ou les terminaux au large relevant de la juridiction d'une autre Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés à cet effet par ladite Partie. Toute inspection de cet ordre a pour seul objet de vérifier la présence à bord d'un Certificat en cours de validité, sauf si cette Partie a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le Certificat. Dans ce cas, ou s'il n'y a pas à bord du navire de Certificat en cours de validité, l'Etat qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin. Toutefois, ladite Partie peut autoriser le navire à quitter le port ou le terminal au large pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche.

3. Si une Partie refuse à un navire étranger l'accès d'un port ou d'un terminal au large qui relève de sa juridiction, ou si elle procède à une intervention quelconque à l'encontre de ce navire en arguant du fait que le navire n'est pas conforme aux dispositions de la présente Convention, la Partie avise immédiatement le Conseil ou le représentant diplomatique de la Partie dont le navire est autorisé à battre pavillon, ou, en cas d'impossibilité, l'Autorité dont relève le navire intéressé. Avant de signifier un tel refus et avant de procéder à une telle intervention, la Partie demande à consulter l'Autorité dont relève le navire. L'Autorité est également avisée lorsqu'un navire ne possède pas à son bord de Certificat en cours de validité conforme aux dispositions des règles.

4. Les Parties appliquent aux navires des Etats qui ne sont pas Parties à la Convention les prescriptions de la présente Convention dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

Article 6 Recherche des infractions et mise en œuvre des dispositions de la Convention

1. Les Parties à la Convention coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance conti-

nue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

2. Tout navire auquel la présente Convention s'applique peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à l'inspection de fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a rejeté des substances nuisibles en infraction aux dispositions des règles. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la Convention, le compte rendu en est communiqué à l'Autorité pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

3. Toute Partie fournit à l'Autorité la preuve, si elle existe, que ce navire a rejeté des substances nuisibles ou de effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions des règles. Dans toute la mesure du possible, cette infraction est portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

4. Dès réception de cette preuve, l'Autorité examine l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir sur l'infraction des éléments de fait plus complets ou plus concluants. Si l'Autorité estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle intente une action dès que possible et conformément à sa législation. L'Autorité informe rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, des poursuites engagées.

5. Une Partie peut inspecter tout navire, auquel la présente Convention s'applique, qui fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction lorsqu'une autre Partie lui demande de procéder à cette enquête en fournissant suffisamment de preuves que le navire a rejeté dans un lieu quelconque des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances. Il est rendu compte de l'enquête à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Autorité, afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

Article 7 Retards causés indûment aux navires

1. Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, que les mesures prises en application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention ne retiennent ou ne retardent indûment le navire.

2. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'application de l'article 4, 5 ou 6 de la présente Convention a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

Article 8 Rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles

1. En cas d'événement, il est fait rapport sans retard et, dans toute la mesure du possible, conformément aux dispositions du Protocole I de la présente Convention.

2. Chaque Partie à la Convention doit:

- a) prendre les dispositions nécessaires pour qu'un fonctionnaire ou un organisme compétent reçoive et analyse tous les rapports sur les événements et
- b) notifie à l'Organisation les détails complets de ces dispositions, pour diffusion aux autres Parties et Etats membres de l'Organisation.

3. Chaque fois qu'une Partie reçoit un rapport en vertu des dispositions du présent article, ladite Partie le transmet sans retard à:

- a) l'Autorité dont relève le navire en cause; et
- b) tout autre Etat susceptible d'être touché par l'événement.

4. Toute Partie à la Convention fait donner à ses navires et aéronefs chargés de l'inspection des mers et aux services compétents des instructions les invitant à signaler à ses autorités tout événement mentionné au Protocole I de la présente Convention. Si elle le juge bon, elle fait également rapport à l'Organisation et à toute autre Partie intéressée.

Article 9 Autres traités et interprétation

1. Lors de son entrée en vigueur, la présente Convention remplace la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée, à l'égard des Parties à cette Convention.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C(XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat riverain et de l'Etat du pavillon.

3. Dans la présente Convention, le terme «juridiction» s'interprète conformément au droit international en vigueur lors de l'application ou de l'interprétation de la présente Convention.

Article 10 Règlement des différends

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties à la Convention relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, qui n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties en cause est, sauf décision contraire des Parties, soumis à l'arbitrage à la requête de l'une des Parties, dans les conditions prévues au Protocole II de la présente Convention.

Article 11 Communication de renseignements

1. Les Parties à la Convention s'engagent à communiquer à l'Organisation:
 - a) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application de la présente Convention;
 - b) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche à la conception, à la construction et à l'équipement des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles;
 - c) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'elles délivrent en application de dispositions des règles;
 - d) une liste des installations de réception précisant leur emplacement, leur capacité, les installations disponibles et autres caractéristiques;
 - e) tous les rapports officiels ou résumés de ces rapports qui exposent les résultats de l'application de la présente Convention; et
 - f) un rapport annuel qui présente, sous une forme normalisée par l'Organisation, les statistiques relatives aux sanctions effectivement infligées pour les infractions à la présente Convention.
2. L'Organisation informe les Parties de toute communication reçue en vertu du présent article et diffuse à toutes les Parties les informations qui lui ont été communiquées, au titre des alinéas b) à f) du paragraphe 1 du présent article.

Article 12 Accidents survenus aux navires

1. Chaque Autorité s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions des règles, lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes très importantes.
2. Chaque Partie à la Convention s'engage à fournir à l'Organisation des renseignements sur les résultats de cette enquête lorsqu'elle estime que ceux-ci peuvent aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à la présente Convention.

Article 13 Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation, du 15 janvier 1974 au 31 décembre 1974, et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par:
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - c) adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. Le Secrétaire général de l'Organisation informe tous les Etats ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré de toute signature ou du dépôt de tout nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

Article 14 Annexes facultatives

1. Un Etat peut, lorsqu'il signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'il n'accepte pas l'une quelconque ou l'ensemble des Annexes III, IV et V (ci-après dénommées «Annexes facultatives») de la présente Convention. Sous réserve de ce qui précède, les Parties à la Convention sont liées par l'une quelconque des Annexes dans son intégralité.

2. Un Etat qui a déclaré qu'il n'était pas lié à une Annexe facultative peut à tout moment accepter cette Annexe en déposant auprès de l'Organisation un instrument du type visé au paragraphe 2 de l'article 13.

3. Un Etat qui fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article au sujet d'une Annexe facultative, et qui n'accepte pas cette Annexe par la suite conformément au paragraphe 2 du présent article n'assume aucune obligation et n'a le droit de se prévaloir d'aucun bénéfice découlant de la Convention en ce qui concerne les questions relevant de cette Annexe; dans la présente Convention, toutes les références aux Parties ne constituent pas de référence à cet Etat en ce qui concerne les questions qui relèvent de cette Annexe.

4. L'Organisation informe les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de toute déclaration faite en vertu du présent article ainsi que de la réception de tout instrument déposé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

Article 15 Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à cette Convention conformément aux dispositions de l'article 13.

2. Une annexe facultative entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article ont été remplies pour cette Annexe.

3. L'Organisation informe les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur et de la date à

laquelle une Annexe facultative entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4. Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative quelconque ou d'adhésion à celles-ci après que les conditions régissant leur entrée en vigueur ont été remplies mais avant leur entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention ou de l'Annexe facultative ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

5. Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la Convention ou d'une Annexe facultative, ou d'adhésion à celles-ci après leur entrée en vigueur, la Convention ou l'Annexe facultative prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle ont été remplies toutes les conditions prévues à l'article 16 pour l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention ou à une Annexe facultative s'applique au texte modifié de la Convention ou de l'Annexe facultative.

Article 16 Amendements

1. La présente Convention peut être amendée par l'une quelconque des procédures définies dans les paragraphes ci-après.

2. Amendements après examen par l'Organisation:

- a) tout amendement proposé par une Partie à la Convention est soumis à l'Organisation et diffusé par son Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties six mois au moins avant son examen;
- b) tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis par l'Organisation à un organe compétent pour examen;
- c) les Parties à la Convention, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux travaux de l'organe compétent;
- d) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des seules Parties à la Convention, présentes et votantes;
- e) s'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d) ci-dessus, les amendements sont communiqués par l'Organisation à toutes les Parties à la convention aux fins d'acceptation;
- f) un amendement est réputé avoir été accepté dans les conditions suivantes:
 - i) un amendement à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des

- Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;
- ii) un amendement à une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté conformément à la procédure définie au paragraphe f) iii) à moins que, au moment de son adoption, l'organe compétent ne décide que l'amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce; néanmoins, à tout moment avant l'entrée en vigueur d'un amendement à une Annexe, une Partie peut notifier au Secrétaire général de l'Organisation que l'amendement n'entrera pas en vigueur à son égard qu'après avoir été expressément approuvé par elle; le Secrétaire général porte la notification et la date de sa réception à la connaissance des Parties;
 - iii) un amendement à un appendice d'une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai qui est fixé par l'organe compétent lors de son adoption mais qui ne doit pas être inférieur à dix mois, à moins qu'une objection n'ait été communiquée à l'Organisation pendant cette période par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, celle des deux conditions qui est remplie la première étant prise en considération;
 - iv) un amendement au Protocole I de la Convention est soumis aux mêmes procédures que les amendements aux Annexes de la Convention, conformément au paragraphe f) ii) ou f) iii) ci-dessus;
 - v) un amendement au Protocole II de la Convention est soumis aux mêmes procédures que les amendements à un article de la Convention conformément au paragraphe f) i) ci-dessus;
- g) l'entrée en vigueur de l'amendement intervient dans les conditions suivantes:
- i) s'il s'agit d'un amendement à un article de la Convention, au Protocole II, ou au Protocole I ou à une Annexe de la Convention qui n'est pas accepté conformément à la procédure définie à l'alinéa f) iii), l'amendement accepté conformément aux dispositions qui précèdent entre en vigueur six mois après la date de son acceptation à l'égard des Parties qui ont déclaré l'avoir accepté;
 - ii) s'il s'agit d'un amendement au Protocole I, à un appendice d'une Annexe ou à une Annexe de la Convention qui est accepté conformément à la procédure définie à l'alinéa f) iii), l'amendement réputé accepté dans les conditions qui précèdent entre en vigueur six mois après son acceptation pour toutes les Parties

contractantes, à l'exception de celles qui, avant cette date, ont fait une déclaration aux termes de laquelle elles ne l'acceptent pas ou une déclaration conformément au paragraphe f) ii), aux termes de laquelle leur approbation est nécessaire.

3. Amendement par une conférence:

- a) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties à la Convention pour examiner les amendements à la présente Convention;
- b) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties en vue d'obtenir leur acceptation;
- c) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues à cet effet au paragraphe 2, alinéas f) et g) ci-dessus.

4. a) Dans le cas d'un amendement à une Annexe facultative, l'expression «Partie à la Convention» doit être interprétée dans le présent article comme désignant une Partie liée par ladite Annexe.

- b) Toute Partie qui a refusé d'accepter un amendement à une Annexe est traitée comme non-Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

5. L'adoption et l'entrée en vigueur d'une nouvelle Annexe sont soumises aux mêmes procédures que celles qui régissent l'adoption et l'entrée en vigueur d'un amendement à un article de la Convention.

6. Sauf disposition expresse contraire, tout amendement à la présente Convention fait en application du présent article et ayant trait à la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont le contrat de construction est signé, ou, en l'absence d'un tel contrat, dont la quille est posée à la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou postérieurement à cette date.

7. Tout amendement à un Protocole ou à une Annexe doit porter sur le fond de ce Protocole ou de cette Annexe et doit être compatible avec les dispositions des articles de la présente Convention.

8. Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chacun des amendements entre en vigueur.

9. Toute déclaration ou objection relative à un amendement communiquée en vertu du présent article doit être notifiée par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties à la Convention de cette notification et de sa date de réception.

Article 17 Promotion de la coopération technique

Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et

d'autres organismes internationaux, avec le concours et en coordination avec le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique en vue:

- a) de former du personnel scientifique et technique;
- b) de se procurer l'équipement et les installations de réception et de surveillance appropriés;
- c) de faciliter d'adoption d'autres mesures et dispositions visant à prévenir ou à atténuer la pollution du milieu marin par les navires; et
- d) d'encourager la recherche;

de préférence à l'intérieur des pays intéressés, de façon à favoriser la réalisation des buts et des objectifs de la présente Convention.

Article 18 Dénonciation

1. La présente Convention ou toute Annexe facultative peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à la Convention à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la convention ou une telle Annexe entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, qui communique la teneur et la date de réception de cette notification ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet à toutes les autres Parties.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification ou à l'expiration de tout autre délai plus important énoncé dans la notification.

Article 19 Dépôt et enregistrement

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les Etats qui ont signé la Convention ainsi qu'à tous les Etats qui y adhèrent.

2. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général de l'Organisation au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour y être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 20 Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe, italienne et japonaise 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 apposé leur signature à la présente Convention.

Fait à Londres ce deux novembre mil neuf cent soixante-treize.

(Suivent les signatures)

Protocole I

Dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles

(en application de l'article 8 de la Convention)

Article premier Obligation d'établir un rapport

1. Le capitaine d'un navire auquel est survenu un des événements visés à l'article III du présent Protocole, ou toute autre personne ayant charge du navire, fait rapport sans retard sur les circonstances de l'événement, conformément aux dispositions du présent Protocole, avec tous les détails possibles.
2. En cas d'abandon du navire mentionné au paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le rapport de ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'exploitant ou l'administrateur du navire, ou leurs agents, doivent, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes des dispositions du présent Protocole.

Article II Procédure applicable à l'envoi de rapports

1. Chaque rapport est transmis par radio chaque fois que cela est possible, mais en tout cas par les voies les plus rapides dont on dispose au moment de l'événement. Il est attribué aux rapports transmis par radio le plus haut degré de priorité possible.
2. Les rapports sont adressés au fonctionnaire ou à l'organisme compétent spécifié au paragraphe 2, alinéa a) de l'article 8 de la Convention.

Article III Date d'envoi des rapports

Un rapport est établi chaque fois qu'un événement entraîne:

- a) un rejet autre que les rejets autorisés par la présente Convention; ou
- b) un rejet autorisé aux termes des dispositions de la présente Convention du fait:
 - i) qu'il vise à assurer la sécurité d'un navire ou à sauvegarder des vies humaines en mer; ou
 - ii) qu'il résulte d'une avarie survenue au navire ou à son équipement; ou
- c) un rejet d'une substance nuisible visant à combattre un cas particulier de pollution ou effectué aux fins de recherches scientifiques légitimes sur la réduction ou le contrôle de la pollution; ou
- d) une probabilité de rejets aux alinéas a), b) ou c) du présent article.

Article IV Nature du rapport

1. Chaque rapport donne en règle générale:
 - a) l'identité du navire;
 - b) l'heure et la date de l'événement;
 - c) la position géographique du navire au moment de l'événement;
 - d) l'état du vent et de la mer au moment de l'événement; et
 - e) les détails pertinents sur l'état du navire.
2. Chaque rapport donne, en particulier:
 - a) des renseignements détaillés sur la nature des substances nuisibles en cause, y compris, si possible, leur appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne devrait pas être utilisée à la place de l'appellation technique exacte);
 - b) la quantité exacte ou approximative, la concentration ainsi que l'état probable des substances nuisibles rejetées ou susceptibles d'être rejetées à la mer;
 - c) le cas échéant, la description de l'emballage et des marques d'identification; et
 - d) si possible, le nom de l'expéditeur, du destinataire ou du fabricant.
3. Chaque rapport indique clairement si la substance nuisible rejetée ou susceptible d'être rejetée est un hydrocarbure, une substance nocive à l'état liquide, une substance nocive à l'état solide ou une substance nocive à l'état gazeux et si cette substance était ou est transportée en vrac ou en colis, dans des conteneurs, des citernes mobiles ou des camions-citernes et wagons-citernes.
4. Chaque rapport doit être complété, s'il y a lieu, par tout autre renseignement pertinent qui est demandé par l'une des personnes auxquelles le rapport est adressé ou que l'auteur du rapport juge approprié.

Article V Rapport complémentaire

Toute personne qui se trouve dans l'obligation d'envoyer un rapport en vertu des dispositions du présent Protocole doit, dans la mesure du possible:

- a) compléter le rapport initial, s'il y a lieu, par des renseignements sur l'évolution de la situation; et
- b) accéder dans toute la mesure du possible aux demandes de renseignements complémentaires émanant des Etats touchés par l'événement.

Protocole II

Arbitrage

(en application de l'article 10 de la Convention)

Article premier

A moins que les Parties au différend n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions du présent Protocole.

Article II

1. Il est constitué un tribunal arbitral sur requête adressée par une Partie à la Convention à une autre Partie en application de l'article 10 de la présente Convention. La requête d'arbitrage contient l'objet de la demande ainsi que toute pièce justificative à l'appui de l'exposé du cas.

2. La Partie requérante informe le Secrétaire général de l'Organisation du fait qu'elle a demandé la constitution d'un tribunal, du nom des Parties au différend ainsi que des articles de la Convention ou règles dont l'interprétation ou l'application donne lieu, à son avis, au litige. Le Secrétaire général transmet ces renseignements à toutes les Parties.

Article III

Le tribunal est composé de trois membres: un arbitre nommé par chaque Partie au différend et un troisième arbitre désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence du tribunal.

Article IV

1. Si au terme d'un délai de soixante jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, le président du tribunal n'a pas été désigné, le Secrétaire général de l'Organisation, à la requête de la Partie la plus diligente, procède, dans un nouveau délai de soixante jours, à sa désignation en le choisissant sur une liste de personnes qualifiées, établie à l'avance par le Conseil de l'Organisation.

2. Si, dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la requête, l'une des Parties n'a pas procédé à la désignation qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre Partie peut saisir directement le Secrétaire général de l'Organisation, qui pourvoit à la désignation du président du tribunal dans un délai de soixante jour en le choisissant sur la liste visée au paragraphe 1 du présent article.

3. Le président du tribunal, dès sa désignation, demande à la Partie qui n'a pas désigné d'arbitre de le faire dans les mêmes formes et conditions. Si elle

ne procède pas à la désignation qui lui est ainsi demandée, le président du tribunal demande au Secrétaire général de l'Organisation de pourvoir à cette désignation dans les formes et conditions prévues au paragraphe précédent.

4. Le président du tribunal, s'il est désigné en vertu des dispositions du présent article, ne doit pas être ou avoir été de la nationalité d'une des Parties, sauf si l'autre Partie y consent.

5. En cas de décès ou de défaut d'un arbitre dont la désignation incombait à une Partie, celle-ci désigne son remplaçant dans un délai de soixante jours à compter du décès ou de défaut. Faute pour elle de le faire, la procédure se poursuit avec les arbitres restants. En cas de décès ou de défaut du président du tribunal, son remplaçant est désigné dans les conditions prévues à l'article III ci-dessus ou, à défaut d'accord entre les membres du tribunal dans les soixante jours du décès ou du défaut, dans les conditions prévues au présent article.

Article V

Le tribunal peut connaître et décider des demandes reconventionnelles directement liées à l'objet du différend.

Article VI

Chaque Partie prend à sa charge la rémunération de son arbitre et les frais connexes ainsi que les frais entraînés par la préparation de son propre dossier. Le coût de la rémunération du président du tribunal ainsi que toutes les dépenses d'ordre général entraînées par l'arbitrage sont partagés également entre les Parties. Le tribunal consigne toutes ses dépenses et fournit un décompte final.

Article VII

Toute Partie à la Convention dont un intérêt d'ordre juridique est en cause peut, après avoir avisé par écrit les Parties qui ont engagé cette procédure, se joindre à la procédure d'arbitrage, avec l'accord du tribunal.

Article VIII

Tout tribunal arbitral constitué aux termes du présent Protocole établit ses propres règles de procédure.

Article IX

1. Les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur tout différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal

désignés par les Parties n'empêchant pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

2. Les Parties facilitent les travaux du tribunal; à cette fin, conformément à leur législation et en usant de tous les moyens dont elles disposent, les Parties:

- a) fournissent au tribunal tous documents et informations utiles;
- b) donnent au tribunal la possibilité d'entrer sur leur territoire, d'entendre des témoins et des experts et d'examiner les lieux.

3. L'absence ou le défaut d'une Partie ne fait pas obstacle à la procédure.

Article X

1. Le tribunal rend sa sentence dans un délai de cinq mois à dater de sa constitution, sauf s'il décide, en cas de nécessité, de proroger ce délai, le délai supplémentaire étant de trois mois au maximum. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans appel et elle est communiquée au Secrétaire général de l'Organisation. Les Parties doivent s'y conformer sans délai.

2. Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation ou l'exécution de la sentence peut être soumis par la Partie la plus diligente au jugement du tribunal qui l'a rendue ou, si ce dernier ne peut en être saisi, d'un autre tribunal constitué à cet effet de la même manière que le premier.

Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires

Texte original

Les Parties au présent Protocole,

reconnaissant que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires peut contribuer de manière appréciable à la protection du milieu marin contre la pollution par les navires,

reconnaissant également la nécessité d'améliorer encore la prévention de la pollution des mers par les navires, notamment par les pétroliers, ainsi que la lutte contre cette pollution,

reconnaissant en outre la nécessité de mettre en œuvre les règles relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui figurent à l'Annexe I de cette convention aussi rapidement et de manière aussi étendue que possible.

considérant toutefois qu'il est nécessaire d'ajourner l'application de l'Annexe II de cette convention jusqu'au moment où certains problèmes d'ordre technique auront été résolus de façon satisfaisante,

estimant que le meilleur moyen de réaliser ces objectifs est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

sont convenues de ce qui suit:

Article premier Obligations générales

1. Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions:

- a) du présent Protocole et de son Annexe¹⁾ qui fait partie intégrante du présent Protocole; et
- b) de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée «la Convention»), sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

2. La Convention et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

¹⁾ Le texte de cette annexe n'est pas publié dans la Feuille fédérale. On peut en obtenir des exemplaires tirés à part, auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

3. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

Article II Mise en œuvre de l'Annexe II de la Convention

1. Nonobstant les dispositions de paragraphe 1) de l'article 14 de la Convention, les Parties au présent Protocole conviennent qu'elles ne seront pas liées par les dispositions de l'Annexe II de la Convention pendant une période de trois années à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ou pendant une période plus longue qui serait décidée à la majorité des deux tiers des Parties au présent Protocole présentes et votantes au sein du Comité de la protection du milieu marin (ci-après dénommé «le Comité») de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation»).

2. Au cours de la période stipulée au paragraphe 1 du présent article, les Parties au présent Protocole ne sont ni astreintes ni habilitées à se prévaloir de privilèges au titre de la Convention en ce qui concerne des questions liées à l'Annexe II de la convention et toute référence faite aux Parties dans la convention n'inclut pas les Parties au présent Protocole lorsqu'il s'agit de questions visées par ladite annexe.

Article III Communication de renseignements

Remplacer le texte de l'alinéa b) du paragraphe 1) de l'article 11 de la Convention par le suivant:

«b) la liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour leur compte dans l'application des mesures concernant la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Autorité doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.»

Article IV Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} juin 1978 au 31 mai 1979 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Article V Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

Article VI Amendements

Les procédures définies à l'article 16 de la Convention pour les amendements aux articles, à une Annexe et à un appendice à une Annexe de la Convention s'appliquent respectivement aux amendements aux articles, à l'Annexe et à un appendice à l'Annexe du présent Protocole.

Article VII Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties au présent Protocole à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

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

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans la notification.

Article VIII Dépositaire

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Dépositaire»).

2. Le Dépositaire:

- a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent;

- i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
 - iv) de toute décision prise en application du paragraphe 1 de l'article II du présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.
3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article IX Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe, italienne et japonaise qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

Fait à Londres ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

(Suivent les signatures)

**Amendement à la Convention
du 29 décembre 1972¹⁾ sur la prévention
de la pollution des mers résultant de l'immersion
de déchets**

Texte original

Les amendements adoptés par la troisième Réunion consultative à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes conformément à l'article XV de la Convention sont reproduits ci-après:

L'article XI de la Convention est remplacé par ce qui suit:

«Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, qui n'a pu être réglé par voie de négociation ni par d'autres moyens est soumis à la Cour internationale de justice d'un commun accord entre les parties au différend, ou à l'arbitrage à la requête de l'une d'elles. A moins que les parties au différend n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions de l'Appendice à la présente Convention.»

L'alinéa a) du paragraphe 4) de l'article XIV est remplacé par ce qui suit:

«a) réviser la présente convention, ses Annexes et son Appendice et adopter des amendements conformément aux dispositions de l'article XV;»

La première phrase de l'alinéa a) du paragraphe 1) de l'article XV est remplacé par ce qui suit:

«Lors des réunions des Parties contractantes convoquées en vertu des dispositions de l'article XIV, les amendements à la présente Convention et à son Appendice sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes.»

L'Appendice visé à l'article XI modifié ci-dessus est reproduit ci-après:

¹⁾ RS 0.814.287

Appendice

Article 1

1. Sur requête adressée par une Partie contractante à une autre Partie contractante, en application de l'article XI de la Convention, il est constitué un tribunal arbitral (ci-après dénommé le «tribunal»). La requête d'arbitrage contient l'objet de la demande ainsi que toute pièce justificative à l'appui de l'exposé du cas.

2. La Partie requérante informe le Secrétaire général de l'Organisation:

i) de sa demande d'arbitrage;

ii) des dispositions de la Convention dont l'interprétation ou l'application donne lieu, à son avis, au litige.

3. Le Secrétaire général transmet ces renseignements à toutes les Parties contractantes.

Article 2

1. Le tribunal est composé d'un seul arbitre s'il en est décidé ainsi par les parties au différend dans un délai de trente jours à compter de la date de réception de la requête d'arbitrage.

2. En cas de décès, d'incapacité ou de défaut de l'arbitre, les parties au différend peuvent désigner un remplaçant dans un délai de trente jours à compter du décès, de l'incapacité ou du défaut.

Article 3

1. Si les parties à un différend ne conviennent d'un tribunal composé dans les conditions prévues à l'article 2 du présent Appendice, le tribunal est alors composé de trois membres:

i) un arbitre nommé par chaque partie au différend; et

ii) un troisième arbitre, désigné d'un commun accord par les deux premiers qui assume la présidence du tribunal.

2. Si le président du tribunal n'est pas désigné au terme d'un délai de trente jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, les parties au différend soumettent au Secrétaire général de l'Organisation, dans un nouveau délai de trente jours, sur la demande de l'une des parties, une liste de personnes qualifiées arrêtée d'un commun accord. Le Secrétaire général choisit dès que possible le président sur cette liste. Il ne peut choisir un président qui a été ou qui est de la nationalité d'une des parties au différend, sauf si l'autre partie y consent.

3. Si l'une des parties à un différend n'a pas procédé, dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la requête d'arbitrage, à la désignation d'un arbitre qui lui incombe en vertu de l'alinéa i) du para-

graphe 1) du présent article, l'autre partie peut demander de soumettre au Secrétaire général de l'Organisation dans un délai de trente jours une liste de personnes qualifiées arrêtée d'un commun accord. Le Secrétaire général choisit dès que possible le président du tribunal sur cette liste. Le président demande alors à la partie qui n'a pas désigné d'arbitre de le faire. Si cette partie ne désigne pas d'arbitre dans les quinze jours qui suivent cette demande, le Secrétaire général, à la demande du président, choisit l'arbitre sur la liste des personnes qualifiées arrêtée d'un commun accord.

4. En cas de décès, d'incapacité ou de défaut d'un arbitre, la partie au différend qui l'a désigné, désigne son remplaçant dans un délai de trente jours à compter du décès, de l'incapacité ou du défaut. Si elle ne le fait pas, la procédure se poursuit avec les arbitres restants. En cas de décès, d'incapacité ou de défaut du président, son remplaçant est désigné dans les conditions prévues à l'alinéa ii) du paragraphe 1 et au paragraphe 2 du présent article, dans les quatre-vingt-dix jours du décès, de l'incapacité ou du défaut.

5. Le Secrétaire général de l'Organisation détient une liste d'arbitres composée de personnes qualifiées désignées par les Parties contractantes. Chaque Partie contractante peut désigner, pour inclusion dans la liste quatre personnes qui n'ont pas nécessairement sa nationalité. Si les parties au différend ne soumettent pas au Secrétaire général dans les délais prescrits une liste de personnes qualifiées arrêtée d'un commun accord en vertu des dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article, le Secrétaire général choisit sur la liste qu'il détient l'arbitre ou les arbitres non désignés.

Article 4

Le tribunal peut connaître et décider des demandes reconventionnelles directement liées à l'objet du différend.

Article 5

Chaque partie au différend prend à sa charge les frais entraînés par la préparation de son propre dossier. Le coût de la rémunération des membres du tribunal ainsi que toutes les dépenses d'ordre général entraînées par l'arbitre sont partagées également entre les parties au différend. Le tribunal consigne toutes ses dépenses et en fournit un décompte final aux parties.

Article 6

Toute Partie contractante dont un intérêt d'ordre juridique est en cause peut, après avoir avisé par écrit les parties au différend qui ont engagé cette procédure, intervenir dans la procédure d'arbitrage, avec l'accord du tribunal et à ses propres frais. Toute Partie intervenant de la sorte peut présenter des preuves, des dossiers ou faire connaître oralement ses arguments sur

les questions donnant lieu à l'intervention, conformément aux procédures établies en application de l'article 7 du présent appendice, mais aucun droit ne lui est conféré quant à la composition du tribunal.

Article 7

Le tribunal constitué aux termes du présent appendice établit ses propres règles de procédure.

Article 8

1. A l'exception des cas où le tribunal est composé d'un seul arbitre, les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur toutes questions liées au différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres. Toutefois, l'absence ou l'abstention d'un membre du tribunal désigné par l'une des parties au différend n'empêche pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

2. Les parties au différend facilitent les travaux du tribunal; à cette fin, conformément à leur législation et en usant de tous les moyens dont elles disposent, les parties:

- i) fournissent au tribunal tous documents et informations utiles;
- ii) donnent au tribunal la possibilité d'entrer sur leur territoire, d'entendre des témoins ou des experts et d'examiner les lieux.

3. Le fait qu'une partie au différend ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe 2 du présent article n'empêche pas le tribunal de statuer ou de rendre sa sentence.

Article 9

Le tribunal rend sa sentence dans un délai de cinq mois à dater de sa constitution, sauf s'il juge nécessaire de proroger ce délai, le nouveau délai étant de cinq mois au maximum. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans appel et elle est communiquée au Secrétaire général de l'Organisation qui en informe les Parties contractantes. Les parties au différend doivent s'y conformer sans délai.

**Convention internationale
sur l'intervention en haute mer en cas d'accident
entraînant ou pouvant entraîner une pollution
par les hydrocarbures**

Texte original

Les Etats parties à la présente Convention,

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

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

sont convenus de ce qui suit:

Article premier

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

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

Article II

Aux fins de la présente Convention:

1. l'expression «accident de mer» s'entend d'un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison;
2. l'expression «navire» s'entend:
 - a) de tout bâtiment de mer quel qu'il soit, et
 - b) de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploration du fond des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources;

3. l'expression «hydrocarbures» s'entend du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel et de l'huile de graissage;
4. l'expression «intérêts connexes» s'entend des intérêts d'un Etat riverain directement affectés ou menacés par l'accident de mer et qui ont trait notamment:
 - a) aux activités maritimes, côtières, portuaires, ou d'estuaires y compris aux activités de pêcheries, constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés;
 - b) à l'attrait touristique de la région considérée;
 - c) à la santé des populations riveraines et au bien-être de la région considérée, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore;
5. l'expression «Organisation» s'entend de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article III

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

- a) avant de prendre des mesures, un Etat riverain consulte les autres Etats mis en cause par l'accident de mer, en particulier le ou les Etats du pavillon;
- b) l'Etat riverain notifie sans délai les mesures envisagées aux personnes physiques ou morales qui sont connues de lui ou qui lui ont été signalées au cours des consultations comme ayant des intérêts qui pourraient vraisemblablement être compromis ou affectés par ces mesures. L'Etat riverain prend en considération les avis que ces personnes peuvent lui soumettre;
- c) avant de prendre des mesures, l'Etat riverain peut procéder à la consultation d'experts indépendants qui seront choisis sur une liste tenue à jour par l'Organisation;
- d) en cas d'urgence appelant des mesures immédiates, l'Etat riverain peut prendre les mesures rendues nécessaires par l'urgence sans notification ou consultations préalables ou sans poursuivre les consultations en cours;
- e) l'Etat riverain, avant de prendre de telles mesures et au cours de leur exécution, s'emploie de son mieux à éviter tout risque pour les vies humaines et à apporter aux personnes en détresse toute l'aide dont elles peuvent avoir besoin, à ne pas entraver et à faciliter, dans les cas appropriés, le rapatriement des équipages des navires;
- f) les mesures qui ont été prises en application de l'article premier doivent être notifiées sans délai aux Etats et aux personnes physiques ou morales intéressées qui sont connues, ainsi qu'au Secrétaire général de l'Organisation.

Article IV

1. Sous le contrôle de l'Organisation, sera établie et tenue à jour la liste d'experts visée à l'article III de la présente Convention. L'Organisation édicte les règles appropriées à ce sujet et détermine les qualifications requises.
2. Les Etats membres de l'Organisation et les Parties à la présente Convention peuvent soumettre des noms en vue de l'établissement de la liste. Les experts sont rétribués par les Etats ayant recours à eux en fonction des services rendus.

Article V

1. Les mesures d'intervention prises par l'Etat riverain conformément aux dispositions de l'article premier doivent être proportionnées aux dommages qu'il a effectivement subis ou dont il est menacé.
2. Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles que l'on peut raisonnablement considérer comme nécessaires pour atteindre le but mentionné à l'article premier, et elles doivent prendre fin dès que ce but a été atteint; elles ne doivent pas empiéter sans nécessité sur les droits et intérêts de l'Etat du pavillon, d'Etats tiers ou de toute autre personne physique ou morale intéressée.
3. L'appréciation de la proportionnalité des mesures prises, par rapport aux dommages, est faite, compte tenu:
 - a) de l'étendue et de la probabilité des dommages imminents, si ces mesures ne sont pas prises,
 - b) de l'efficacité probable de ces mesures, et
 - c) de l'ampleur des dommages qui peuvent être causés par ces mesures.

Article VI

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

Article VII

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

Article VIII

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

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

Article IX

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 X

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

Article XI

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de quinze Etats soit l'ont signée

sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

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

Article XII

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

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

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

Article XIII

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

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

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

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

Article XV

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation
 - a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;
 - iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XIII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;
 - b) transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

Article XVI

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 XVII

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.

(Suivent les signatures)

Annexe

Chapitre I De la conciliation

Article 1

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

Article 2

1. Sur demande adressée par l'une des Parties à une autre Partie en application de l'article VIII de la Convention, il est constitué une Commission de conciliation.
2. La demande de conciliation présentée par une Partie contient l'objet de la demande ainsi que toutes pièces justificatives à l'appui de son exposé du cas.
3. Si une procédure a été engagée entre deux Parties, toute autre Partie dont les ressortissants ou les biens ont été affectés par les mesures considérées, ou qui, en sa qualité d'Etat riverain, a pris des mesures analogues, peut se joindre à la procédure de conciliation en avisant par écrit les Parties qui sont engagées dans cette procédure, à moins qu'une de celles-ci ne s'y oppose.

Article 3

1. La Commission de conciliation est composée de trois membres: un membre nommé par l'Etat riverain qui a pris les mesures d'intervention, un membre nommé par l'Etat dont relèvent les personnes ou les biens affectés par ces mesures, et un troisième membre, désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence de la Commission.
2. Ces conciliateurs sont choisis sur une liste de personnes établie à l'avance selon la procédure fixée à l'article 4 ci-dessous.
3. Si dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la demande de conciliation, la Partie à laquelle elle est adressée n'a pas notifié à l'autre Partie au différend la désignation du conciliateur dont le choix lui incombe, ou si, dans un délai de 30 jours, à compter de la nomination du second des membres de la Commission désigné par les Parties, les deux premiers conciliateurs n'ont pu désigner de commun accord le Président de la Commission, le Secrétaire général de l'Organisation effectue, à la requête de la Partie la plus diligente et dans un délai de 30 jours les nominations nécessaires. Les membres de la Commission ainsi désignés sont choisis sur la liste visée au paragraphe précédent.

4. En aucun cas le Président de la Commission ne doit avoir ou avoir eu la nationalité d'une des Parties qui ont engagé la procédure, quel que soit le mode de sa désignation.

Article 4

1. La liste visée à l'article 3 ci-dessus est constituée de personnes qualifiées désignées par les Parties et est tenue à jour par l'Organisation. Chaque Partie peut désigner pour figurer sur la liste quatre personnes qui ne sont pas nécessairement ses ressortissants. Les désignations sont faites pour des périodes de six ans renouvelables.

2. En cas de décès ou de démission d'une personne figurant sur la liste, la Partie ayant nommé cette personne peut désigner un remplaçant pour la durée du mandat restant à courir.

Article 5

1. Sauf accord contraire des Parties, la Commission de conciliation établit son règlement intérieur et, dans tous les cas, la procédure est contradictoire. En matière d'enquête, la Commission, à moins qu'elle n'en décide autrement à l'unanimité, se conforme aux dispositions du titre III de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des conflits internationaux.

2. Les Parties sont représentées auprès de la Commission de conciliation par des agents ayant mission de servir d'intermédiaires entre elles et la Commission. Chacune des Parties peut, en outre, se faire assister par des conseillers et experts nommés par elle à cet effet et demander l'audition de toute personne dont le témoignage lui paraît utile.

3. La Commission a la faculté de demander des explications aux agents, conseillers et experts des Parties, ainsi qu'à toute personne qu'elle jugerait utile de faire comparaître avec l'assentiment de son gouvernement.

Article 6

Sauf accord contraire des Parties, les décisions de la Commission de conciliation sont prises à la majorité des voix et la Commission ne peut se prononcer sur le fond du différend que si tous ses membres sont présents.

Article 7

Les Parties facilitent les travaux de la Commission de conciliation; à cette fin, conformément à leur législation et en usant des moyens dont elles disposent, les Parties:

- a) fournissent à la Commission tous documents et informations utiles;
- b) mettent la Commission en mesure d'entrer sur leur territoire pour entendre les témoins ou experts et pour examiner les lieux.

Article 8

La Commission de conciliation a pour tâche d'élucider les questions en litige, de recueillir à cette fin toutes les informations utiles, par voie d'enquête ou autrement, et de s'efforcer de concilier les Parties. Après examen de l'affaire, elle notifie aux Parties la recommandation qui lui paraît appropriée et leur impartit un délai ne dépassant pas 90 jours pour signifier leur acceptation ou leur rejet de ladite recommandation.

Article 9

La recommandation doit être motivée. Si la recommandation ne reflète pas en totalité ou en partie l'opinion unanime de la Commission, tout conciliateur a le droit de faire connaître séparément son opinion.

Article 10

La conciliation est réputée avoir échoué si, 90 jours après la notification de la recommandation aux Parties, aucune d'entre elles n'a pas notifié à l'autre Partie son acceptation de la recommandation. La conciliation est également réputée avoir échoué si la Commission n'a pu être constituée dans les délais prévus au troisième paragraphe de l'article 3 ci-dessus, ou sauf accord contraire des Parties si la Commission n'a pas rendu sa recommandation dans un délai d'un an à compter de la date de désignation du Président de la Commission.

Article 11

1. Chacun des membres de la Commission reçoit des honoraires dont le montant est fixé d'un commun accord entre les Parties qui en supportent chacune une part égale.
2. Les frais généraux occasionnés par le fonctionnement de la Commission sont répartis de la même façon.

Article 12

Les Parties au différend peuvent à tout moment de la procédure de conciliation décider d'un commun accord de recourir à une autre procédure de règlement des différends.

Chapitre II De l'arbitrage

Article 13

1. A moins que les Parties n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions du présent chapitre.

2. En cas d'échec de la conciliation, la demande d'arbitrage doit être présentée dans les 180 jours qui suivent cet échec.

Article 14

Le tribunal arbitral est composé de trois membres; un arbitre nommé par l'Etat riverain qui a pris les mesures d'intervention, un arbitre nommé par l'Etat dont relèvent les personnes ou les biens affectés par ces mesures, et un autre arbitre qui assume la présidence du tribunal désigné d'un commun accord par les deux premiers.

Article 15

1. Si au terme d'un délai de 60 jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, le Président du tribunal n'a pas été désigné, le Secrétaire général de l'Organisation, à la requête de la Partie la plus diligente, procède, dans un nouveau délai de 60 jours, à sa désignation en le choisissant sur une liste de personnes qualifiées, établie à l'avance dans les conditions prévues à l'article 4 ci-dessus. Cette liste est distincte de la liste d'experts prévue à l'article IV de la Convention et de la liste des conciliateurs prévue à l'article 4 ci-dessus, la même personne pouvant toutefois figurer sur la liste de conciliateurs et sur celle d'arbitres. Une personne qui aurait agi en qualité de conciliateur dans un litige ne peut cependant pas être choisie comme arbitre dans la même affaire.

2. Si dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la requête, l'une des Parties n'a pas procédé à la désignation qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre Partie peut saisir directement le Secrétaire général de l'Organisation, qui pourvoit à la désignation du Président du tribunal dans un délai de 60 jours en le choisissant sur la liste visée au paragraphe 1 du présent article.

3. Le Président du tribunal, dès sa désignation, demande à la Partie qui n'a pas constitué arbitre de la faire dans les mêmes formes et conditions. Si elle ne procède pas à la désignation qui lui est ainsi demandée, le Président du tribunal demande au Secrétaire général de l'Organisation de pourvoir à cette désignation dans les formes et conditions prévues au paragraphe précédent.

4. Le Président du tribunal, s'il est désigné en vertu des dispositions du présent article, ne doit pas être ou avoir été de nationalité d'une des Parties, sauf consentement de l'autre ou des autres Parties.

5. En cas de décès ou de défaut d'un arbitre dont la désignation incombait à une Partie, celle-ci désigne son remplacement dans un délai de 60 jours à compter du décès ou du défaut. Faute pour elle de le faire, la procédure se poursuit avec les arbitres restants. En cas de décès ou de défaut du Président du tribunal, sont remplaçant est désigné dans les conditions prévues à

l'article 14 ci-dessus ou, à défaut d'accord entre les membres du tribunal dans les 60 jours du décès ou de défaut, dans les conditions prévues au présent article.

Article 16

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

Article 17

Tout tribunal arbitral constitué aux termes de la présente Annexe, établit ses propres règles de procédure.

Article 18

1. Les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur le différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal dont la désignation incombait aux Parties ne faisant pas obstacle à la possibilité pour le tribunal de statuer. En cas de partage des voix, la voix du Président est prépondérante.

2. Les Parties facilitent les travaux du tribunal; à cette fin, conformément à leur législation et en usant des moyens dont elles disposent, les Parties:

- a) fournissent au tribunal tous documents et informations utiles;
- b) mettent le tribunal en mesure d'entrer sur leur territoire pour entendre les témoins ou experts et pour examiner les lieux.

3. L'absence ou le défaut d'une Partie ne fait pas obstacle à la procédure.

Article 19

1. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans recours. Les Parties doivent s'y conformer sans délai.

2. Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation et l'exécution de la sentence peut être soumis par la Partie la plus diligente au jugement du tribunal qui l'a rendue ou, si ce dernier ne peut en être saisi, d'un autre tribunal constitué à cet effet de la même manière que le premier.

Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures

Texte original

Les Parties au présent protocole,

étant parties à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969,

prenant en considération la résolution sur la coopération internationale en matière de pollution par des agents autres que les hydrocarbures adoptée par la Conférence juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer,

prenant également en considération le fait que, conformément à ladite résolution, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime a intensifié, en collaboration avec toutes les autres organisations internationales intéressées, ses travaux relatifs aux différents aspects de la pollution par des substances autres que les hydrocarbures,

sont convenues de ce qui suit:

Article premier

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

2. Les «substances autres que les hydrocarbures» visés au paragraphe 1 sont:

- a) les substances énumérées dans une liste qui sera établie par un organe compétent désigné par l'Organisation et annexée au présent Protocole, et
- b) les autres substances susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources vivantes, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer.

3. Chaque fois qu'une Partie prend des mesures au sujet d'une substance mentionnée au paragraphe 2, alinéa b), il lui appartient de prouver que cette substance risquait selon toute vraisemblance, dans les circonstances

existant au moment de l'intervention, de constituer un danger grave et imminent analogue à celui que présente l'une quelconque des substances énumérées dans la liste mentionnée au paragraphe 2, alinéa b) ci-dessus.

Article II

1. Les dispositions de l'article premier, paragraphe 2 et des articles II à VIII de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969, ainsi que celles de l'Annexe de cette Convention, qui se rapportent aux hydrocarbures, s'appliquent aux substances visées à l'article I du présent Protocole.

2. Aux fins du présent Protocole, la liste d'experts visée à l'article III, paragraphe c) et à l'article IV de la Convention est élargie afin de comprendre les experts qualifiés pour donner des avis sur les substances autres que les hydrocarbures. Les Etats membres de l'Organisation et les Parties au présent Protocole peuvent soumettre des noms en vue de l'établissement de la liste.

Article III

1. La liste visée au paragraphe 2, alinéa a) de l'article premier est tenue à jour par l'organe compétent désigné par l'Organisation.

2. Tout amendement, qu'une Partie au présent Protocole propose d'apporter à la liste est soumis à l'Organisation qui le communique à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties au présent Protocole trois mois au moins avant son examen par l'organe compétent.

3. Les Parties au présent Protocole, qu'elles soient ou non membres de l'Organisation, sont admises à participer aux délibérations de l'organe compétent.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des seules Parties au présent Protocole présentes et votantes.

5. Tout amendement adopté en vertu du paragraphe 4 ci-dessus est communiqué par l'Organisation à toutes les Parties au présent Protocole pour acceptation.

6. Un amendement est réputé accepté six mois après avoir été ainsi communiqué, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Parties au Protocole n'adresse à l'Organisation une objection à cet amendement.

7. Trois mois après la date de son application conformément aux dispositions du paragraphe 6 ci-dessus, un amendement entre en vigueur pour toutes les Parties au présent Protocole, à l'exception de celles qui ont fait, avant cette date, une déclaration aux termes de laquelle elles n'acceptent pas ledit amendement.

Article IV

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature des Etats qui ont signé la Convention visée à l'article II ou qui y ont adhéré et de tous les Etats invités à se faire représenter à la Conférence internationale de 1973 sur la pollution des mers. Le Protocole reste ouvert à la signature du 15 janvier 1974 jusqu'au 31 décembre 1974 au siège de l'Organisation.
2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation par les Etats qui l'ont signé.
3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.
4. Seuls les Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention visée à l'article II ou qui y ont adhéré, peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer.

Article V

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 au présent Protocole à l'égard de toutes les Parties existantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites Parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

Article VI

1. Le présent Protocole entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle quinze Etats ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation, à condition toutefois que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention visée à l'article II.
2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent le présent Protocole ou y adhèrent ultérieurement, il entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article VII

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
3. La dénonciation prend effet un an après la date de dépôt de l'instrument pertinent auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
4. Toute dénonciation de la Convention visée à l'article II par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie. Elle prend effet à la date à laquelle la dénonciation de la Convention prend elle-même effet conformément au paragraphe 3 de l'article XII de cette Convention.

Article VIII

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender le présent Protocole.
2. A la demande du tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties au présent Protocole ayant pour objet de réviser ou d'amender le présent Protocole.

Article IX

1. Le présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation:
 - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole 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 la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;
 - iv) de tout amendement au présent Protocole ou à son Annexe ainsi que de toute objection ou de toute déclaration selon laquelle ledit amendement n'est pas accepté;
 - b) transmet des copies conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce Protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

Article X

Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie conforme 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 XI

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire en langues anglaise, espagnole, française et russe, les quatre textes faisant également foi.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres ce deux novembre mil neuf cent soixante-treize.

(Suivent les signatures)

Liste de substances établie par le comité de la protection du milieu marin de l'Organisation conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article premier

1. Hydrocarbures suivants

(lorsqu'ils sont transportés en vrac):

Asphalte (bitume)

Bases pour mélanges
Asphalte pour étanchéité
Bitume direct

Hydrocarbures

Huile clarifiée
Mélanges contenant du pétrole brut
Bitume routier
Produits à caractère aromatique
(à l'exclusion des huiles végétales)
Bases pour mélanges
Huile minérale
Huile d'imprégnation
Huile à broches (spindle)
Huile turbine

Gas oils atmosphériques

Directs
Séparation flash

Distillats paraffineux

Gas oil de craquage

Bases pour carburants

Alkylats pour carburants
Réformats
Polymère pour essence

Essences

Condensats
Carburant auto
Essence aviation

Carburéacteurs

JP-1 (Kerosine)	} Suivant spécifications américaines
JP-3	
JP-4	
JP-5 (Kerosine, Heavy)	
Turbo fuel	

Essence minérale (White Spirit)

Naphta

Solvant léger

Solvant lourd

Coupe étroite

2. Substances nocives:

Acétate de fentine (sec)
Acétone
Acide butyrique
Acide cacodylique
Acide chromique
Acide cyanhydrique
Acide fluorhydrique
(solution aqueuse à 40%)
Acide fluosilicique
Acide nitrique (90%)
Acide phosphorique
Acroléine
Acrylate de butyle normal
Acrylonitrile
Alcool méthylique
Aldrine
Ammoniac (solution aqueuse à 28%)
Anhydride acétique
Aniline
Antimoine, composés d'
Arsenicaux, composés
Atrazine
Azinphos méthyl (Guthion)
Azoture de baryum
Benzène
Benzidine
Béryllium en poudre
Bichlorure d'éthylène
Biphényles polyhalogénés
Bromoacétate d'éthyle
Brome
Bromure de cyanogène
Cadmium (composés de)
Carbaryl (Sevin)
Chloracétone
Chloracétophénone
Chlordane
Chlorhydrate d'aniline
Chlorhydrines (brutes)
Chloroforme
Chloropiorine
Chlorure de cyanogène
Chlorure de méthylène

Coque du levain (solide)
 Cuivre (composés du)
 Cupriéthylènediamine
 Crésols
 Cyanhydrine d'acétone
 Cyanure (composés du)
 Cyanure de baryum
 Cyanure de bromobenzyle
 D.D.T
 Dichloranilines
 Dichlorobenzènes
 Dieldrine
 Di-isocyanate de toluylène
 Diméthoate (Cygon)
 Diméthylamine
 (solution aqueuse à 40%)
 Dinitranilines
 Dinitrochlorobenzène
 4,6-Dinitro-orthocrésol
 Dinitrophénols
 Endosulphan (Thiodan)
 Endrine
 Epichlorhydrine
 Ethyl parathion
 Heptachlore
 Hexachlorobenzène
 Hexachlorure de benzène
 (isomères) (Lindane)
 Isoprène
 Isothiocyanate d'allyle
 Lindane (Gammexane, BHC)
 Malathion
 Mélasses
 Mercaptan amylique
 Mercuriels, composés
 Monochlorhydrine du glycol
 (2-Chloréthanol)
 Naphtaline (fondue)
 Naphtylthiourée
 Oleum
 Oxyde de baryum
 Paraquat
 Parathion
 Pentachlorophénate de sodium
 (solution)
 Phénol
 Phosphate d'ammonium
 Phosphate de tricrésyle
 Phosphore (élémentaire)
 Phosphure d'aluminium
 Plomb (composés du)
 Styrene
 Sulfure de carbone

2,4,5-T
 Tétrachlorure de carbone
 Tétraphosphate hexaéthylrique
 Toluène
 Toxaphène

3. Gaz liquéfiés

(Lorsqu'ils sont transportés en vrac):

Acétaldéhyde
 Acide chlorhydrique, anhydre
 Acide fluorhydrique, anhydre
 Ammoniac, anhydre
 Anhydride sulfureux
 Bromure de méthyle
 Butadiène
 Butane
 Butane/Propane (mélanges de)
 Butylènes (Butènes)
 Chlore
 Chlorure d'éthyle
 Chlorure de méthyle
 Chlorure de vinyle
 Diméthylamine
 Ethane
 Ethylène
 Méthane (gaz naturel liquéfié)
 Méthyle acétylène et propadiène
 (mélange de)
 Oxyde d'éthylène
 Propane
 Propylène

4. Matières radioactives:

Matières radioactives, y compris notamment les éléments et les composés dont les isotopes sont soumis aux dispositions de la section 835 du Règlement de transport des matières radioactives (Edition révisée de 1973, publiée par l'Agence internationale de l'énergie atomique), qui peuvent être entreposées ou transportées sous forme de matières en colis de type A, en colis de type B, sous forme de matières fissiles ou de matières transportées au titre d'arrangements spéciaux, telles que

^{60}Co ^{137}Cs ^{226}Ra ^{239}Pu ^{235}U

Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Texte original

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 premier

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 tout perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.
7. «Mesures de sauvegarde» signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.
8. «Événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.
9. «Organisation» signifie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article II

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 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 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 IV

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 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 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 dispenses 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 cents 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 de 40 pour cent du poids, exprimé en tonne des 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 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. 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 utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à

toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

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

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

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 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 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 pré-

sent 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 I. 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 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 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 revision au fond de la demande.

Article XI

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navire 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 poursuite 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 disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractant du fait de ces conventions.

Article XIII

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 XIV

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 XV

1. La présente Convention entre en vigueur la 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, 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 XVI

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 XVII

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Etat contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée, pour lui étendre l'application de la 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 XVIII

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article XIX

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation:
 - a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;
 - iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XVII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;
 - b) transmet des copies conforme de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

Article XX

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 XXI

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.

(Suivent les signatures)

**Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative
à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures**

Etabli conformément aux dispositions de l'article VII 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 VII 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

.....
(non 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.

Protocole de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Texte original

Les Parties au présent Protocole,

étant Parties à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969,

sont convenues de ce qui suit:

Article premier

Aux fins du présent Protocole:

1. «Convention» signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
2. «Organisation» a le même sens que dans la Convention.
3. «Secrétaire général» signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Article II

L'article V de la Convention est modifié comme suit:

1. *Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:*

«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 133 unités de compte par tonneau de jauge du navire. Toutefois, ce montant total ne peut en aucun cas excéder 14 millions d'unités de compte.»

2. *Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:*

«9. a) L'«unité de compte» visée au paragraphe 1 du présent article est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds est constitué sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au Droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds. La valeur, en Droit de tirage spécial, 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 Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant 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) du présent article peut, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue au paragraphe 1 est applicable sur son territoire est fixée, par événement, à un total de 2000 unités monétaires par tonneau de jauge du navire, étant entendu que ce montant total ne devra en aucun cas excéder 210 millions d'unités monétaires. L'unité monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion de ces montants 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) doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte au paragraphe 1. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article IV et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, 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.»

Article III

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tout Etat qui a signé la Convention ou qui y a adhéré et de tout Etat invité à participer à la Conférence chargée de réviser les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tenue à Londres du 17 au 19 novembre 1976. Le Protocole est ouvert à la signature du 1^{er} février 1977 au 31 décembre 1977 au siège de l'Organisation.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le présent Protocole est soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Etats qui l'ont signé.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.

4. Les Etats Parties à la Convention peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole, ou y adhérer.

Article IV

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

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de toutes les Parties existantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites Parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

Article V

1. Le présent Protocole entre en vigueur à l'égard des Etats qui l'ont ratifié, accepté ou approuvé, ou qui y ont adhéré, le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle huit Etats, dont cinq ayant chacun au moins 1 million de tonneaux de jauge brute en navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

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

Article VI

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

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

Article VII

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender le présent Protocole.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties au présent Protocole ayant pour objet de le réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.

Article VIII

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.
2. Le Secrétaire général:
 - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle de tout dépôt d'instrument nouveau, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
 - iv) de tout amendement au présent Protocole;
 - b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

Article IX

Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article X

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres ce dix-neuf novembre mil neuf cent soixante-seize.

(Suivent les signatures)

**Protocole de 1984
modifiant la Convention internationale de 1969
sur la responsabilité civile pour les dommages
dus à la pollution par les hydrocarbures**

Texte original

Les Etats Parties au présent Protocole,

considérant qu'il est souhaitable de modifier la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faire à Bruxelles le 29 novembre 1969, afin d'en élargir la portée et d'offrir une indemnisation accrue,

reconnaissant que des dispositions spéciales sont nécessaires pour l'introduction d'amendements correspondants à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,
sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

La Convention qui est modifiée par les dispositions du présent Protocole est la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la «Convention de 1969 sur la responsabilité». Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de la Convention de 1969 sur la responsabilité, cette expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

Article 2

L'article I de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. *Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

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. *Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après:*

5. «Hydrocarbures» signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde ou l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

3. *Le paragraphe 6 est remplacé par le texte ci-après:*

6. «Dommages 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.

4. *Le paragraphe 8 est remplacé par le texte ci-après:*

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.

5. *Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après:*

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

6. *Après le paragraphe 9, un nouveau paragraphe est inséré comme suit:*

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 Etats 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 3

L'article II de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

La présente Convention s'applique exclusivement:

- a) aux dommages de pollution survenus:

- i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et
- ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant, établie conformément au droit international, ou, si un Etat

contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat 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 quelles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article 4

L'article III de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. *Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

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 paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:*

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 affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur 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.

Article 5

L'article IV de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

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 6

L'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:

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 5000 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 paragraphe 2 est remplacé par le texte ci-après:

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 témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte ci-après:

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 jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. *Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après:*

9a). L'«unité de compte» visée 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.

9b). 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 9a) 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 9a) 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 millièmes de fin. La conversion du franc or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

9c). Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9b) 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 9a). Les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9a) ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9b), 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.

5. *Le paragraphe 10 est remplacé par le texte ci-après:*

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.

6. *La deuxième phrase du paragraphe 11 est remplacée par le texte ci-après:*

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 7

L'article VII de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. *Les deux premières phrases du paragraphe 2 sont remplacées par le texte ci-après:*

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.

2. *Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:*

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.

3. *La première phrase du paragraphe 7 est remplacée par le texte ci-après:*

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.

4. *Dans la deuxième phrase du paragraphe 7, les mots «à l'Etat d'immatriculation» sont remplacés par les mots «à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat».*

5. *La deuxième phrase du paragraphe 8 est remplacée par le texte ci-après:*

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.

Article 8

L'article IX de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:

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.

Article 9

Après l'article XII de la Convention de 1969 sur la responsabilité, deux nouveaux articles sont insérés comme suit:

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 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 considérés comme des références aux Etats contractants de ce Protocole.

Article 10

Le modèle de certificat joint en annexe à la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le modèle joint en annexe au présent Protocole.

Article 11

1. La Convention 1969 sur la responsabilité et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2. Les articles I à XII^{ter}, y compris le modèle de certificat, de la Convention de 1969 sur la responsabilité telle que modifiée par le présent Protocole sont désignés sous le nom de «Convention internationale de 1984 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» («Convention de 1984 sur la responsabilité»).

Clauses finales

Article 12 Signature, ratification, etc.

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats à Londres du 1^{er} décembre 1984 au 30 novembre 1985.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, tout Etat peut devenir Partie au présent Protocole par:

- a) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- b) adhésion.

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

4. Tout Etat contractant à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la «Convention de 1971 portant création du Fonds», ne peut ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer que s'il ratifie, accepte ou approuve en même temps le Protocole de 1984 modifiant cette convention ou s'il y adhère, à moins qu'il dénonce la Convention de 1971 portant création du Fonds, avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat.

5. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité est lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Etats Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité à l'égard des Etats Parties à cette convention.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

Article 13 Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix Etats, y compris six Etats possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Toutefois, tout Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est réputé sans effet aux fins du présent article jusqu'à l'expiration du délai de six mois prévu à l'article 31 du Protocole de 1984 à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Un Etat qui n'est pas un Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au Protocole de 1984 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, peut également faire en même temps une déclaration conformément au présent paragraphe.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée

au Secrétaire général de l'Organisation. Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification, à conditions que cet Etat soit considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

4. Pour tout Etat qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article 14 Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1984 sur la responsabilité.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1984 sur la responsabilité à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article 15 Modification des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats contractants, toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les Etats contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants au sein du Comité juridique élargi conformément au paragraphe 3 à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole et les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention internationale de 1984 portant création

d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.
 - b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention telle que modifiée par le présent Protocole majorée de 6 p. 100 par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature.
 - c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention telle que modifiée par le présent Protocole.
7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément à l'article 16, paragraphes 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.
10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans le cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent protocole pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

Article 16 Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties

à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

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

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

4. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1969 sur la responsabilité en vertu de l'article XVI de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.

5. La dénonciation du Protocole de 1984 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds par un Etat qui reste Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1984 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds prend effet conformément à l'article 34 de ce protocole.

Article 17 Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 15 seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation:

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:

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

ii) de toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'article 13 et de toute déclaration et communication effectuées en vertu de l'article V, paragraphe 9, de la Convention de 1984 sur la responsabilité;

iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iv) de toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité, qui a été présentée conformément à l'article 15, paragraphe 1;

v) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'article 15, paragraphe 4;

vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 15, paragraphe 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement

dement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;

- vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
- viii) de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'article 16, paragraphe 5;
- ix) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;

- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.

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

Article 18 Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres, ce vingt-cinq mai mil neuf cent quatre-vingt-quatre.

(Suivent les signatures)



**Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative
à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures**

Etabli conformément aux dispositions de l'article VII 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 VII de la Convention internationale de 1984 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 du garant (ou des garants)

Nom

Adresse

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le Gouvernement de

.....
(non 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 faudrait indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il faudrait les énumérer.
4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il faut préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

Texte original

Les Etats Parties à la présente Convention,

ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes;

ont décidé de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit:

Chapitre premier **Le droit à limitation**

Article premier Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.
2. L'expression «propriétaire de navire» désigne le propriétaire, l'affrètement, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.
3. Par «assistant», on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent celles que vise l'article 2, paragraphe 1 d), e) et f).
4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.
5. Dans la présente Convention l'expression «responsabilité du propriétaire de navire» comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire lui-même.
6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.
7. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2 Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:

- a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvegarde, ainsi que tout autre préjudice en résultant;
- b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
- c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;
- d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord;
- e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensif la cargaison du navire;
- f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas d), e) et f) du paragraphe 1 ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Article 3 Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:

- a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;
- b) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;
- c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;



- d) aux créances contre le propriétaire d'un navire nucléaire pour dommages nucléaires;
- e) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

Article 4 Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage 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.

Article 5 Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Chapitre II

Limites de responsabilité

Article 6 Limites générales

1. La limite de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, est calculée comme suit:

- a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles,
 - i) 333 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):
 - pour chaque tonneau de 501 à 3000 tonneaux, 500 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 3001 à 30 000 tonneaux, 333 unités de compte;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 250 unités de compte;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 167 unités de compte,

b) à l'égard de toutes les autres créances,

i) 167 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 167 unités de compte;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 125 unités de compte;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 83 unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a) du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, ont la priorité sur les autres créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1 qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de 1500 tonneaux de jauge.

5. Aux fins de la présente Convention, le calcul du tonnage du navire est effectué conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Article 7 Limite applicable aux créances des passagers

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à une somme de 46 666 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le navire est

autorisé à transporter d'après le certificat du navire, sans pouvoir excéder 25 millions d'unités de compte.

2. Aux fins du présent article «créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire» signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne:

- a) en vertu d'un contrat de transport de passager; ou
- b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Article 8 Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat Partie 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 Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue dans la présente Convention et applicable sur leur territoire est fixée de la manière suivante:

- a) en ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6, à une somme de:
 - i) 5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonnes;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):
 - i): pour chaque tonneau de 501 à 3000 tonnes, 7500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 3001 à 30 000 tonneaux, 5000 unités monétaires;
pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 3750 unités monétaires;
et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 2500 unités monétaires, et

b) en ce qui concerne l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6, à une somme de:

i) 2,5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 2500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 1850 unités monétaires;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 1250 unités monétaires, et

c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7 à une somme de 700 000 unités monétaires multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne dépassant pas 375 millions d'unités monétaires.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas a) et b) du présent paragraphe.

3. L'unité monétaire mentionnée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats Parties communiquent au dépositaire de leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

Article 9 Concours de créances

1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent

à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

- a) à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou
- b) à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci;
- c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

Article 10 Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable n'a le droit d'invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent.

3. Les règles de procédure pour l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

Chapitre III **Le fonds de limitation**

Article 11 Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de

tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 9, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées aux alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 respectivement.

Article 12 Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 6 et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en tout ou partie à titre de répartition une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

Article 13 Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être

admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué.

2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 11, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans la juridiction d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué:

- a) au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;
- b) au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;
- c) au port de chargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou;
- d) dans l'Etat où la saisie a lieu.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

Article 14 Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

Chapitre IV **Champ d'application**

Article 15

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article 1 cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article 1 qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats Parties ou dont le navire à l'égard duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats Parties.

2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de responsabilité s'applique aux navires qui sont:

- a) en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;
- b) des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au depositaire les limites de responsabilité adoptée dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissants d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.

4. Les tribunaux d'un Etat Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations:

- a) lorsque cet Etat a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6; ou
- b) lorsque cet Etat est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.

Dans le cas où s'applique l'alinéa a) ci-dessus, cet Etat en informe le depositaire.

5. La présente Convention ne s'applique pas:

- a) aux aéronefs;
- b) aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

Chapitre V

Clauses finales

Article 16 Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation») du 1^{er} février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Tous les Etats peuvent devenir Partie à la présente Convention par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) adhésion.

3. 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 (ci-après dénommé «le Secrétaire général»).

Article 17 Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle douze Etats soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci ou qui signe sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant la date de l'entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ou la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou le premier jour du mois qui suit le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

3. Pour tout Etat qui ultérieurement devient Partie à la présente Convention, la Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.

4. S'agissant des relations entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou y adhèrent, la présente Convention remplace et abroge la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Article 18 Réserve

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2. Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention ne sera recevable.

2. Une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au

Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à cette dernière date.

Article 19 Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.
3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une année à compter de la date du dépôt de l'instrument ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

Article 20 Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. L'Organisation convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention s'applique au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.

Article 21 Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 20, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés aux articles 6 et 7 et au paragraphe 2 de l'article 8, ou de remplacer l'une ou l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 2 de cet article par d'autres unités, est convoquée par l'Organisation conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.
2. L'Organisation convoque la Conférence à la demande d'un quart des Etats Parties au moins.
3. La décision de réviser les montants ou de remplacer les unités par d'autres unités est prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à cette conférence.

4. Tout Etat déposant son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement applique la Convention telle qu'amendée.

Article 22 Dépositaire

1. La présente convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général:

- a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats invités à participer à la Conférence sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à tous les Etats qui adhèrent à la Convention;
- b) informe tous les Etats qui ont signé la convention ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou de tout amendement à ladite convention;
 - iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - iv) de tout amendement adopté conformément aux articles 20 ou 21;
 - v) de toute communication requise par l'un quelconque des articles de la présente Convention.

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

Article 23 Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

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

Fait à Londres ce dix-neuf novembre mil neuf cent soixante-seize.

(Suivent les signatures)

Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Texte original

Les Etats parties à la présente Convention,

ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages, ont décidé de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit:

Article 1 Définitions

Dans la présente Convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

1. a) «transporteur» désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué;
b) «transporteur substitué» désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
2. «contrat de transport» signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;
3. «navire» signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;
4. «passager» signifie toute personne transportée sur un navire,
 - a) en vertu d'un contrat de transport, ou
 - b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;
5. «bagages» signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:
 - a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et
 - b) des animaux vivants;
6. «bagages de cabine» signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages

de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7. «perte ou dommages survenus aux bagages» concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. «transport» concerne les périodes suivantes:

- a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;
- b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;
- c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9. «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat;

10. «Organisation» désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article 2 Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque:

- a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat, ou
- b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention, ou

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Article 3 Responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultant directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

Article 4 Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des

droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

Article 5 Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

Article 6 Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 7 Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant de 700 000 francs par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée.

Article 8 Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 12 500 francs par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 50 000 francs par véhicule et par transport.

3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 18 000 francs par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1750 francs en cas de dommages causés à un véhicule et 200 francs par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

Article 9 Unité monétaire et conversion

1. Le franc mentionné dans la présente Convention est considéré comme une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

2. Les montants visés aux articles 7 et 8 sont convertis en la monnaie de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la parité officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 1 du présent article, à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. En l'absence de parité officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé détermine ce qu'elle considère comme la parité officielle à adopter aux fins d'application de la présente Convention.

Article 10 Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

Article 11 Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

Si une action est intentée contre un déposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.

Article 12 Cumul d'actions en responsabilité

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux article 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.
2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.
3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

Article 13 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux article 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.
2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 14 Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.

Article 15 Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire:

- a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:
 - i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;
 - ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;
 - b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.
2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.
3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Article 16 Délai de prescription pour les actions en responsabilité

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court:

- a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;
- b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;
- c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Article 17 Juridiction compétente

1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un Etat partie à la présente convention:

- a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
- b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;
- c) un tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci;
- d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Article 18 Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 19 Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 20 Dommage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention:

- a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la

Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire;

- b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

Article 21 Transports commerciaux effectués par des personnes morales

La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un Etat ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.

Article 22 Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.
2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

Article 23 Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation jusqu'au 31 décembre 1975 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.
2. Les Etats peuvent devenir Partie à la présente convention par:
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
 - c) adhésion.
3. 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.

Article 24 Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Article 25 Dénonciation

1. La présente convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.

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

Article 26 Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

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

3. Tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par une conférence convoquée conformément aux dispositions du présent article est lié par la Convention modifiée.

Article 27 Dépositaire

1. La présente Convention est 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 et de tout dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
 - iii) de toute dénonciation de la présente convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;
- b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.

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

Article 28 Langues

La présente convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont préparées par le Secrétaire général de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

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

Fait à Athènes ce treize décembre mil neuf cent soixante-quatorze.

(Suivent les signatures)

**Protocole
de la Convention d'Athènes de 1974
relative au transport par mer de passagers
et de leurs bagages**

Texte original

Les Parties au présent Protocole,

étant Parties à la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974, sont convenues de ce qui suit:

Article premier

Aux fins du présent Protocole:

1. «Convention» désigne la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.
2. «Organisation» a le même sens que dans la Convention.
3. «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

Article II

1. Le paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention est remplacé par le texte suivant:

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à 46 666 unités de compte par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. L'article 8 de la convention est remplacé par le texte suivant:

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 833 unités de compte par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 3333 unités de compte par véhicule et par transport.

3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 1200 unités de compte par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 117 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 13 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

3. *L'article 9 de la Convention et son titre sont remplacés par ce qui suit:*

Unité de compte ou unité monétaire et conversion

1. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 7 et 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat 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 Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international ou dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante:

- a) en ce qui concerne la paragraphe 1 de l'article 7, 700 000 unités monétaires;
- b) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 8, 12 500 unités monétaires;
- c) en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 8, 50 000 unités monétaires;
- d) en ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 8, 18 000 unités monétaires;
- e) en ce qui concerne le paragraphe 4 du l'article 8, la franchise ne dépassera pas 1750 unités monétaires en cas de dommages causés à un véhicule et 200 unités monétaires par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages.

L'unité monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués

dans le présent paragraphe s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte aux articles 7 et 8. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article III et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas.

Article III Signature, ratification et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tout Etat qui a signé la Convention ou qui y a adhéré, et de tout Etat invité à participer à la Conférence chargée de réviser les dispositions relatives à l'unité de compte dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, tenue à Londres du 17 au 19 novembre 1976. Le présent Protocole est ouvert à la signature du 1^{er} février 1977 au 31 décembre 1977 au siège de l'Organisation.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le présent Protocole est soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Etats qui l'ont signé.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.

4. Les Etats Parties à la Convention peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole, ou y adhérer.

5. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de toutes les Parties existantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites Parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

Article IV Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur à l'égard des Etats qui l'ont ratifié, accepté ou approuvé, ou qui y ont adhéré, le quatre-vingt-dixième jour

après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signé sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Toutefois, le présent Protocole ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Pour tout Etat qui ultérieurement signe le présent Protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, le présent Protocole entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Article V Dénunciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après la date à laquelle le Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.

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

Article VI Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender le présent Protocole.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties au présent Protocole ayant pour objet de le réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.

Article VII Dépositaire

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général:

a) informe tous les Etats qui ont signé le Protocole ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle et de tous dépôts d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

iv) de tout amendement au présent Protocole;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article VIII Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont préparées par le Secrétaire général et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres ce dix-neuf novembre mil neuf cent soixante-seize.

(Suivent les signatures)

Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

Texte original

Les Parties à la présente Convention,

Désireuses d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant d'un commun accord des normes internationales de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est de conclure une convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,
sont convenues de ce qui suit:

Article premier Obligations générales découlant de la Convention

1. Les Parties s'engagent à donner effet aux dispositions de la Convention et de son Annexe¹⁾, qui fait partie intégrante de la Convention. Toute référence à la Convention constitue en même temps une référence à l'Annexe.

2. Les Parties s'engagent à promulguer toutes lois et tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer ainsi que de la protection du milieu marin, les gens de mer à bord des navires ont les qualifications et l'aptitude correspondant à leurs fonctions.

Article II Définitions

Aux fins de la Convention, sauf disposition expresse contraire:

- a) le terme «Partie» désigne un Etat à l'égard duquel la Convention est entrée en vigueur;
- b) le terme «Administration» désigne le Gouvernement de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon;
- c) le terme «brevet» désigne un document valide, quelle que soit son appellation, délivré par l'Administration ou avec l'autorisation de cette dernière, ou reconnu par l'Administration, et habilitant le titulaire-

¹⁾ Le texte de l'annexe n'est pas publié dans la Feuille fédérale. On peut en obtenir des exemplaires tirés à part, auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

- re à remplir les fonctions énoncées dans ledit document ou autorisées par les règlements nationaux;
- d) le terme «breveté» signifie ayant obtenu un brevet dans les conditions requises;
 - e) le terme «Organisation» désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI);
 - f) l'expression «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'Organisation;
 - g) l'expression «navire de mer» désigne un navire autre que les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent les règlements portuaires;
 - h) l'expression «navire de pêche» désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, de baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer;
 - i) l'expression «Règlements des radiocommunications» désigne les Règlements des radiocommunications annexés ou considérés comme annexés à la plus récente Convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

Article III Champ d'application

La Convention s'applique aux gens de mer servant à bord des navires de mer qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie, à l'exception de ceux qui servent à bord:

- a) des navires de guerre, navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales; toutefois, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que les personnes servant à bord de ces navires répondent aux prescriptions de la Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique;
- b) des navires de pêche;
- c) des yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;
- d) des navires en bois de construction primitive.

Article IV Communication de renseignements

1. Les Parties communiquent le plus rapidement possible au Secrétaire général:

- a) le texte des lois, décrets, ordres, règlements et instruments promulgués sur les différentes questions qui entrent dans le champ d'application de la Convention;

- b) tous les détails, le cas échéant, sur le programme et la durée des études, ainsi que sur les examens et autres conditions qu'elles prévoient à l'échelon national pour la délivrance de chaque brevet conformément à la Convention;
- c) un nombre suffisant de modèles des brevets délivrés conformément à la Convention.

2. Le Secrétaire général informe toutes les Parties de toute communication reçue en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1) et en particulier, il leur diffuse sur demande, aux fins des articles IX et X, les renseignements qui lui ont été communiqués au titre des alinéas b) et c) du paragraphe 1).

Article V Autres traités et interprétation

1. Tous les traités, conventions et arrangements antérieurs qui se rapportent aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et qui sont en vigueur entre les Parties conservent leur plein et entier effet, pendant la durée qui leur est assignée, en ce qui concerne:

- a) les gens de mer auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- b) les gens de mers auxquels la présente Convention s'applique, pour ce qui est des points qui n'y font pas l'objet de prescriptions expresses.

2. Toutefois, dans la mesure où de tels traités, conventions ou arrangements sont en conflit avec les prescriptions de la Convention, les Parties revoient les engagements qu'elles ont contractés en vertu desdits traités, conventions et arrangements afin d'éviter tout conflit entre ces engagements et les obligations découlant de la Convention.

3. Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la convention restent soumis à la législation des Parties.

4. Aucune disposition de la Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C (XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon.

Article VI Brevets

1. Des brevets sont délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui, à la satisfaction de l'Administration, remplissent les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens conformément aux dispositions appropriées de l'Annexe de la Convention.

2. Les brevets de capitaine et d'officier délivrés conformément aux dispositions du présent article sont visés, par l'Administration qui les délivre, de la manière prescrite à la règle 1/2 de l'Annexe. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, une traduction dans cette langue doit être jointe.

Article VII Dispositions transitoires

1. Un brevet d'aptitude ou une attestation de service portant sur une fonction pour laquelle la Convention exige un brevet, qui a été délivré avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie ou des Règlements des radiocommunications, est reconnu comme habilitant son titulaire à exercer ladite fonction après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de ladite Partie.

2. Après l'entrée en vigueur de la convention à l'égard d'une Partie, son Administration peut continuer à délivrer des brevets d'aptitude conformément à la pratique établie, pendant une période n'excédant pas cinq ans. Ces brevets sont réputés valides aux fins de la Convention. Au cours de cette période transitoire, il n'est délivré de tels brevets qu'aux gens de mer qui ont commencé leur service en mer avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de la Partie considérée dans le service spécialisé du navire auquel ces brevets se rapportaient. L'Administration veille à ce que tous les autres candidats à un brevet passent des examens et obtiennent leurs brevets conformément aux dispositions de la Convention.

3. Une Partie peut, dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, délivrer une attestation de service aux gens de mer qui ne possèdent pas un brevet approprié en vertu de la Convention, ni un brevet d'aptitude délivré en vertu de la législation de ladite Partie avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie, mais qui:

- a) ont occupé les fonctions pour lesquelles ils cherchent à obtenir une attestation de service pendant au moins trois années en mer au cours des sept années précédant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie;
- b) ont fourni une preuve attestant qu'ils se sont acquittés de ces fonctions de façon satisfaisante;
- c) ont prouvé à l'Administration leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne leur acuité visuelle et auditive, compte tenu de leur âge au moment où ils présentent leur demande.

Au fins de la Convention, une attestation de service délivrée en application du présent paragraphe est considérée comme l'équivalent d'un brevet délivré conformément aux dispositions de la Convention.

Article VIII Dispenses

1. Dans des circonstances d'extrême nécessité, les Administrations peuvent, si elles estiment qu'il n'en découle aucun danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, délivrer une dispense afin de permettre à un marin donné de servir à bord d'un navire donné pendant une période donnée ne dépassant pas six mois dans des fonctions pour lesquelles il ne détient pas le brevet approprié, à condition d'être convaincues que le titu-

laire de la dispense possède des qualifications suffisantes pour occuper le poste vacant d'une manière offrant toute sécurité. Cette dispense n'est accordée pour le poste d'officier radioélectricien ou d'opérateur radiotéléphoniste que dans les circonstances prévues par les dispositions pertinentes des Règlements des radiocommunications. Toutefois, une dispense ne doit pas être accordée pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien, sauf en cas de force majeure et seulement pendant une période aussi courte que possible.

2. Toute dispense accordée pour un poste ne doit l'être qu'à une personne possédant le brevet requis pour occuper le poste immédiatement au-dessous. Lorsque, pour le poste au-dessous, aucun brevet n'est requis au titre de la Convention, une dispense peut être accordée à une personne dont les qualifications et l'expérience sont, de l'avis de l'Administration, d'un niveau équivalant nettement à celui qui est requis pour le poste à pourvoir, à condition que cette personne soit invitée, si elle ne détient pas de brevet approprié, à passer un test accepté par l'Administration pour démontrer qu'une telle dispense peut lui être accordée en toute sécurité. En outre, les Administrations doivent s'assurer que le poste en question sera occupé dès que possible par le titulaire d'un brevet approprié.

3. Les Parties envoient au Secrétaire général, dès que possible après le 1^{er} janvier de chaque année, un rapport donnant des renseignements sur le nombre total de dispenses délivrées pendant l'année à des navires de mer au titre de chacune des fonctions pour lesquelles un brevet est requis, ainsi que des renseignements sur le nombre de ces navires ayant une jauge brute supérieure et inférieure à 1600 tonnes.

Article IX Equivalences

1. Les dispositions de la Convention n'interdisent pas à une Administration de conserver ou d'adopter d'autres méthodes d'instruction et d'entraînement, y compris celles qui comportent un service en mer et une organisation de bord spécialement adaptés aux progrès techniques et à des types particuliers de navires et de services, à condition que le niveau du service en mer, des connaissances et de l'efficacité atteint en matière de navigation et de maniement technique du navire et de la cargaison assure un degré de sécurité en mer et ait des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, au moins équivalents à ceux des prescriptions de la Convention.

2. Des détails sur ces méthodes sont communiqués dès que possible au Secrétaire général qui renseigne toutes les Parties à ce sujet.

Article X Contrôle

1. Les navires, à l'exception des navires exclus par l'article III, sont soumis dans les ports d'une Partie à des contrôles effectués par des fonctionnaires

dûment autorisés par cette Partie, afin de vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détenteurs dudit brevet ou d'une dispense appropriée. Un brevet est accepté à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de penser qu'il a été obtenu de façon frauduleuse ou que le détenteur du brevet n'est pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré.

2. Dans les cas où il constate des carences au titre des dispositions du paragraphe 1) ou des procédures indiquées dans la règle I/4 intitulée «Procédure de contrôle», le fonctionnaire chargé du contrôle en informe immédiatement par écrit le capitaine du navire et le consul ou, en son absence, le représentant diplomatique le plus proche ou l'autorité maritime de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon afin que des mesures appropriées soient prises. Cette notification fait état de façon détaillée des carences qui ont été constatées et des raisons pour lesquelles la Partie considère que ces carences présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

3. Lorsqu'un contrôle est exercé au titre du paragraphe 1), si, compte tenu des dimensions et du type du navire, ainsi que de la longueur et de la nature du voyage, il n'est pas remédié aux carences mentionnées au paragraphe 3 de la règle I/4 et s'il apparaît qu'il en résulte un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, la Partie qui exerce le contrôle prend les mesures nécessaires pour que le navire n'appareille pas avant qu'il soit satisfait à ces prescriptions dans la mesure suffisante pour supprimer le danger. Il est rendu compte rapidement au Secrétaire général des faits concernant les mesures prises.

4. Lorsqu'un contrôle est exercé en vertu du présent article, tous les efforts possibles sont faits pour éviter qu'un navire ne soit inutilement retenu ou retardé. Si un navire est inutilement retenu ou retardé, il a droit à une indemnisation pour toute perte ou tout dommage en résultant.

5. Le présent article est appliqué de sorte que les navire battant le pavillon d'une Partie non contractante ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'une Partie.

Article XI Promotion de la coopération technique

1. Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et avec son appui, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique pour:

- a) former du personnel administratif et technique;
- b) créer des établissements pour la formation des gens de mer;
- c) se procurer des équipements et des installations pour les établissements de formation;
- d) mettre au point des programmes de formation appropriés, comprenant une formation pratique à bord de navires de mer; et

e) faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions susceptibles d'améliorer les qualifications de gens de mer;
de préférence à l'échelon national, sous-régional ou régional, de façon à favoriser la réalisation des objectifs de la Convention, compte tenu des besoins particuliers des pays en développement à cet égard.

2. Pour sa part, l'Organisation poursuit ses efforts dans le sens indiqué ci-dessus, de façon appropriée, en consultation ou en association avec d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation internationale du travail.

Article XII Amendements

1. La Convention peut être modifiée par l'une ou l'autre des procédures ci-après:

a) amendements après examen par l'Organisation:

- i) tout amendement proposé par une Partie est soumis au Secrétaire général et diffusé par celui-ci à tous les Membres de l'Organisation, à toutes les Parties et au Directeur général du Bureau international du travail six mois au moins avant son examen;
- ii) tout amendement ainsi proposé et diffusé et soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen;
- iii) les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements;
- iv) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa a) iii) (ci-après dénommé «Comité de la sécurité maritime élargi»), à condition qu'un tiers au moins des Parties soit présent au moment du vote;
- v) les amendements ainsi adoptés sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties, aux fins d'acceptation;
- vi) un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties;
- vii) un amendement à l'Annexe est réputé avoir été accepté:
 1. à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle il est communiqué aux Parties pour acceptation;
ou
 2. à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi;toutefois, l'amendement est réputé ne pas avoir été accepté si,

pendant la période ainsi spécifiée, plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 p. 100 au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux, notifient au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement;

viii) un amendement à un article entre en vigueur, à l'égard des Parties qui l'ont accepté, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur, à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date, six mois après son acceptation par cette Partie;

ix) un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément à l'alinéa a) vii) et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie peut notifier au Secrétaire général qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pendant une période qui ne dépasse par un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pendant une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi en décide ainsi au moment de l'adoption de l'amendement;

b) amendement par une conférence:

i) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque, en association ou en consultation avec le Directeur général du Bureau international du travail, une conférence des Parties pour examiner les amendements à la Convention;

ii) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties aux fins d'acceptation;

iii) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues respectivement aux alinéas a) vi) et a) viii) ou aux alinéas a) vii) et a) ix), à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi contenues dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.

2. Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquée en vertu de l'alinéa a) ix) du paragraphe 1) doivent être adressées par écrit au Secrétaire général. Celui-ci informe toutes les Parties de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.

3. Le Secrétaire général informe toutes les Parties de tout amendement qui

entre en vigueur, ainsi que la date à laquelle cet amendement entre en vigueur.

Article XIII Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation du 1^{er} décembre 1978 au 30 novembre 1979, et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Tout Etat peut devenir Partie par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

3. Le Secrétaire général informe tous les Etats ayant signé la Convention ou y ayant adhéré et le Directeur général du Bureau international du travail de toute signature ou du dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

Article XIV Entrée en vigueur

1. La Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 p. 100 du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux ont, soit signé cette convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément aux dispositions de l'article XIII.

2. Le Secrétaire général informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé au cours des douze mois mentionnés au paragraphe 1) prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument, si cette dernière est postérieure.

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la Convention prend effet trois mois après la date du dépôt.

5. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement est réputé avoir été accepté conformément à l'article XII s'applique à la Convention dans sa forme modifiée.

Article XV Dénonciation

1. La Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général, qui communique la teneur et la date de réception de cette notification ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet à toutes les autres Parties et au Directeur général du Bureau international du travail.
3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification, ou à l'expiration de tout autre délai plus important énoncé dans la notification.

Article XVI Dépôt et enregistrement

1. La Convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les Etats qui ont signé la Convention ou qui y adhèrent.
2. Dès l'entrée en vigueur de la Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article XVII Langues

La Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande et arabe qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la Convention.

Fait à Londres ce sept juillet mil neuf cent soixante-dix-huit.

(Suivent les signatures)

Amendement du 25 novembre 1975 à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge

Texte original

L'article 29 est modifié comme suit:

Article 29 Amendements

1. La présente Convention peut être modifiée par l'une ou l'autre des procédures définies dans les paragraphes ci-après.
2. Amendements après examen par l'Organisation:
 - a) tout amendement proposé par un Gouvernement contractant est soumis au Secrétaire général de l'Organisation et diffusé par celui-ci à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants six mois au moins avant son examen;
 - b) tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Conseil de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen;
 - c) les Gouvernements contractants des Etats, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements;
 - d) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa c) du présent paragraphe (ci-après dénommé «Comité de la sécurité maritime élargi») à condition qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants soient présents au moment du vote;
 - e) s'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d) du présent paragraphe, les amendements sont communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les Gouvernements contractants, aux fins d'acceptation;
 - f)
 - i) un amendement à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Gouvernements contractants;
 - ii) un amendement à une annexe est réputé avoir été accepté:
à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle il est communiqué aux Gouvernements contractants pour acceptation; ou

à l'expiration de toute autres période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants au sein du Comité de la sécurité maritime élargi.

Toutefois, si pendant la période ainsi spécifiée plus d'un tiers des Gouvernements contractants, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 p. 100 au moins du tonnage brut de l'ensemble des flottes de navires de commerce de tous les Gouvernements contractants notifient au Secrétaire général de l'Organisation qu'ils élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté;

- g) i) un amendement à un article de la Convention entre en vigueur à l'égard des Gouvernements contractants qui l'ont accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur à l'égard de chaque Gouvernement contractant qui l'accepte après cette date six mois après son acceptation par ce Gouvernement contractant;
 - ii) un amendement à une annexe entre en vigueur à l'égard de tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément au sous-alinéa f) ii) du présent paragraphe et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Toutefois, avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, tout Gouvernement contractant pourra notifier au Secrétaire général de l'Organisation qu'il se dispense de donner effet à l'amendement pour une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pour une période plus longue si la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants au sein du Comité de la sécurité maritime élargi au moment de l'adoption de l'amendement en décide ainsi.
3. Amendement par une conférence:
- a) à la demande d'un gouvernement contractant appuyée par un tiers au moins des Gouvernements contractants, l'Organisation convoque une conférence des Gouvernements contractants pour examiner les amendements à la présente Convention;
 - b) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les Gouvernements contractants aux fins d'acceptation;

- c) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues respectivement aux alinéas 2) f) et 2) g) du présent article, à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.
4. a) Un Gouvernement contractant ayant accepté un amendement à une annexe qui est entré en vigueur n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la présente Convention pour ce qui est d'un certificat délivré à un navire habilité à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a, conformément au sous-alinéa f) ii) du paragraphe 2) du présent article, élevé une objection contre ledit amendement, et n'a pas retiré cette objection, mais seulement dans la mesure où ce certificat s'applique à des points qui sont visés par l'amendement en question.
- b) Un Gouvernement contractant ayant accepté un amendement à une annexe qui est entré en vigueur doit étendre le bénéfice de la présente Convention pour ce qui est d'un certificat délivré à un navire habilité à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a notifié au Secrétaire général de l'Organisation, conformément au sous-alinéa g) ii) du paragraphe 2) du présent article, qu'il se dispense de donner effet à l'amendement.
5. Sauf disposition expresse contraire, tout amendement à la présente Convention fait en application du présent article et qui a trait à la structure du navire n'est applicable qu'aux navires dont la quille a été posée ou qui se trouvaient à un stade d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de cet amendement, ou après cette date.
6. Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquées en vertu du sous-alinéa g) ii) du paragraphe 2) du présent article doivent être adressées par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe tous les Gouvernements contractants de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.
7. Le Secrétaire général de l'Organisation informe tous les Gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.



Modification du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 10 mars 1986 ¹⁾,
arrête:

I

La loi fédérale du 23 septembre 1953 ²⁾ sur la navigation maritime sous pavillon suisse (loi sur la navigation maritime) est modifiée comme il suit:

Modification d'expression
(Ne concerne que le texte allemand)

Art. 5, 3^e al. (nouveau)

³ Lorsque les montants unitaires ou les unités de compte pour le calcul de la limitation de la responsabilité fixés dans les conventions internationales se modifient, ou qu'interviennent des changements essentiels affectant de façon durable les valeurs en cause ou de calcul, le Conseil fédéral peut abaisser ou élever les montants de la responsabilité (art. 49, 106, 118 et 126) ou les fixer en d'autres unités de compte et déterminer le procédé de conversion en monnaie nationale.

Art. 6, 1^{er} al., let. b

¹ Le Conseil fédéral peut permettre toutes mesures nécessaires:
b. Pour permettre la navigation maritime suisse au service de l'approvisionnement économique du pays.

Art. 8, 2^e et 3^e al.

² La surveillance immédiate en appartient au Département fédéral des affaires étrangères, lequel l'exerce par l'Office suisse de la navigation maritime.

¹⁾ FF 1986 II 741

²⁾ RS 747.30

³ L'Office suisse de la navigation maritime a pour tâche d'assurer et de contrôler, selon les instructions du Département fédéral des affaires étrangères, l'application des dispositions relatives à la navigation maritime sous pavillon suisse. Il fait rapport au Département fédéral des affaires étrangères.

Art. 17, 1^{er} al.

¹ Ne sont enregistrés dans le registre des navires suisses que les navires affectés ou destinés au transport professionnel de personnes ou de marchandises ou à une autre activité professionnelle en mer, à l'égard desquels sont remplies les conditions légales de propriété, d'admission à la navigation, de dénomination, de procédure, ainsi que celles qui se rapportent aux moyens financiers.

Art. 30, titre marginal

IV. Admission à la navigation
1. Décision
a. En général

Art. 30a (nouveau)

b. Bateaux de la navigation intérieure en mer

L'Office suisse de la navigation maritime peut fixer les conditions de sécurité appropriées et remettre les documents nécessaires pour des parcours isolés en mer à un bateau de la navigation intérieure inscrit dans le registre suisse des bateaux qui, en relation avec un transport professionnel de marchandises sur des eaux intérieures, effectue aussi une navigation en mer. Sont réservés les règlements des Etats côtiers dans les eaux desquels naviguent les bateaux.

Art. 35

VII. Navigation non professionnelle

¹ Exceptionnellement, le Département fédéral des affaires étrangères peut autoriser l'enregistrement, aux conditions qu'il fixera suivant les cas, de navires appartenant à des citoyens suisses, des sociétés commerciales suisses ou des personnes morales suisses, lorsqu'ils exploitent le navire dans un but philanthropique, humanitaire, scientifique, culturel ou dans un but analogue.

² Le Conseil fédéral peut édicter une ordonnance prévoyant l'enregistrement des yachts de plaisance dans un registre suisse et déterminer les conditions et les effets de cet enregistrement ainsi que le statut juridique résultant, pour les yachts de plai-

sance, de leur enregistrement; il peut en outre autoriser l'Office suisse de la navigation maritime à régler l'octroi d'un certificat suisse de capacité pour les conducteurs de bateau.

³ Le Conseil fédéral peut, en cas de circonstances spéciales, instituer par ordonnance la possibilité de permettre à des bateaux, ne pouvant pas être immatriculés dans le registre suisse des yachts, d'obtenir une attestation de pavillon.

Art. 36, 1^{er} et 2^e al.

¹ La radiation volontaire d'un navire dans le registre des navires suisses est soumise à l'autorisation du Conseil fédéral. L'autorisation ne peut être refusée que si l'approvisionnement économique du pays l'exige.

² Si l'autorisation est refusée et que le propriétaire demande par la suite la vente dans les 30 jours, la Confédération reprend le navire dans un nouveau délai de 30 jours au prix de sa valeur marchande, à moins que le Conseil fédéral n'ait ordonné dans le même délai la vente par voie d'enchères publiques selon les modalités de l'article 27, 3^e alinéa.

Art. 48, 3^e al. (nouveau)

³ L'armateur d'un pétrolier répond de tout dommage dû à la pollution selon les articles 1 à 11 de la Convention internationale du 29 novembre 1969¹⁾ sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et, après leur entrée en vigueur, selon les protocoles des 19 novembre 1976 et 25 mai 1984¹⁾ y afférents.

Art. 49, 1^{er} al.

¹ Les articles 1 à 13 de la Convention du 19 novembre 1976²⁾ sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes s'appliquent à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire et de l'armateur, ainsi qu'à celle du fréteur et du transporteur maritime résultant même d'un contrat pour l'utilisation du navire. S'il s'agit d'une responsabilité à teneur de l'article 48, 3^e alinéa, la limitation de la responsabilité se règle d'après la convention déclarée applicable par cette disposition.

¹⁾ RO ...

²⁾ RO ...

Art. 63

Droit de travail
et d'assurance
sociale

¹ A bord des navires suisses, la législation suisse sur le travail et les assurances sociales est applicable à l'équipage, pour autant que des exceptions ou dérogations ne soient prévues par la loi ou par des conventions internationales ou qu'elles ne soient édictées par le Conseil fédéral.

² Le Conseil fédéral édicte, en tenant compte des conventions internationales et des usages en vigueur dans la navigation maritime et après consultation des milieux intéressés, les dispositions relatives à l'âge minimum des membres de l'équipage, aux conditions de santé pour l'engagement, à la durée du travail, à la nourriture et au logement à bord, à la réglementation des vacances ainsi qu'aux jours fériés.

Art. 66

Livret de marin
suisse

¹ Tout membre de l'équipage d'un navire suisse qui est lui-même ressortissant suisse reçoit de l'Office suisse de la navigation maritime un livret de marin suisse établi à son nom. Le livret de marin suisse peut aussi être remis à un membre suisse de l'équipage d'un navire étranger. Un livret de marin suisse ou un document analogue peut aussi être remis à des citoyens suisses devant posséder un tel document pour exercer d'autres activités en mer.

² Au moment du dérôlement, le capitaine inscrit dans ce livret la nature et la durée de l'engagement à bord de son navire.

Art. 93

Mention

Aussi longtemps que la location du navire n'a pas fait l'objet d'une mention au registre des navires suisses, le propriétaire répond en tant qu'armateur envers tout tiers qui n'avait pas connaissance de la location au moment où son droit est né.

Art. 101, 2^e al.

² La Convention internationale du 25 août 1924¹⁾ pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance ainsi que ses protocoles²⁾ doivent être pris en considération lors de l'application et de l'interprétation des articles de ce chapitre.

¹⁾ RS 0.747.354.11

²⁾ RS 0.747.354.111

Art. 103, 3^e al.

³ Si des réclamations pour perte, destruction ou avarie ou retard sont dirigées contre le capitaine, l'équipage du navire ou toute autre personne au service du navire ou dont le transporteur s'est servi pour l'exécution du transport, ceux-ci peuvent, poursuivis du chef de n'importe quelle base légale, invoquer les mêmes causes d'exclusion ou de limitation de la responsabilité que le transporteur lui-même. L'article 105a reste réservé.

Art. 105

Etendue et limitation de la responsabilité

¹ Quand, en cas de perte ou de destruction totale de la marchandise, une indemnité est mise à la charge du transporteur, elle est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et au jour où elle est déchargée ou aurait dû être déchargée conformément au contrat de transport. La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut, de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité. En cas de destruction partielle, d'avarie ou de retard, le transporteur ne doit payer que le montant de la dépréciation subie par la marchandises sans autres dommages-intérêts et dans aucun cas une indemnité excédant celle qui est prévue pour le cas de perte totale.

² A moins que la nature et la valeur supérieure de la marchandise n'aient été déclarées expressement par le chargeur avant l'embarquement, et que cette déclaration, sujette à la preuve contraire par le transporteur, n'ait été inscrite dans le connaissement, la responsabilité du transporteur ne peut, sous réserve de l'article 105a, en aucun cas et du chef de n'importe quelle base légale dont il est poursuivi, soit par colis ou unité de chargement, soit par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée, la limite la plus élevée étant applicable, dépasser les montants de la responsabilité fixés par le Conseil fédéral. Des limites supérieures peuvent être convenues.

³ Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité de chargement énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou une unité; en dehors de ce cas, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

⁴ L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et

de ses préposés visés à l'article 193, 3^e alinéa, ne dépassera jamais le montant dont le transporteur serait seul responsable.

Art. 105a (nouveau)

Déchéance du
droit de
limitation

Ni le transporteur maritime ni ses préposés visés à l'article 103, 3^e alinéa, ne pourront se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Art. 115, 1^{er} al.

¹ Le connaissement fait foi pour les rapports juridiques entre le transporteur et le destinataire de la marchandise; il vaut en particulier présomption, jusqu'à preuve du contraire, de la réception par le transporteur de la marchandise telle qu'elle s'y trouve décrite. La preuve du contraire n'est toutefois pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Art. 118, 1^{er} al.

¹ La responsabilité du transporteur et de ses auxiliaires envers les passagers et leurs bagages est régie par les dispositions des articles 1 et 3 à 21 de la Convention d'Athènes de 1974¹⁾ relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et du protocole de 1976 y afférent.

Art. 126, 2^e al., phrase introductive et dernière phrase

² La responsabilité de cet armateur est régie par les articles 48, 1^{er} et 2^e alinéas, et 49, avec cette différence que, comme celle du propriétaire du navire, du fréteur et du transporteur, elle est limitée:

...

(Dernière phrase abrogée)

Art. 129a (nouveau)

Pollution des
mers

¹ Celui qui, en contravention aux conventions internationales, à la présente loi ou à ses ordonnances d'exécution, introduit ou dépose par un navire suisse directement ou indirectement

¹⁾ RO ...

dans la mer, toute matière solide, liquide, gazeuse ou radioactive susceptible de polluer les eaux de la mer ou les fonds marins et leur sous-sol, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

² Lorsque l'auteur de l'infraction a agi par négligence, il sera puni de l'emprisonnement pour six mois au plus ou d'une amende de 20 000 francs au maximum.

³ Dans les cas de peu de gravité, une répression disciplinaire est prévue.

Art. 156, 2^e al., let. a, troisième tiret, et let. b

² Sont seules autorisées les peines disciplinaires suivantes:

a. Pour les marins:

...

– l'amende disciplinaire de 10 à 250 francs,

...

b. Pour les passagers et autres personnes à bord:

– la réprimande,

– l'amende disciplinaire de 50 à 500 francs.

Art. 157, 2^e et 3^e al. (nouveau)

² S'il s'agit, dans une procédure pénale, d'un délit pour lequel une répression disciplinaire est prévue dans les cas de peu de gravité, et si un tel cas est admis, ou si l'acte commis est considéré comme une simple faute de discipline, le tribunal, en acquittant le prévenu, peut prononcer toutes les peines disciplinaires. Si l'autorité d'instruction rend une ordonnance de non-lieu pour les mêmes motifs, elle remet le dossier au président du tribunal qui serait compétent en matière pénale. Celui-ci peut prononcer toutes les peines disciplinaires requises.

³ Si le coupable n'est plus au service d'un navire suisse, une peine d'arrêts ordinaires de même durée peut être prononcée à la place des arrêts disciplinaires.

Art. 158, 4^e al.

Abrogé

Art. 161, 1^{er} et 2^e al.

¹ La peine disciplinaire prononcée par le capitaine devient exécutoire avec sa communication au coupable. Celui-ci peut for-

mer un recours par écrit contre l'imposition d'une peine d'arrêts disciplinaires auprès du président du tribunal nommé dans l'article 157, 2^e alinéa, deuxième phrase, et, contre d'autres peines disciplinaires, auprès de l'Office suisse de la navigation maritime, dans les dix jours qui suivent sont arrivée au prochain port. Ce recours n'a pas d'effet suspensif.

² Les prescriptions de la loi fédérale sur la procédure administrative¹⁾ s'appliquent conformément au sens de cette procédure de recours.

II

¹ La présente loi est sujette au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral fixe la date de son entrée en vigueur.

30633

**Message concernant l'approbation et la modification de diverses conventions
internationales relatives à la navigation maritime ainsi que la modification de la loi sur la
navigation maritime**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	86.012
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.07.1986
Date	
Data	
Seite	741-912
Page	
Pagina	
Ref. No	10 110 146

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.