



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Marine Liability Act

Loi sur la responsabilité en matière maritime

S.C. 2001, c. 6

L.C. 2001, ch. 6

Current to May 26, 2013

À jour au 26 mai 2013

Last amended on January 2, 2010

Dernière modification le 2 janvier 2010

Published by the Minister of Justice at the following address:
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

OFFICIAL STATUS
OF CONSOLIDATIONS

CARACTÈRE OFFICIEL
DES CODIFICATIONS

Subsections 31(1) and (2) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Les paragraphes 31(1) et (2) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1^{er} juin 2009, prévoient ce qui suit:

Published consolidation is evidence

31. (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

31. (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

Codifications comme élément de preuve

Inconsistencies in Acts

(2) In the event of an inconsistency between a consolidated statute published by the Minister under this Act and the original statute or a subsequent amendment as certified by the Clerk of the Parliaments under the *Publication of Statutes Act*, the original statute or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

(2) Les dispositions de la loi d'origine avec ses modifications subséquentes par le greffier des Parlements en vertu de la *Loi sur la publication des lois* l'emportent sur les dispositions incompatibles de la loi codifiée publiée par le ministre en vertu de la présente loi.

Incompatibilité — lois

NOTE

This consolidation is current to May 26, 2013. The last amendments came into force on January 2, 2010. Any amendments that were not in force as of May 26, 2013 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

Shaded provisions in this document are not in force.

NOTE

Cette codification est à jour au 26 mai 2013. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 2 janvier 2010. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 26 mai 2013 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

Les dispositions ombrées dans ce document ne sont pas en vigueur.

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

Section	Page	Article	Page
An Act respecting marine liability, and to validate certain by-laws and regulations		Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements	
SHORT TITLE	1	TITRE ABRÉGÉ	1
1 Short title	1	1 Titre abrégé	1
INTERPRETATION	1	DÉFINITIONS	1
2 Definitions	1	2 Définitions	1
HER MAJESTY	1	SA MAJESTÉ	1
3 Binding on Her Majesty	1	3 Obligation de Sa Majesté	1
PART 1		PARTIE 1	
PERSONAL INJURIES AND FATALITIES	1	BLESSURES CORPORELLES ET ACCIDENTS MORTELS	1
INTERPRETATION AND APPLICATION	1	DÉFINITION ET CHAMP D'APPLICATION	1
4 Definition of "dependant"	1	4 Définition de « personne à charge »	1
5 Application of this Part	2	5 Champ d'application de la présente partie	2
LIABILITY TO DEPENDANTS	2	RESPONSABILITÉ : PERSONNES À CHARGE	2
6 Damages for personal injury	2	6 Responsabilité pour dommages-intérêts : blessures	2
7 Multiple dependants	3	7 Plusieurs personnes à charge	3
8 Payment into court	3	8 Paiement au tribunal	3
9 Postponement of distribution	3	9 Répartition différée	3
10 Beneficiaries of action	3	10 Personnes bénéficiant de l'action	3
11 Parties to action	4	11 Parties à l'action	4
12 One action for same cause	4	12 Une seule action pour la même cause	4
13 Actions by different claimants	4	13 Actions concurrentes	4
14 Limitation period	4	14 Prescription : blessures	4
PART 2		PARTIE 2	
APPORTIONMENT OF LIABILITY	4	PARTAGE DE LA RESPONSABILITÉ	4
INTERPRETATION AND APPLICATION	4	DÉFINITION ET CHAMP D'APPLICATION	4
15 Definition of "earnings"	4	15 Assimilation	4
16 Application of this Part	5	16 Champ d'application de la présente partie	5
GENERAL	5	DISPOSITIONS GÉNÉRALES	5
17 Apportionment based on degree of fault	5	17 Règle de base du partage de responsabilité	5
18 Claim for contribution or indemnity	5	18 Réclamation pour contribution ou indemnité	5
19 Adjustment of settlement	6	19 Transaction raisonnable	6
20 Limitation period	6	20 Prescription	6
21 Last clear chance	6	21 Théorie de la dernière chance	6
22 Contractual rights	6	22 Obligations contractuelles	6

Section	Page	Article	Page
	LIMITATION OF TIME		PRESCRIPTION
23	Limitation period for claim or lien	23	Prescription
	PART 3		PARTIE 3
	LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS		LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE CRÉANCES MARITIMES
	INTERPRETATION		DÉFINITIONS ET DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES
24	Definitions	24	Définitions
25	Extended meaning of expressions	25	Extension de sens
	APPLICATION		CHAMP D'APPLICATION
26	Force of law	26	Force de loi
27	State Party to the Convention	27	État partie à la Convention
28	Passenger claims	28	Créances de passagers
29	Other claims	29	Autres créances
29.1	Calculation of tonnage	29.1	Jauge brute du navire
	LIABILITY OF OWNERS OF DOCKS, CANALS AND PORTS		PROPRIÉTAIRES DE DOCKS, CANAUX OU PORTS
30	Limitation of liability	30	Limite de responsabilité
	AMENDMENT OF MAXIMUM LIABILITY		MODIFICATION DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ
31	Amendment of limits	31	Modification des limites
	PROCEDURE		PROCÉDURE
32	Jurisdiction of Admiralty Court	32	Compétence exclusive de la Cour d'amirauté
33	Powers of Admiralty Court	33	Pouvoirs de la Cour d'amirauté
34	Release of ships, etc.	34	Mainlevée
	REGULATIONS		RÈGLEMENTS
34.1	Governor in Council	34.1	Gouverneur en conseil
	PART 4		PARTIE 4
	LIABILITY FOR CARRIAGE OF PASSENGERS BY WATER		RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE PASSAGERS PAR EAU
	INTERPRETATION		DÉFINITIONS ET DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES
35	Definitions	35	Définitions
36	Extended meaning of expressions	36	Extension de sens
	APPLICATION		CHAMP D'APPLICATION
37	Force of law	37	Force de loi
37.1	Exception — adventure tourism activities	37.1	Exclusion — tourisme d'aventure
38	State Party to the Convention	38	État partie à la Convention

Section	Page	Article	Page
	16	RÈGLEMENTS ET DÉCRETS	16
	16	Gouverneur en conseil	16
39	16	Modification des limites de responsabilité	16
40	16		
PART 5		PARTIE 5	
LIABILITY FOR CARRIAGE OF GOODS BY WATER		RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR EAU	
	17		17
	17	DÉFINITIONS ET DISPOSITION INTERPRÉTATIVE	17
41	17	Définitions	17
42	17	Dispositions limitant la responsabilité des propriétaires	17
	17	RÈGLES DE LA HAYE-VISBY	17
43	17	Force de loi	17
	18	RÈGLES DE HAMBOURG	18
44	18	Rapport au Parlement	18
45	18	Force de loi	18
	18	PROCÉDURE INTENTÉE AU CANADA	18
46	18	Créances non assujetties aux règles de Hambourg	18
PART 6		PARTIE 6	
LIABILITY AND COMPENSATION FOR POLLUTION		RESPONSABILITÉ ET INDEMNISATION EN MATIÈRE DE POLLUTION	
	19		19
	19	SECTION 1	19
	19	CONVENTIONS INTERNATIONALES	19
	19	<i>Interpretation</i>	19
47	19	Définitions	19
	21	<i>Convention sur la responsabilité civile</i>	21
48	21	Force de loi	21
49	21	État contractant	21
50	21	Modification des limites fixées à l'annexe 5	21
51	21	Responsabilité en matière de pollution et frais connexes	21
52	22	Compétence exclusive de la Cour d'amirauté	22
53	22	Pouvoirs de la Cour d'amirauté	22
54	23	Avis public	23
55	23	Absence de certificat	23
56	24	Personnes habilitées à délivrer les certificats	24

Section		Page	Article		Page
	<i>Fund Convention</i>	25		<i>Convention sur le Fonds international</i>	25
57	Force of law	25	57	Force de loi	25
58	Contracting State	25	58	État contractant	25
59	Schedule 6 — limits amendment	25	59	Modification des limites fixées à l'annexe 6	25
60	Meaning of associated persons	25	60	Sens de personnes associées	25
61	Legal capacity of International Fund	26	61	Capacité du Fonds international	26
62	International Fund to be party to legal proceedings	26	62	Mise en cause du Fonds	26
	<i>Supplementary Fund Protocol</i>	26		<i>Protocole portant création d'un Fonds complémentaire</i>	26
63	Force of law	26	63	Force de loi	26
64	Contracting State	26	64	État contractant	26
65	Schedule 7 — limits amendment	26	65	Modification des limites fixées à l'annexe 7	26
66	Meaning of associated persons	27	66	Sens de personnes associées	27
67	Legal capacity of Supplementary Fund	27	67	Capacité du Fonds complémentaire	27
68	Supplementary Fund to be party to legal proceedings	27	68	Mise en cause du Fonds	27
	<i>Bunkers Convention</i>	27		<i>Convention sur les hydrocarbures de soute</i>	27
69	Force of law	27	69	Force de loi	27
70	State Party	27	70	État partie	27
71	Liability for pollution and related costs	28	71	Responsabilité en matière de pollution et frais connexes	28
72	Application of Part 3	28	72	Application de la partie 3	28
73	Absence of certificate	28	73	Absence de certificat	28
74	By whom certificate to be issued	29	74	Personnes habilitées à délivrer les certificats	29
	DIVISION 2			SECTION 2	
	LIABILITY NOT COVERED BY DIVISION 1	30		RESPONSABILITÉ NON VISÉE PAR LA SECTION 1	30
	<i>Interpretation</i>	30		<i>Définitions</i>	30
75	Definitions	30	75	Définitions	30
	<i>Application</i>	31		<i>Champ d'application</i>	31
76	Geographical application	31	76	Limites géographiques	31
77	Liability for pollution and related costs	32	77	Responsabilité en matière de pollution et frais connexes	32
78	Application of Part 3	33	78	Application de la partie 3	33
	DIVISION 3			SECTION 3	
	GENERAL PROVISIONS	34		DISPOSITIONS GÉNÉRALES	34
	<i>Admiralty Court</i>	34		<i>Cour d'amirauté</i>	34
79	Jurisdiction	34	79	Compétence	34

Section	Page	Article	Page
<i>Registration of Foreign Judgments</i>	34	<i>Enregistrement des jugements étrangers</i>	34
80 Definitions	34	80 Définitions	34
81 Application	35	81 Champ d'application	35
82 Registration of foreign judgment	35	82 Enregistrement d'un jugement étranger	35
83 Pre-registration interest	36	83 Intérêt	36
84 Costs	36	84 Frais	36
85 Conversion to Canadian currency	36	85 Équivalence en monnaie canadienne	36
86 Effect of registration	37	86 Effet de l'enregistrement	37
87 Service of notice of registration	37	87 Signification de l'avis d'enregistrement	37
88 Application to set aside registration	37	88 Demande de radiation d'enregistrement	37
89 Application for stay of execution	38	89 Demande de suspension d'exécution	38
<i>Regulations</i>	38	<i>Règlements</i>	38
90 Governor in Council	38	90 Gouverneur en conseil	38
PART 7		PARTIE 7	
SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND	39	CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES	39
INTERPRETATION	39	DÉFINITIONS	39
91 Definitions	39	91 Définitions	39
SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND	40	CAISSE D'INDEMNISATION	40
92 Ship-source Oil Pollution Fund continued	40	92 Prorogation de la Caisse d'indemnisation	40
93 Interest to be credited to Fund	41	93 Intérêt à porter au crédit de la Caisse	41
ADMINISTRATOR AND DEPUTY ADMINISTRATOR	41	ADMINISTRATEUR ET ADMINISTRATEUR ADJOINT	41
94 Appointment of Administrator	41	94 Nomination de l'administrateur	41
95 Deputy Administrator	41	95 Administrateur adjoint	41
96 Resignation	42	96 Démission	42
97 Independent of Crown	42	97 Fonctions incompatibles	42
98 Costs, expenses and fees	42	98 Frais et honoraires	42
99 Deputy Administrator's duties and functions	43	99 Attributions de l'administrateur adjoint	43
100 Professional and technical assistance	43	100 Assistance	43
LIABILITY OF SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND	43	RESPONSABILITÉS DE LA CAISSE D'INDEMNISATION	43
101 Liability of Ship-source Oil Pollution Fund	43	101 Responsabilités de la Caisse d'indemnisation	43
102 Action by Administrator	44	102 Action intentée par l'administrateur	44
103 Claims filed with Administrator	45	103 Dépôt des demandes auprès de l'administrateur	45
104 Liability — exception	46	104 Responsabilité — exception	46
105 Administrator's duties	46	105 Fonctions de l'administrateur	46
106 Offer of compensation	47	106 Offre d'indemnité	47

Section	Page	Article	Page
CLAIMS FOR LOSS OF INCOME	48	DEMANDES D'INDEMNISATION DES PERTES DE REVENUS	48
107 Meaning of terms	48	107 Terminologie	48
108 Administrator's responsibility	49	108 Attributions de l'administrateur	49
PROCEEDINGS AGAINST THE OWNER OF A SHIP	51	ACTION EN RESPONSABILITÉ CONTRE LE PROPRIÉTAIRE D'UN NAVIRE	51
109 Proceedings against owner of ship	51	109 Action contre le propriétaire d'un navire	51
LIMIT OF LIABILITY OF SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND	51	LIMITE DE RESPONSABILITÉ DE LA CAISSE D'INDEMNISATION	51
110 Limit of liability in first year	51	110 Limite de la Caisse d'indemnisation pour la première année	51
111 Applying to Admiralty Court for directions	53	111 Demandes de directives judiciaires	53
LEVIES TO BE PAID TO THE SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND, THE INTERNATIONAL FUND AND THE SUPPLEMENTARY FUND	53	CONTRIBUTIONS À LA CAISSE D'INDEMNISATION, AU FONDS INTERNATIONAL ET AU FONDS COMPLÉMENTAIRE	53
112 Definition of oil	53	112 Définition de hydrocarbures	53
113 Amount of levy in first year	54	113 Montant de la contribution pendant la première année	54
114 Discontinuation or re-imposition of levy	56	114 Suspension et nouvelle imposition	56
115 Interest on unpaid amounts	56	115 Intérêt sur les sommes non versées	56
116 Claimants entitled to interest	56	116 Droit aux intérêts	56
117 Payments by Canada to International Fund and Supplementary Fund	57	117 Contributions du Canada au Fonds international et au Fonds complémentaire	57
118 Records and books of account	58	118 Registre et livres comptables	58
119 Inspection	59	119 Examen	59
GOVERNANCE OF THE SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND	61	GESTION DE LA CAISSE D'INDEMNISATION	61
120 Books of account and systems	61	120 Documents comptables	61
121 Annual report	61	121 Rapport annuel	61
122 Special examination	62	122 Examen spécial	62
123 Report	62	123 Rapport	62
124 Right to information	63	124 Accès aux renseignements	63
REGULATIONS	64	RÈGLEMENTS	64
125 Governor in Council	64	125 Gouverneur en conseil	64
PART 8		PARTIE 8	
GENERAL PROVISIONS	64	DISPOSITIONS GÉNÉRALES	64
ADMINISTRATION AND ENFORCEMENT	64	EXÉCUTION ET CONTRÔLE D'APPLICATION	64
126 Designated officers	64	126 Agents désignés	64
127 Crown not relieved	64	127 Responsabilité civile	64
128 Powers	64	128 Pouvoirs	64
129 Detention	65	129 Détention	65
130 Direction to move detained ship	66	130 Autorisation : déplacement du navire détenu	66

Section	Page	Article	Page
	OFFENCES		INFRACTIONS
	67		67
131	Contraventions	131	Infractions
132	Evading payment	132	Fait de se soustraire au paiement
133	Jurisdiction in relation to offences	133	Compétence
134	Proof of offence	134	Preuve d'une infraction par un navire
135	Limitation period	135	Prescription
	68		68
	SALE OF SHIPS		VENTE DE NAVIRES
	68		68
136	Application by Minister	136	Demande par le ministre
137	Notice	137	Avis
138	Payment of proceeds	138	Affectation du produit de la vente
	70		70
	MARITIME LIEN		PRIVILÈGE MARITIME
	70		70
139	Definition of foreign vessel	139	Définition de bâtiment étranger
	71		71
	LIMITATION PERIOD		PRESCRIPTION
	71		71
140	Proceedings under maritime law	140	Action se rapportant au droit maritime
	71		71
	INCONSISTENCY		INCOMPATIBILITÉ
	71		71
141	Priority over Arctic Waters Pollution Prevention Act	141	Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
	71		71
	COMING INTO FORCE		ENTRÉE EN VIGUEUR
	71		71
*142	Order in council	*142	Décret
	71		71
	SCHEDULE 1		ANNEXE 1
	72		72
	SCHEDULE 2		ANNEXE 2
	83		83
	SCHEDULE 3		ANNEXE 3
	HAGUE-VISBY RULES		RÈGLES DE LA HAYE-VISBY
	92		92
	SCHEDULE 4		ANNEXE 4
	HAMBURG RULES		RÈGLES DE HAMBOURG
	99		99
	SCHEDULE 5		ANNEXE 5
	TEXT OF ARTICLES I TO XI, XII BIS AND 15 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992, AS AMENDED BY THE RESOLUTION OF 2000		TEXTE DES ARTICLES I À XI, XII BIS ET 15 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES MODIFIÉE PAR LA RÉOLUTION DE 2000
	117		117
	ANNEXCERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE		ANNEXECERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA
	125		125

Section	Page	Article	Page
		POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	
ANNEX CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE	125	ANNEX CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	125
SCHEDULE 6		ANNEXE 6	
TEXT OF ARTICLES 1 TO 4, 6 TO 10, 12 TO 15, 36 TER, 29, 33 AND 37 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992, AS AMENDED BY THE RESOLUTION OF 2000	127	TEXTE DES ARTICLES 1 À 4, 6 À 10, 12 À 15, 36 TER, 29, 33 ET 37 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 PORTANT CRÉATION D'UN FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES MODIFIÉE PAR LA RÉOLUTION DE 2000	127
SCHEDULE 7		ANNEXE 7	
TEXT OF ARTICLES 1 TO 15, 18, 20, 24, 25 AND 29 OF THE PROTOCOL OF 2003 TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992	138	TEXTE DES ARTICLES 1 À 15, 18, 20, 24, 25 ET 29 DU PROTOCOLE DE 2003 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 PORTANT CRÉATION D'UN FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	138
SCHEDULE 8		ANNEXE 8	
TEXT OF ARTICLES 1 TO 10 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001	147	TEXTE DES ARTICLES 1 À 10 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE	147
ANNEX		ANNEXE	
CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE	153	CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE	153
RELATED PROVISIONS	155	DISPOSITIONS CONNEXES	155



S.C. 2001, c. 6

L.C. 2001, ch. 6

An Act respecting marine liability, and to validate certain by-laws and regulations

Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements

[Assented to 10th May 2001]

[Sanctionnée le 10 mai 2001]

Her Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows:

Sa Majesté, sur l’avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, édicte :

SHORT TITLE

TITRE ABRÉGÉ

Short title

1. This Act may be cited as the *Marine Liability Act*.

1. *Loi sur la responsabilité en matière maritime.*

Titre abrégé

INTERPRETATION

DÉFINITIONS

Definitions

2. The definitions in this section apply in this Act.

2. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente loi.

Définitions

“Admiralty Court”
« Cour d’amirauté »

“Admiralty Court” means the Federal Court.

« Cour d’amirauté » La Cour fédérale.

« Cour d’amirauté »
“Admiralty Court”

“Minister”
« ministre »

“Minister” means the Minister of Transport.

« ministre » Le ministre des Transports.

« ministre »
“Minister”

HER MAJESTY

SA MAJESTÉ

Binding on Her Majesty

3. This Act is binding on Her Majesty in right of Canada or a province.

3. La présente loi lie Sa Majesté du chef du Canada ou d’une province.

Obligation de Sa Majesté

PART 1

PARTIE 1

PERSONAL INJURIES AND FATALITIES

BLESSURES CORPORELLES ET ACCIDENTS MORTELS

INTERPRETATION AND APPLICATION

DÉFINITION ET CHAMP D’APPLICATION

Definition of “dependant”

4. In this Part, “dependant”, in relation to an injured or deceased person, means an individual who was one of the following in relation to the injured or deceased person at the time the cause of action arose, in the case of an injured person, or at the time of death, in the case of a deceased person:

4. Dans la présente partie, « personne à charge », à l’égard d’une personne blessée ou décédée, s’entend de toute personne qui, au moment où le fait générateur du litige s’est produit, dans le cas de la personne blessée, ou au moment du décès, dans le cas de la personne décédée, était :

Définition de « personne à charge »

(a) a son, daughter, stepson, stepdaughter, grandson, granddaughter, adopted son or daughter, or an individual for whom the injured or deceased person stood in the place of a parent;

(b) a spouse, or an individual who was cohabiting with the injured or deceased person in a conjugal relationship having so cohabited for a period of at least one year; or

(c) a brother, sister, father, mother, grandfather, grandmother, stepfather, stepmother, adoptive father or mother, or an individual who stood in the place of a parent.

a) le fils, la fille, le beau-fils ou la belle-fille, le petit-fils, la petite-fille, le fils adoptif ou la fille adoptive de la personne blessée ou décédée ou toute autre personne à qui cette dernière tenait lieu de parent;

b) l'époux de la personne blessée ou décédée, ou la personne qui cohabitait avec cette dernière dans une relation de nature conjugale depuis au moins un an;

c) le frère, la sœur, le père, la mère, le grand-père, la grand-mère, le beau-père ou la belle-mère, le père adoptif ou la mère adoptive de la personne blessée ou décédée, ou toute autre personne qui tenait lieu de parent à cette dernière.

Application of this Part

5. This Part applies in respect of a claim that is made or a remedy that is sought under or by virtue of Canadian maritime law, as defined in the *Federal Courts Act*, or any other law of Canada in relation to any matter coming within the class of navigation and shipping.

2001, c. 6, s. 5; 2002, c. 8, s. 182.

5. La présente partie s'applique à toute mesure de redressement demandée et à toute réclamation présentée sous le régime du droit maritime canadien, au sens de la *Loi sur les Cours fédérales*, ou au titre de toute autre règle de droit canadien liée à la navigation et à la marine marchande.

2001, ch. 6, art. 5; 2002, ch. 8, art. 182.

Champ d'application de la présente partie

LIABILITY TO DEPENDANTS

Damages for personal injury

6. (1) If a person is injured by the fault or neglect of another under circumstances that entitle the person to recover damages, the dependants of the injured person may maintain an action in a court of competent jurisdiction for their loss resulting from the injury against the person from whom the injured person is entitled to recover.

Damages for death

(2) If a person dies by the fault or neglect of another under circumstances that would have entitled the person, if not deceased, to recover damages, the dependants of the deceased person may maintain an action in a court of competent jurisdiction for their loss resulting from the death against the person from whom the deceased person would have been entitled to recover.

Inclusion in damages

(3) The damages recoverable by a dependant of an injured or deceased person may include

(a) an amount to compensate for the loss of guidance, care and companionship that the dependant could reasonably have expected to receive from the injured or deceased person if the injury or death had not occurred; and

RESPONSABILITÉ : PERSONNES À CHARGE

6. (1) Lorsqu'une personne subit une blessure par suite de la faute ou de la négligence d'autrui dans des circonstances lui donnant le droit de réclamer des dommages-intérêts, les personnes à sa charge peuvent saisir le tribunal compétent d'une telle réclamation.

(2) Lorsqu'une personne décède par suite de la faute ou de la négligence d'autrui dans des circonstances qui, si le décès n'en était pas résulté, lui auraient donné le droit de réclamer des dommages-intérêts, les personnes à sa charge peuvent saisir le tribunal compétent d'une telle réclamation.

(3) Les dommages-intérêts recouvrables par une personne à charge peuvent comprendre :

a) une indemnité compensatoire pour la perte des conseils, des soins et de la compagnie auxquels la personne à charge aurait été en droit de s'attendre de la personne blessée ou décédée, n'eût été les blessures ou le décès;

Responsabilité pour dommages-intérêts : blessures

Responsabilité pour dommages-intérêts : décès

Dommages qui peuvent être inclus

	(b) any amount to which a public authority may be subrogated in respect of payments consequent on the injury or death that are made to or for the benefit of the injured or deceased person or the dependant.	b) toute somme pour laquelle une autorité publique a été subrogée relativement aux paiements effectués à la personne blessée ou décédée ou à la personne à sa charge ou pour leur compte, par suite de la blessure ou du décès.	
Excluded factors	(4) In the assessment of damages, any amount paid or payable on the death of the deceased person or any future premiums payable under a contract of insurance shall not be taken into account.	(4) Il ne peut être tenu compte, dans le calcul des dommages-intérêts, d'aucune somme versée ou à verser au décès, ni d'aucune prime à venir dans le cadre d'un contrat d'assurance.	Facteurs à exclure
Apportionment	(5) The damages recoverable by a dependant are subject to any apportionment made under Part 2.	(5) Les dommages-intérêts recouvrables par une personne à charge sont assujettis au partage de la responsabilité conformément à la partie 2.	Partage de responsabilité
Multiple dependants	7. Damages may be awarded to dependants in proportion to their loss resulting from the injury or death, and the amount so awarded shall be divided among the dependants in the shares determined by the court.	7. Les dommages-intérêts sont adjugés en fonction des pertes subies par les personnes à charge et sont répartis entre celles-ci dans les proportions que fixe le tribunal.	Plusieurs personnes à charge
Payment into court	8. A person against whom an action is commenced under this Part may pay into court an amount of money as compensation for the fault or neglect to all persons entitled to damages without specifying the shares into which it is to be divided.	8. La personne contre qui une action est intentée peut verser au tribunal une somme d'argent à titre d'indemnité pour la faute ou la négligence, au profit de toutes les personnes y ayant droit, sans préciser la part attribuable à chacune.	Paiement au tribunal
Postponement of distribution	9. The court may in its discretion postpone the distribution of any amount to which a person under the age of eighteen or under a legal disability is entitled, may order its payment from the amount paid into court under section 8 and may make any other order that is in the interest of that person.	9. Le tribunal, à sa discrétion, peut différer le versement de toute somme à laquelle a droit une personne âgée de moins de dix-huit ans ou frappée d'une incapacité légale et peut en ordonner le paiement sur la somme d'argent versée au tribunal au titre de l'article 8. Il peut ordonner toute autre mesure dans l'intérêt de cette personne.	Répartition différée
Beneficiaries of action	10. (1) An action under this Part shall be for the benefit of the dependants of the injured or deceased person.	10. (1) L'action fondée sur la présente partie doit être à l'avantage des personnes à charge de la personne blessée ou décédée.	Personnes bénéficiant de l'action
By whom action is brought	(2) An action under subsection 6(2) shall be brought by the executor or administrator of the deceased person, but if no action is brought within six months after that person's death or if there is no executor or administrator, the action (a) may be brought by any or all of the dependants of the deceased person; and (b) shall be subject to the same procedure, with any adaptations that may be required, as if it were brought by an executor or administrator.	(2) L'action fondée sur le paragraphe 6(2) doit être intentée par l'exécuteur testamentaire ou l'administrateur de la personne décédée. En l'absence d'exécuteur testamentaire ou d'administrateur ou en cas d'inaction de la part de l'un ou de l'autre pendant les six mois qui suivent le décès, l'action : a) peut être intentée par l'une ou l'autre des personnes à charge de la personne décédée; b) est assujettie à la même procédure, avec les adaptations nécessaires, que si elle avait été intentée par l'exécuteur testamentaire ou l'administrateur.	Exécuteur testamentaire ou administrateur

Parties to action	<p>11. A person who commences an action under this Part shall</p> <p>(a) take reasonable steps to identify and join as parties to the action all persons who are entitled or who claim to be entitled to damages as dependants of the injured or deceased person; and</p> <p>(b) state in the statement of claim the grounds for the claim of each person on whose behalf the action is commenced.</p>	<p>11. La personne qui intente une action en vertu de la présente partie doit :</p> <p>a) prendre des mesures raisonnables pour identifier et joindre comme parties à l'action les personnes qui ont droit ou prétendent avoir droit à des dommages-intérêts en tant que personnes à charge aux termes de la présente partie;</p> <p>b) énoncer, dans sa déclaration, les motifs à l'appui de la réclamation de chacune des personnes au nom desquelles l'action est intentée.</p>	Parties à l'action
One action for same cause	<p>12. Claims for the benefit of the dependants of an injured or deceased person may be made in more than one action but, on the application of any party, actions for the benefit of the dependants of the same injured or deceased person may be consolidated in one action or tried together in the same court of competent jurisdiction.</p>	<p>12. Les réclamations présentées en vertu de la présente partie pour le compte de deux ou plusieurs personnes à charge d'une personne blessée ou décédée peuvent l'être dans le cadre de plusieurs actions. Toutefois, celles-ci peuvent être jointes ou instruites ensemble devant le même tribunal compétent à la demande de toute partie.</p>	Une seule action pour la même cause
Actions by different claimants	<p>13. If actions are commenced for the benefit of two or more persons claiming to be entitled to damages under this Part as dependants of an injured or deceased person, the court may make any order or determination that it considers just.</p>	<p>13. Lorsque des actions sont intentées pour le compte de deux ou plusieurs personnes qui prétendent avoir droit, en tant que personnes à charge d'une personne blessée ou décédée, à des dommages-intérêts en vertu de la présente partie, le tribunal peut rendre l'ordonnance ou la décision qu'il juge équitable.</p>	Actions concurrentes
Limitation period	<p>14. (1) No action may be commenced under subsection 6(1) later than two years after the cause of action arose.</p>	<p>14. (1) L'action fondée sur le paragraphe 6(1) se prescrit par deux ans à compter du fait générateur du litige.</p>	Prescription : blessures
Limitation period	<p>(2) No action may be commenced under subsection 6(2) later than two years after the death of the deceased person.</p>	<p>(2) L'action fondée sur le paragraphe 6(2) se prescrit par deux ans à compter du décès.</p>	Prescription : décès

PART 2

APPORTIONMENT OF LIABILITY

INTERPRETATION AND APPLICATION

Definition of "earnings"	<p>15. (1) In this Part, "earnings" includes freight, passage money and hire.</p>
Meaning of loss caused by ship	<p>(2) For the purposes of this Part, a reference to loss caused by the fault or neglect of a ship shall be construed as including</p> <p>(a) any salvage expenses consequent on that fault or neglect; and</p> <p>(b) any other expenses consequent on that fault or neglect and recoverable at law by</p>

PARTIE 2

PARTAGE DE LA RESPONSABILITÉ

DÉFINITION ET CHAMP D'APPLICATION

Assimilation	<p>15. (1) Pour l'application de la présente partie, sont assimilés au revenu le fret et les droits de passage et de louage.</p>
Extension de sens	<p>(2) Pour l'application de la présente partie, toute mention de la perte causée par une faute ou une négligence imputable à un navire vaut notamment mention :</p> <p>a) de toute indemnité de sauvetage résultant de cette faute ou de cette négligence;</p> <p>b) des autres frais résultant de cette faute ou de cette négligence et recouvrables en justice</p>

	way of damages, other than a loss described in subsection 17(3).	à titre de dommages-intérêts, sauf une perte visée au paragraphe 17(3).	
Application of this Part	<p>16. This Part applies in respect of a claim that is made or a remedy that is sought under or by virtue of Canadian maritime law, as defined in the <i>Federal Courts Act</i>, or any other law of Canada in relation to any matter coming within the class of navigation and shipping.</p> <p>2001, c. 6, s. 16; 2002, c. 8, s. 182.</p>	<p>16. La présente partie s'applique à toute mesure de redressement demandée et à toute réclamation présentée sous le régime du droit maritime canadien, au sens de la <i>Loi sur les Cours fédérales</i>, ou au titre de toute autre règle de droit canadien liée à la navigation et à la marine marchande.</p> <p>2001, ch. 6, art. 16; 2002, ch. 8, art. 182.</p>	Champ d'application de la présente partie
	GENERAL	DISPOSITIONS GÉNÉRALES	
Apportionment based on degree of fault	<p>17. (1) Where loss is caused by the fault or neglect of two or more persons or ships, their liability is proportionate to the degree to which they are respectively at fault or negligent and, if it is not possible to determine different degrees of fault or neglect, their liability is equal.</p>	<p>17. (1) Si des pertes sont imputables à deux ou plusieurs personnes ou navires, la responsabilité de chacun est proportionnelle à sa faute ou à sa négligence. S'il est impossible de déterminer l'importance relative de la faute ou de la négligence de chacun, tous sont également responsables.</p>	Règle de base du partage de responsabilité
Joint and several liability	<p>(2) Subject to subsection (3), the persons or ships that are at fault or negligent are jointly and severally liable to the persons or ships suffering the loss but, as between themselves, they are liable to make contribution to each other or to indemnify each other in the degree to which they are respectively at fault or negligent.</p>	<p>(2) Sous réserve du paragraphe (3), les personnes et les navires dont la faute ou la négligence est reconnue sont solidairement responsables envers les personnes ou les navires ayant subi la perte, à charge de compensation entre eux en proportion de leur faute ou de leur négligence respective.</p>	Responsabilité solidaire
Exception — loss of ships and property	<p>(3) Where, by the fault or neglect of two or more ships, loss is caused to one or more of those ships, their cargo or other property on board, or loss of earnings results to one or more of those ships, their liability to make good such loss is not joint and several.</p>	<p>(3) Si, par la faute ou la négligence de deux ou plusieurs navires, une perte est causée à un ou plusieurs de ces navires, à leur cargaison ou aux autres biens à bord, ou si un ou plusieurs de ces navires subissent une perte de revenus, la responsabilité de chacun à l'égard de la perte n'est pas solidaire.</p>	Partage de responsabilité : navires et biens
Persons responsible	<p>(4) In this section, a reference to liability of a ship that is at fault or negligent includes liability of any person responsible for the navigation and management of the ship or any other person responsible for the fault or neglect of the ship.</p>	<p>(4) Au présent article, la mention de la responsabilité d'un navire en faute ou négligent vaut notamment mention de la responsabilité de toute personne responsable de la navigation et de la gestion du navire ou de toute autre personne responsable de la faute ou de la négligence du navire.</p>	Personnes responsables
Claim for contribution or indemnity	<p>18. A person who is entitled to claim contribution or indemnity under this Part from another person or ship that is or may be liable in respect of a loss may do so</p> <p>(a) by adding the other person or ship as a party to a proceeding pending before a court or an administrative or arbitral tribunal of competent jurisdiction, in accordance with the applicable rules of procedure or arbitration agreement;</p>	<p>18. La personne qui est en droit, en vertu de la présente partie, de réclamer une contribution ou une indemnité à toute autre personne ou à tout navire qui est ou pourrait être tenu pour responsable de la perte peut :</p> <p>a) appeler cette personne ou ce navire dans toute procédure devant un tribunal judiciaire, administratif ou arbitral compétent, en conformité avec les règles de procédure ou la convention d'arbitrage applicables;</p>	Réclamation pour contribution ou indemnité

(b) by commencing a proceeding in a court or an administrative or arbitral tribunal of competent jurisdiction; or

(c) if the other person or ship has settled with the person suffering the loss, by commencing or continuing a proceeding before a court or an administrative or arbitral tribunal of competent jurisdiction.

b) intenter une procédure devant un tel tribunal;

c) en cas de transaction entre la personne ou le navire et la personne ayant subi la perte, intenter ou continuer une telle procédure.

Adjustment of settlement

19. The court or administrative or arbitral tribunal in which a proceeding is continued or commenced under paragraph 18(c) may deny the award of damages or adjust the amount awarded if it is not satisfied that the settlement was reasonable.

19. Le tribunal saisi d'une procédure intentée ou continuée en vertu de l'alinéa 18c) peut, s'il n'est pas convaincu que la transaction est raisonnable, refuser l'octroi des dommages-intérêts ou en ajuster le montant.

Transaction raisonnable

Limitation period

20. (1) No claim may be made under section 18 later than one year after the date of judgment in the proceeding or the date of the settlement agreement.

20. (1) Le recours prévu à l'article 18 se prescrit par un an à compter de la date du jugement ou de la transaction, selon le cas.

Prescription

Claims not defeated

(2) A claim under section 18 is not defeated by any period of limitation or prescription, or by any requirement for notice, that is applicable to the original claim in respect of which contribution or indemnity is sought.

(2) La réclamation fondée sur l'article 18 ne peut être rejetée pour inobservation d'un délai de prescription ou de forclusion, ou d'une exigence de notification, applicable à la réclamation à l'égard de laquelle la contribution ou l'indemnité est réclamée.

Demande non rejetée

Last clear chance

21. This Part applies notwithstanding that a person who suffered a loss had the opportunity to avoid the loss and failed to do so.

21. La présente partie s'applique même si la personne qui a subi des pertes a eu la possibilité d'éviter celles-ci et ne l'a pas fait.

Théorie de la dernière chance

Contractual rights

22. The rights conferred by this Part on a person or ship that is found liable or that settles a claim are subject to any existing contract between that person or ship and a person from whom contribution or indemnity is claimed.

22. Les recours conférés par la présente partie à la personne ou au navire qui est reconnu responsable ou qui conclut une transaction sont assujettis à tout contrat existant entre cette personne ou ce navire et celle à qui la contribution ou l'indemnité est réclamée.

Obligations contractuelles

LIMITATION OF TIME

PRESCRIPTION

Limitation period for claim or lien

23. (1) No action may be commenced later than two years after the loss or injury arose to enforce a claim or lien against a ship in collision or its owners in respect of any loss to another ship, its cargo or other property on board, or any loss of earnings of that other ship, or for damages for loss of life or personal injury suffered by any person on board that other ship, caused by the fault or neglect of the former ship, whether that ship is wholly or partly at fault or negligent.

23. (1) L'action visant à exercer une réclamation ou un privilège contre un navire en situation d'abordage ou contre ses propriétaires relativement à toute perte causée à un autre navire, à sa cargaison ou à d'autres biens à bord, ou à toute perte de revenus de cet autre navire ou visant à réclamer des dommages-intérêts pour décès ou blessures corporelles causés à une personne à bord, en tout ou en partie par la faute ou la négligence du premier navire en situation d'abordage, se prescrit par deux ans à compter de la date de la perte, du décès ou des blessures.

Prescription

Extension of time by court	<p>(2) A court having jurisdiction to deal with an action referred to in subsection (1)</p> <p>(a) may, in accordance with the rules of court, extend the period referred to in that subsection to the extent and on the conditions that it thinks fit; and</p> <p>(b) shall, if satisfied that there has not during that period been a reasonable opportunity of arresting the ship within the jurisdiction of the court, or within the territorial waters of the country to which the claimant's ship belongs or in which the claimant resides or has their principal place of business, extend that period to an extent sufficient to provide that reasonable opportunity.</p>	<p>(2) Tout tribunal compétent qui connaît d'une action visée au paragraphe (1):</p> <p>a) peut, conformément à ses règles, proroger le délai prévu à ce paragraphe dans la mesure et aux conditions qu'il juge convenables;</p> <p>b) s'il est convaincu qu'il ne s'est présenté, au cours du délai, aucune occasion raisonnable de saisir le navire dans les limites du ressort qui lui est attribué ou des eaux territoriales du pays dont le navire bat pavillon ou dans lequel le demandeur réside ou a son principal établissement, doit proroger le délai d'une période suffisante pour procurer cette occasion raisonnable.</p>	Prorogation de délai par le tribunal
Definition of "owner"	<p>(3) In this section, "owner", in relation to a ship, includes any person responsible for the navigation and management of the ship or any other person responsible for the fault or neglect of the ship.</p>	<p>(3) Dans le présent article, «propriétaire» s'entend notamment de toute personne responsable de la navigation et de la gestion du navire ou de toute autre personne responsable de la faute ou de la négligence du navire.</p>	Définition de «propriétaire»
<p>PART 3 LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS</p>		<p>PARTIE 3 LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE CRÉANCES MARITIMES</p>	
<p>INTERPRETATION</p>		<p>DÉFINITIONS ET DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES</p>	
Definitions	<p>24. The definitions in this section apply in this Part.</p>	<p>24. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.</p>	Définitions
"Convention" « Convention »	<p>"Convention" means the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, concluded at London on November 19, 1976, as amended by the Protocol, Articles 1 to 15 of which Convention are set out in Part 1 of Schedule 1 and Article 18 of which is set out in Part 2 of that Schedule.</p>	<p>«Convention» La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclue à Londres le 19 novembre 1976 — dans sa version modifiée par le Protocole — dont les articles 1 à 15 figurent à la partie 1 de l'annexe 1 et l'article 18 figure à la partie 2 de cette annexe.</p>	« Convention » "Convention"
"maritime claim" « créance maritime »	<p>"maritime claim" means a claim described in Article 2 of the Convention for which a person referred to in Article 1 of the Convention is entitled to limitation of liability.</p>	<p>«créance maritime» Créance maritime visée à l'article 2 de la Convention contre toute personne visée à l'article 1 de la Convention.</p>	« créance maritime » "maritime claim"
"passenger" « passager »	<p>"passenger" means</p> <p>(a) a person carried on board a ship in circumstances described in paragraph 2(a) or (b) of Article 7 of the Convention;</p> <p>(b) a participant in an adventure tourism activity referred to in subsection 37.1(1);</p> <p>(c) a person carried on board a vessel propelled manually by paddles or oars and operated for a commercial or public purpose; and</p>	<p>«passager» S'entend des personnes suivantes :</p> <p>a) la personne transportée à bord d'un navire dans les cas prévus aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention;</p> <p>b) le participant à une activité de tourisme d'aventure visée au paragraphe 37.1(1);</p> <p>c) la personne transportée à bord d'un bâtiment utilisé à des fins commerciales ou publiques et propulsé manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons;</p>	« passager » "passenger"

	(d) a sail trainee.	d) le stagiaire en navigation à voile.	
“Protocol” « Protocole »	“Protocol” means the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, concluded at London on May 2, 1996, Articles 8 and 9 of which are set out in Part 2 of Schedule 1.	« Protocole » Le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclu à Londres le 2 mai 1996, dont les articles 8 et 9 figurent à la partie 2 de l’annexe 1.	« Protocole » “Protocol”
“unit of account” « unités de compte »	“unit of account” means a special drawing right issued by the International Monetary Fund. 2001, c. 6, s. 24; 2009, c. 21, s. 1.	« unités de compte » S’entend des droits de tirage spéciaux émis par le Fonds monétaire international. 2001, ch. 6, art. 24; 2009, ch. 21, art. 1.	« unités de compte » “unit of account”
Extended meaning of expressions	25. (1) For the purposes of this Part and Articles 1 to 15 of the Convention, (a) “ship” means any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation, without regard to method or lack of propulsion, and includes (i) a ship in the process of construction from the time that it is capable of floating, and (ii) a ship that has been stranded, wrecked or sunk and any part of a ship that has broken up, but does not include an air cushion vehicle or a floating platform constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources or the subsoil of the sea-bed; (b) the definition “shipowner” in paragraph 2 of Article 1 of the Convention shall be read without reference to the word “seagoing” and as including any person who has an interest in or possession of a ship from and including its launching; and (c) the expression “carriage by sea” in paragraph 1(b) of Article 2 of the Convention shall be read as “carriage by water”.	25. (1) Pour l’application de la présente partie et des articles 1 à 15 de la Convention : a) « navire » s’entend d’un bâtiment ou d’une embarcation conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l’absence de propulsion, à l’exclusion des aéroglisseurs et des plates-formes flottantes destinées à l’exploration ou à l’exploitation des ressources naturelles du fond ou du sous-sol marin; y sont assimilés les navires en construction à partir du moment où ils peuvent flotter, les navires échoués ou coulés ainsi que les épaves et toute partie d’un navire qui s’est brisé; b) la définition de « propriétaire de navire », au paragraphe 2 de l’article premier de la Convention, vise notamment la personne ayant un intérêt dans un navire ou la possession d’un navire, à compter de son lancement, et s’interprète sans égard au terme « de mer »; c) la mention de « transport par mer », à l’alinéa 1b) de l’article 2 de la Convention, vaut mention de « transport par eau ».	Extension de sens
Inconsistency	(2) In the event of any inconsistency between sections 28 to 34 of this Act and Articles 1 to 15 of the Convention, those sections prevail to the extent of the inconsistency.	(2) Les articles 28 à 34 de la présente loi l’emportent sur les dispositions incompatibles des articles 1 à 15 de la Convention.	Incompatibilité
APPLICATION		CHAMP D’APPLICATION	
Force of law	26. (1) Subject to the other provisions of this Part, Articles 1 to 15 and 18 of the Convention and Articles 8 and 9 of the Protocol have the force of law in Canada.	26. (1) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, les articles 1 à 15 et 18 de la Convention et les articles 8 et 9 du Protocole ont force de loi au Canada.	Force de loi
Amendments to Part 3 of Schedule 1	(2) The Governor in Council may, by regulation, amend Part 3 of Schedule 1 to add or	(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier la partie 3 de l’annexe 1 pour y ajouter ou en supprimer toute réserve faite par	Modification de la partie 3 de l’annexe 1

	delete a reservation made by Canada under Article 18 of the Convention.	le Canada au titre de l'article 18 de la Convention.	
Exceptions	(3) This Part does not apply to a claim that is the subject of a reservation made by Canada. 2001, c. 6, s. 26; 2009, c. 21, s. 2.	(3) La présente partie ne s'applique pas à la créance qui fait l'objet d'une réserve faite par le Canada. 2001, ch. 6, art. 26; 2009, ch. 21, art. 2.	Exclusions
State Party to the Convention	27. For purposes of the application of the Convention, Canada is a State Party to the Convention.	27. Pour l'application de la Convention, le Canada est un État partie à la Convention.	État partie à la Convention
Passenger claims	28. (1) The maximum liability for maritime claims that arise on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship of less than 300 gross tonnage is the greater of (a) 2 000 000 units of account, and (b) 175 000 units of account multiplied by (i) the number of passengers that the ship is authorized to carry according to any Canadian maritime document required under the <i>Canada Shipping Act, 2001</i> , or (ii) the number of passengers on board the ship, if no Canadian maritime document is required under that Act.	28. (1) La limite de responsabilité pour les créances maritimes nées d'un même événement impliquant un navire d'une jauge brute inférieure à 300, en cas de décès ou de blessures corporelles causés à des passagers du navire, est fixée à la plus élevée des sommes suivantes : a) 2 000 000 d'unités de compte; b) le produit de 175 000 unités de compte par : (i) le nombre de passagers que peut transporter le navire aux termes de tout document maritime canadien requis au titre de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> , (ii) le nombre de passagers à bord du navire, si aucun document maritime canadien n'est requis au titre de cette loi.	Créances de passagers
Claims — no contract of carriage	(2) The maximum liability for maritime claims that arise on any distinct occasion for loss of life or personal injury to persons carried on board a ship of less than 300 gross tonnage otherwise than under a contract of passenger carriage is the greater of (a) 2 000 000 units of account, and (b) 175 000 units of account multiplied by (i) the number of passengers that the ship is authorized to carry according to any Canadian maritime document required under the <i>Canada Shipping Act, 2001</i> , or (ii) the number of persons on board the ship, if no Canadian maritime document is required under that Act.	(2) La limite de responsabilité pour les créances maritimes nées d'un même événement, en cas de décès ou de blessures corporelles causés à des personnes transportées à bord d'un navire d'une jauge brute inférieure à 300 autrement que sous le régime d'un contrat de transport de passagers, est fixée à la plus élevée des sommes suivantes : a) 2 000 000 d'unités de compte; b) le produit de 175 000 unités de compte par : (i) le nombre de passagers que peut transporter le navire aux termes de tout document maritime canadien requis au titre de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> , (ii) le nombre de personnes à bord du navire, si aucun document maritime canadien n'est requis au titre de cette loi.	Créances — sans contrat de transport

Exception	<p>(3) Subsection (2) does not apply in respect of</p> <p>(a) the master of a ship, a member of a ship's crew — or any other person employed or engaged in any capacity on the business of a ship — when they are carried on board the ship;</p> <p>(b) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose;</p> <p>(c) a person carried on board a ship in pursuance of the obligation on the master to carry shipwrecked, distressed or other persons or by reason of any circumstances that neither the master nor the owner could have prevented;</p> <p>(c.1) a stowaway, a trespasser or any other person who boards a ship without the consent or knowledge of the master or the owner; or</p> <p>(d) a person who is a member of a class of persons prescribed under paragraph 34.1(a).</p> <p>2001, c. 6, s. 28; 2009, c. 21, s. 3.</p>	<p>(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas dans le cas où la personne transportée :</p> <p>a) est le capitaine d'un navire, un membre de l'équipage ou toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire;</p> <p>b) est à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques;</p> <p>c) est à bord d'un navire soit en exécution de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des naufragés, des personnes en détresse ou d'autres personnes, soit par suite de circonstances que ni le capitaine ni le propriétaire ne pouvaient empêcher;</p> <p>c.1) est un passager clandestin, un intrus ou toute autre personne ayant monté à bord d'un navire sans le consentement ou à l'insu du capitaine ou du propriétaire;</p> <p>d) appartient à une catégorie prévue en vertu de l'alinéa 34.1a).</p> <p>2001, ch. 6, art. 28; 2009, ch. 21, art. 3.</p>	Exception
Other claims	<p>29. The maximum liability for maritime claims that arise on any distinct occasion involving a ship of less than 300 gross tonnage, other than claims referred to in section 28, is</p> <p>(a) \$1,000,000 in respect of claims for loss of life or personal injury; and</p> <p>(b) \$500,000 in respect of any other claims.</p> <p>2001, c. 6, s. 29, c. 26, s. 324; 2009, c. 21, s. 3.</p>	<p>29. La limite de responsabilité pour les créances maritimes — autres que celles mentionnées à l'article 28 — nées d'un même événement impliquant un navire d'une jauge brute inférieure à 300 est fixée à :</p> <p>a) 1 000 000 \$ pour les créances pour décès ou blessures corporelles;</p> <p>b) 500 000 \$ pour les autres créances.</p> <p>2001, ch. 6, art. 29, ch. 26, art. 324; 2009, ch. 21, art. 3.</p>	Autres créances
Calculation of tonnage	<p>29.1 For the purposes of sections 28 and 29, a ship's gross tonnage shall be calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, concluded at London on June 23, 1969, including any amendments, whenever they are made, to the Annexes or Appendix to that Convention.</p> <p>2009, c. 21, s. 3.</p>	<p>29.1 Pour l'application des articles 28 et 29, la jauge brute du navire est calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, conclue à Londres le 23 juin 1969, y compris les modifications dont les annexes ou l'appendice de cette convention peuvent faire l'objet, indépendamment du moment où elles sont apportées.</p> <p>2009, ch. 21, art. 3.</p>	Jauge brute du navire
<p>LIABILITY OF OWNERS OF DOCKS, CANALS AND PORTS</p>		<p>PROPRIÉTAIRES DE DOCKS, CANAUX OU PORTS</p>	
Limitation of liability	<p>30. (1) The maximum liability of an owner of a dock, canal or port, for a claim that arises on any distinct occasion for loss caused to a</p>	<p>30. (1) La limite de responsabilité du propriétaire d'un dock, d'un canal ou d'un port ou de la personne qui engage ainsi la responsabi-</p>	Limite de responsabilité

ship, or to any cargo or other property on board a ship, is the greater of

- (a) \$2,000,000, and
- (b) the amount calculated by multiplying \$1,000 by the number of tons of the gross tonnage of the largest ship that is at the time of the loss, or had been within a period of five years before that time, within the area of the dock, canal or port over which the owner had control or management.

Calculation of tonnage

(2) For the purposes of subsection (1), a ship's gross tonnage shall be calculated in the manner described in section 29.1.

Application

(3) The maximum liability specified in subsection (1) also applies to any person for whose act or omission the owner is responsible.

Conduct barring limitation

(4) This section does not apply to an owner, or a person for whose act or omission the owner is responsible, if it is proved that the loss resulted from the personal act or omission of that owner or that person, as the case may be, committed with intent to cause the loss or recklessly and with knowledge that the loss would probably result.

Meaning of terms

- (5) For the purposes of this section,
 - (a) "dock" includes wet docks and basins, tidal-docks and basins, locks, cuts, entrances, dry docks, graving docks, gridirons, slips, quays, wharfs, piers, stages, landing places, jetties and synchrolifts; and
 - (b) "owner of a dock, canal or port" includes any person or authority having the control or management of the dock, canal or port and any ship repairer using the dock, canal or port.

2001, c. 6, s. 30; 2009, c. 21, s. 4.

AMENDMENT OF MAXIMUM LIABILITY

Amendment of limits

31. (1) The Governor in Council may, by regulation, amend Schedule 1 to implement an amendment that is made in accordance with Article 8 of the Protocol to any of the limits of liability that are specified in paragraph 1 of Arti-

té de ce dernier, en cas de perte causée à un navire, à sa cargaison ou aux autres biens à bord, pour les créances nées d'un même événement, est fixée au plus élevé des montants suivants :

- a) 2 000 000 \$;
- b) le produit de 1 000 \$ par le nombre de tonneaux de jauge brute du plus grand navire à s'être trouvé, au moment de la perte ou au cours des cinq années précédentes, dans la zone où est situé le dock, le canal ou le port.

Jauge brute du navire

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la jauge brute du navire est calculée de la façon prévue à l'article 29.1.

Application

(3) La limite de responsabilité visée au paragraphe (1) s'applique aussi à toute personne qui, par son fait — acte ou omission —, engage la responsabilité du propriétaire.

Non-application

(4) Le présent article ne s'applique pas s'il est prouvé que la perte est imputable au fait personnel — acte ou omission — du propriétaire ou de la personne qui engage ainsi la responsabilité de ce dernier, fait que l'un ou l'autre a commis soit dans l'intention de provoquer une telle perte, soit avec insouciance et tout en sachant qu'une telle perte se produirait probablement.

Assimilation

- (5) Pour l'application du présent article :
 - a) sont assimilés aux docks les bassins à flot et darses, les bassins d'échouage et bassins de marée, les écluses, les tranchées, les entrées, les cales sèches, les bassins de carénage, les bassins de radoub, les grils de carénage, les cales de halage, les appontements, les quais, les jetées, les embarcadères, les pontons d'embarquement, les môles et les synchrolifts;
 - b) sont assimilés au propriétaire d'un dock, d'un canal ou d'un port toute personne ou toute autorité ayant la régie ou la gestion d'un dock, d'un canal ou d'un port ainsi que tout réparateur de navires qui s'en sert.

2001, ch. 6, art. 30; 2009, ch. 21, art. 4.

MODIFICATION DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Modification des limites

31. (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier l'annexe 1 pour mettre en œuvre toute modification, faite en conformité avec l'article 8 du Protocole, des limites de res-

Amendment of sections 28, 29 and 30	<p>cle 6 or paragraph 1 of Article 7 of the Convention.</p> <p>(2) The Governor in Council may, by regulation, amend the limits of liability set out in sections 28, 29 and 30.</p> <p>2001, c. 6, s. 31; 2009, c. 21, s. 5.</p>	<p>ponsabilité prévues au paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention.</p> <p>(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier les limites de responsabilité prévues aux articles 28, 29 et 30.</p> <p>2001, ch. 6, art. 31; 2009, ch. 21, art. 5.</p>	Modification des articles 28, 29 et 30
PROCEDURE		PROCÉDURE	
Jurisdiction of Admiralty Court	<p>32. (1) The Admiralty Court has exclusive jurisdiction with respect to any matter relating to the constitution and distribution of a limitation fund under Articles 11 to 13 of the Convention.</p>	<p>32. (1) La Cour d’amirauté a compétence exclusive pour trancher toute question relative à la constitution et à la répartition du fonds de limitation aux termes des articles 11 à 13 de la Convention.</p>	Compétence exclusive de la Cour d’amirauté
Right to assert limitation defence	<p>(2) Where a claim is made or apprehended against a person in respect of liability that is limited by section 28, 29 or 30 of this Act or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, that person may assert the right to limitation of liability in a defence filed, or by way of action or counterclaim for declaratory relief, in any court of competent jurisdiction in Canada.</p>	<p>(2) Lorsque la responsabilité d’une personne est limitée aux termes des articles 28, 29 ou 30 de la présente loi ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, relativement à une créance — réelle ou appréhendée —, cette personne peut se prévaloir de ces dispositions en défense, ou dans le cadre d’une action ou demande reconventionnelle pour obtenir un jugement déclaratoire, devant tout tribunal compétent au Canada.</p>	Droit d’invoquer la limite de responsabilité
Powers of Admiralty Court	<p>33. (1) Where a claim is made or apprehended against a person in respect of liability that is limited by section 28 or 29 of this Act or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, the Admiralty Court, on application by that person or any other interested person, including a person who is a party to proceedings in relation to the same subject-matter before another court, tribunal or authority, may take any steps it considers appropriate, including</p> <p>(a) determining the amount of the liability and providing for the constitution and distribution of a fund under Articles 11 and 12 of the Convention;</p> <p>(b) joining interested persons as parties to the proceedings, excluding any claimants who do not make a claim within a certain time, requiring security from the person claiming limitation of liability or from any other interested person and requiring the payment of any costs; and</p> <p>(c) enjoining any person from commencing or continuing proceedings in any court, tribunal or authority other than the Admiralty Court in relation to the same subject-matter.</p>	<p>33. (1) Lorsque la responsabilité d’une personne est limitée aux termes des articles 28 ou 29 de la présente loi ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, relativement à une créance — réelle ou appréhendée —, la Cour d’amirauté peut, à la demande de cette personne ou de tout autre intéressé — y compris une partie à une procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité —, prendre toute mesure qu’elle juge indiquée, notamment :</p> <p>a) déterminer le montant de la responsabilité et faire le nécessaire pour la constitution et la répartition du fonds de limitation correspondant, conformément aux articles 11 et 12 de la Convention;</p> <p>b) joindre tout intéressé comme partie à la procédure, exclure tout créancier forclos, exiger une garantie des parties invoquant la limitation de responsabilité ou de tout autre intéressé et exiger le paiement des frais;</p> <p>c) empêcher toute personne d’intenter ou de continuer quelque procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité.</p>	Pouvoirs de la Cour d’amirauté

Court may postpone distribution	(2) In providing for the distribution of a fund under paragraph (1)(a) in relation to any liability, the Admiralty Court may, having regard to any claim that may subsequently be established before a court, tribunal or other authority outside Canada in respect of that liability, postpone the distribution of any part of the fund that it considers appropriate.	(2) En ce qui a trait à la répartition du fonds de limitation visé à l'alinéa (1)a), la Cour d'amirauté peut, compte tenu de toute créance qui peut subséquemment être établie devant tout tribunal ou autre autorité d'un pays étranger, différer la répartition du montant qu'elle juge indiqué.	Répartition différée
Lien and other rights	(3) No lien or other right in respect of a ship or other property affects the proportions in which a fund is distributed by the Admiralty Court.	(3) Aucun privilège ni autre droit à l'égard d'un navire ou d'un bien quelconque ne peut modifier les proportions selon lesquelles le fonds est réparti par la Cour d'amirauté.	Privilège et autres droits
Procedural matters	(4) The Admiralty Court may (a) make any rule of procedure it considers appropriate with respect to proceedings before it under this section; and (b) determine what form of guarantee it considers to be adequate for the purposes of paragraph 2 of Article 11 of the Convention.	(4) La Cour d'amirauté peut : a) établir les règles de procédure qu'elle juge utiles relativement à toute affaire dont elle est saisie au titre du présent article; b) déterminer quelle garantie elle estime acceptable pour l'application du paragraphe 2 de l'article 11 de la Convention.	Procédure
Interest	(5) For the purposes of Article 11 of the Convention, interest is payable at the rate prescribed under the <i>Income Tax Act</i> for amounts payable by the Minister of National Revenue as refunds of overpayments of tax under that Act.	(5) Pour l'application de l'article 11 de la Convention, l'intérêt est calculé au taux fixé en vertu de la <i>Loi de l'impôt sur le revenu</i> sur les sommes à verser par le ministre du Revenu national à titre de remboursement de paiements d'impôt en trop au titre de cette loi.	Intérêt
Release of ships, etc.	34. (1) Where a ship or other property is released under paragraph 2 of Article 13 of the Convention, in any case other than one in which a fund has been constituted in a place described in paragraphs (a) to (d) of that Article, the person who applied for the release is deemed to have submitted to the jurisdiction of the court that ordered the release for the purpose of determining the claim.	34. (1) La personne qui a obtenu mainlevée à l'égard d'un navire ou autre bien conformément au paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention est réputée, sauf dans les cas où le fonds de limitation a été constitué dans un des lieux visés aux alinéas a) à d) de ce paragraphe, avoir saisi de sa créance le tribunal qui a donné mainlevée.	Mainlevée
Limitation fund in state other than Canada	(2) In considering whether to release a ship or other property referred to in subsection (1), the court shall not have regard to a limitation fund constituted in a country other than Canada unless the court is satisfied that the country is a State Party to the Convention.	(2) Saisi de la demande de mainlevée visée au paragraphe (1), le tribunal prend en considération la constitution d'un fonds de limitation dans un pays étranger seulement s'il est convaincu que le pays en question est un État partie à la Convention.	Fonds de limitation dans un pays étranger

REGULATIONS

RÈGLEMENTS

Governor in Council	34.1 The Governor in Council may make regulations (a) prescribing classes of persons for the purpose of paragraph 28(3)(d); and	34.1 Le gouverneur en conseil peut, par règlement : a) prévoir des catégories de personnes pour l'application de l'alinéa 28(3)d);	Gouverneur en conseil
---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------

(b) generally for carrying out the purposes and provisions of this Part.

2009, c. 21, s. 6.

b) d'une façon générale, prendre toute autre mesure d'application de la présente partie.

2009, ch. 21, art. 6.

PART 4

LIABILITY FOR CARRIAGE OF PASSENGERS BY WATER

INTERPRETATION

Definitions **35.** The definitions in this section apply in this Part.

“Convention”
« *Convention* » “Convention” means the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, concluded at Athens on December 13, 1974, as amended by the Protocol, Articles 1 to 22 of which Convention are set out in Part 1 of Schedule 2.

“Protocol”
« *Protocole* » “Protocol” means the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, concluded at London on March 29, 1990, Articles III and VIII of which are set out in Part 2 of Schedule 2.

Extended meaning of expressions **36.** (1) For the purposes of this Part and Articles 1 to 22 of the Convention,

(a) the definition “ship” in Article 1 of the Convention shall be read as including any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation, whether seagoing or not, but not including an air cushion vehicle or a vessel propelled manually by paddles or oars; and

(b) in the definition “contract of carriage” in Article 1 of the Convention, the expression “carriage by sea” shall be read as “carriage by water”.

Owners of ships (2) For greater certainty, in the application of the Convention under this Part, Article 19 of the Convention applies to owners of all ships, whether seagoing or not.

Inconsistency (3) In the event of any inconsistency between this section and sections 35 and 37 to 40 of this Act and Articles 1 to 22 of the Convention, those sections prevail to the extent of the inconsistency.

2001, c. 6, s. 36; 2009, c. 21, s. 7.

PARTIE 4

RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE PASSAGERS PAR EAU

DÉFINITIONS ET DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

Définitions **35.** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« Convention » La Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages conclue à Athènes le 13 décembre 1974 — dans sa version modifiée par le Protocole — dont les articles 1 à 22 figurent à la partie 1 de l'annexe 2.

« Protocole » Le Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages conclu à Londres le 29 mars 1990, dont les articles III et VIII figurent à la partie 2 de l'annexe 2.

36. (1) Pour l'application de la présente partie et des articles 1 à 22 de la Convention :

a) la définition de « navire », à l'article 1 de la Convention, vise notamment un bâtiment ou une embarcation — de mer ou non — conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, à l'exclusion des bâtiments propulsés manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons et des aéroglisseurs;

b) dans la définition de « contrat de transport », à l'article 1 de la Convention, la mention de « transport par mer » vaut mention de « transport par eau ».

(2) Pour l'application de la Convention à l'égard de la présente partie, il est entendu que l'article 19 de la Convention s'applique au propriétaire d'un navire, de mer ou non.

(3) Le présent article et les articles 35 et 37 à 40 l'emportent sur les dispositions incompatibles des articles 1 à 22 de la Convention.

2001, ch. 6, art. 36; 2009, ch. 21, art. 7.

Définitions

« Convention »
« *Convention* »

« Protocole »
« *Protocole* »

Extension de sens

Propriétaires de navires

Incompatibilité

	APPLICATION	CHAMP D'APPLICATION	
Force of law	37. (1) Articles 1 to 22 of the Convention have the force of law in Canada.	37. (1) Les articles 1 à 22 de la Convention ont force de loi au Canada.	Force de loi
Extended application	<p>(2) Articles 1 to 22 of the Convention also apply in respect of</p> <p>(a) the carriage by water, under a contract of carriage, of passengers or of passengers and their luggage from one place in Canada to the same or another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada; and</p> <p>(b) the carriage by water, otherwise than under a contract of carriage, of persons or of persons and their luggage, excluding</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) the master of a ship, a member of a ship's crew or any other person employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of the ship,</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose,</p> <p style="padding-left: 20px;">(iii) a person carried on board a ship in pursuance of the obligation on the master to carry shipwrecked, distressed or other persons or by reason of any circumstances that neither the master nor the owner could have prevented, and</p> <p style="padding-left: 20px;">(iv) a stowaway, a trespasser or any other person who boards a ship without the consent or knowledge of the master or the owner.</p> <p>2001, c. 6, s. 37; 2009, c. 21, s. 8.</p>	<p>(2) Les articles 1 à 22 de la Convention s'appliquent également :</p> <p>a) au transport par eau — prévu par un contrat de transport — de passagers ou de passagers et de leurs bagages d'un lieu au Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;</p> <p>b) faute de contrat de transport, au transport par eau de personnes ou de personnes et de leurs bagages sur un navire, à l'exception :</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) du capitaine du navire, de tout membre de l'équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire,</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) d'une personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques,</p> <p style="padding-left: 20px;">(iii) d'une personne transportée à bord d'un navire soit en exécution de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des naufragés, des personnes en détresse ou d'autres personnes, soit par suite de circonstances que ni le capitaine ni le propriétaire ne pouvaient empêcher,</p> <p style="padding-left: 20px;">(iv) d'un passager clandestin, d'un intrus ou de toute autre personne ayant monté à bord d'un navire sans le consentement ou à l'insu du capitaine ou du propriétaire.</p> <p>2001, ch. 6, art. 37; 2009, ch. 21, art. 8.</p>	Application étendue
Exception — adventure tourism activities	37.1 (1) This Part does not apply to an adventure tourism activity that meets the following conditions:	37.1 (1) La présente partie ne s'applique pas à l'activité de tourisme d'aventure qui réunit les conditions suivantes :	Exclusion — tourisme d'aventure
	<p>(a) it exposes participants to an aquatic environment;</p> <p>(b) it normally requires safety equipment and procedures beyond those normally used in the carriage of passengers;</p> <p>(c) participants are exposed to greater risks than passengers are normally exposed to in the carriage of passengers;</p>	<p>a) l'activité met les participants en contact avec le milieu aquatique;</p> <p>b) l'activité exige normalement des procédures et de l'équipement de sécurité qui vont au-delà de ce qui est normalement prévu dans le cadre d'activités de transport de passagers;</p> <p>c) les participants sont exposés à de plus grands risques que ceux auxquels les passa-</p>	

(d) its risks have been presented to the participants and they have accepted in writing to be exposed to them; and

(e) any condition prescribed under paragraph 39(c).

gers sont normalement exposés dans le cadre d'activités de transport de passagers;

d) les risques ont été présentés aux participants et ceux-ci les ont acceptés par écrit;

e) il est satisfait à toute condition prévue au titre de l'alinéa 39c).

Exception —
persons

(2) This Part does not apply to the carriage of a sail trainee or a person who is a member of a class of persons prescribed under paragraph 39(d).

2009, c. 21, s. 9.

(2) La présente partie ne s'applique pas dans le cas du transport d'un stagiaire en navigation à voile ou d'une personne appartenant à une catégorie prévue au titre de l'alinéa 39d).

2009, ch. 21, art. 9.

Exclusion —
personnes

State Party to
the Convention

38. For purposes of the application of the Convention, Canada is a State Party to the Convention.

38. Pour l'application de la Convention, le Canada est un État partie à la Convention.

État partie à la
Convention

REGULATIONS AND ORDERS

RÈGLEMENTS ET DÉCRETS

Governor in
Council

39. The Governor in Council may make regulations

(a) respecting insurance or other financial security to be maintained in respect of classes of carriage, ships or persons to cover liability under this Part up to the maximum amount set out in it;

(b) respecting the form and manner in which proof of insurance or other financial security is provided;

(c) prescribing any condition for the purpose of subsection 37.1(1);

(d) prescribing classes of persons for the purpose of subsection 37.1(2); and

(e) generally for carrying out the purposes and provisions of this Part.

2001, c. 6, s. 39; 2009, c. 21, s. 10.

39. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements :

a) concernant l'assurance ou autre garantie financière à contracter à l'égard des catégories de transports, de navires ou de personnes pour couvrir la responsabilité visée à la présente partie jusqu'à concurrence du montant qui y est fixé;

b) concernant les modalités de présentation de la preuve de l'assurance ou autre garantie financière;

c) prévoyant les conditions pour l'application du paragraphe 37.1(1);

d) prévoyant des catégories de personnes pour l'application du paragraphe 37.1(2);

e) d'une façon générale, en vue de toute autre mesure d'application de la présente partie.

2001, ch. 6, art. 39; 2009, ch. 21, art. 10.

Gouverneur en
conseil

Amendment of
limits

40. The Governor in Council may, by regulation, amend Schedule 2 to implement an amendment that is made in accordance with Article VIII of the Protocol to any of the limits of liability that are specified in paragraph 1 of Article 7 or in Article 8 of the Convention, including the deductibles referred to in that Article 8.

2001, c. 6, s. 40; 2009, c. 21, s. 10.

40. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier l'annexe 2 pour mettre en œuvre toute modification, faite en conformité avec l'article VIII du Protocole, des limites de responsabilité prévues au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, notamment de la franchise visée à ce dernier article.

2001, ch. 6, art. 40; 2009, ch. 21, art. 10.

Modification des
limites de
responsabilité

PART 5

LIABILITY FOR CARRIAGE OF GOODS
BY WATER

INTERPRETATION

Definitions	41. The definitions in this section apply in this Part.
“Hague-Visby Rules” « règles de La Haye-Visby »	“Hague-Visby Rules” means the rules set out in Schedule 3 and embodied in the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, concluded at Brussels on August 25, 1924, in the Protocol concluded at Brussels on February 23, 1968, and in the additional Protocol concluded at Brussels on December 21, 1979.
“Hamburg Rules” « règles de Hambourg »	“Hamburg Rules” means the rules set out in Schedule 4 and embodied in the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, concluded at Hamburg on March 31, 1978.
Other statutory limitations of liability	42. Nothing in this Part affects the operation of any other Part of this Act, or section 250 of the <i>Canada Shipping Act, 2001</i> , or a provision of any other Act or regulation that limits the liability of owners of ships. 2001, c. 6, s. 42, c. 26, s. 324.

HAGUE-VISBY RULES

Effect	43. (1) The Hague-Visby Rules have the force of law in Canada in respect of contracts for the carriage of goods by water between different states as described in Article X of those Rules.
Extended application	(2) The Hague-Visby Rules also apply in respect of contracts for the carriage of goods by water from one place in Canada to another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada, unless there is no bill of lading and the contract stipulates that those Rules do not apply.
Meaning of “Contracting State”	(3) For the purposes of this section, the expression “Contracting State” in Article X of the Hague-Visby Rules includes Canada and any state that, without being a Contracting State, gives the force of law to the rules embodied in the International Convention for the Unification

PARTIE 5

RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE
TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR
EAU

DÉFINITIONS ET DISPOSITION INTERPRÉTATIVE

Définitions	41. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.	Définitions
« règles de Hambourg »	Les règles figurant à l’annexe 4 et faisant partie de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, conclue à Hambourg le 31 mars 1978.	« règles de Hambourg » “Hamburg Rules”
« règles de La Haye-Visby »	Les règles figurant à l’annexe 3 et faisant partie de la Convention internationale pour l’unification de certaines règles en matière de connaissance, conclue à Bruxelles le 25 août 1924, du protocole de Bruxelles conclu le 23 février 1968 et du protocole supplémentaire de Bruxelles conclu le 21 décembre 1979.	« règles de La Haye-Visby » “Hague-Visby Rules”
Dispositions limitant la responsabilité des propriétaires	42. La présente partie ne porte pas atteinte à l’application des autres parties de la présente loi et de l’article 250 de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> ainsi que de toute autre disposition législative ou réglementaire limitant la responsabilité des propriétaires de navires. 2001, ch. 6, art. 42, ch. 26, art. 324.	Dispositions limitant la responsabilité des propriétaires

RÈGLES DE LA HAYE-VISBY

Force de loi	43. (1) Les règles de La Haye-Visby ont force de loi au Canada à l’égard des contrats de transport de marchandises par eau conclus entre les différents États selon les règles d’application visées à l’article X de ces règles.	Force de loi
Application étendue	(2) Les règles de La Haye-Visby s’appliquent également aux contrats de transport de marchandises par eau d’un lieu au Canada à un autre lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l’extérieur du Canada, à moins qu’ils ne soient pas assortis d’un connaissance et qu’ils stipulent que les règles ne s’appliquent pas.	Application étendue
Définition de « État contractant »	(3) Pour l’application du présent article, « État contractant », à l’article X des règles de La Haye-Visby, vise, outre le Canada, tout État qui, n’étant pas lui-même un État contractant, donne force de loi à ces règles, qu’il donne ou	Définition de « État contractant »

of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, concluded at Brussels on August 25, 1924 and in the Protocol concluded at Brussels on February 23, 1968, regardless of whether that state gives the force of law to the additional Protocol concluded at Brussels on December 21, 1979.

non force de loi au protocole supplémentaire de Bruxelles conclu le 21 décembre 1979.

Replacement by Hamburg Rules

(4) The Hague-Visby Rules do not apply in respect of contracts entered into after the coming into force of section 45.

(4) Ne sont pas assujettis aux règles de La Haye-Visby les contrats conclus après l'entrée en vigueur de l'article 45.

Remplacement par les règles de Hambourg

HAMBURG RULES

RÈGLES DE HAMBOURG

Report to Parliament

44. The Minister shall, before January 1, 2005 and every five years afterwards, consider whether the Hague-Visby Rules should be replaced by the Hamburg Rules and cause a report setting out the results of that consideration to be laid before each House of Parliament.

44. Avant le 1^{er} janvier 2005, et par la suite tous les cinq ans, le ministre examine la possibilité de remplacer les règles de La Haye-Visby par celles de Hambourg et fait déposer un rapport sur ses conclusions devant chaque chambre du Parlement.

Rapport au Parlement

Effect

45. (1) The Hamburg Rules have the force of law in Canada in respect of contracts for the carriage of goods by water between different states as described in Article 2 of those Rules.

45. (1) Les règles de Hambourg ont force de loi au Canada à l'égard des contrats de transport de marchandises par eau conclus entre les différents États selon les règles d'application visées à l'article 2 de ces règles.

Force de loi

Extended application

(2) The Hamburg Rules also apply in respect of contracts for the carriage of goods by water from one place in Canada to another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada, unless the contract stipulates that those Rules do not apply.

(2) Les règles de Hambourg s'appliquent également aux contrats de transport de marchandises par eau d'un lieu au Canada à un autre lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada, à moins qu'ils stipulent que les règles ne s'appliquent pas.

Application étendue

Meaning of "Contracting State"

(3) For the purposes of this section, the expression "Contracting State" in Article 2 of the Hamburg Rules includes Canada and any state that gives the force of law to those Rules without being a Contracting State to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.

(3) Pour l'application du présent article, « État contractant », à l'article 2 des règles de Hambourg, vise, outre le Canada, tout État qui, n'étant pas lui-même un État contractant de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, donne force de loi à ces règles.

Définition de « État contractant »

References to "sea"

(4) For the purposes of this section, the word "sea" in the Hamburg Rules shall be read as "water".

(4) Pour l'application du présent article, la mention de « mer » dans les règles de Hambourg vaut mention de « eau ».

Mention de « mer »

Signatures

(5) For the purposes of this section, paragraph 3 of article 14 of the Hamburg Rules applies in respect of the documents referred to in article 18 of those Rules.

(5) Pour l'application du présent article, le paragraphe 3 de l'article 14 des règles de Hambourg s'applique aux documents visés à leur article 18.

Signature

INSTITUTION OF PROCEEDINGS IN CANADA

PROCÉDURE INTENTÉE AU CANADA

Claims not subject to Hamburg Rules

46. (1) If a contract for the carriage of goods by water to which the Hamburg Rules do not apply provides for the adjudication or arbitration of claims arising under the contract in a

46. (1) Lorsqu'un contrat de transport de marchandises par eau, non assujetti aux règles de Hambourg, prévoit le renvoi de toute créance découlant du contrat à une cour de jus-

Créances non assujetties aux règles de Hambourg

place other than Canada, a claimant may institute judicial or arbitral proceedings in a court or arbitral tribunal in Canada that would be competent to determine the claim if the contract had referred the claim to Canada, where

(a) the actual port of loading or discharge, or the intended port of loading or discharge under the contract, is in Canada;

(b) the person against whom the claim is made resides or has a place of business, branch or agency in Canada; or

(c) the contract was made in Canada.

(2) Notwithstanding subsection (1), the parties to a contract referred to in that subsection may, after a claim arises under the contract, designate by agreement the place where the claimant may institute judicial or arbitral proceedings.

Agreement to designate

tice ou à l'arbitrage en un lieu situé à l'étranger, le réclamant peut, à son choix, intenter une procédure judiciaire ou arbitrale au Canada devant un tribunal qui serait compétent dans le cas où le contrat aurait prévu le renvoi de la créance au Canada, si l'une ou l'autre des conditions suivantes existe :

a) le port de chargement ou de déchargement — prévu au contrat ou effectif — est situé au Canada;

b) l'autre partie a au Canada sa résidence, un établissement, une succursale ou une agence;

c) le contrat a été conclu au Canada.

(2) Malgré le paragraphe (1), les parties à un contrat visé à ce paragraphe peuvent d'un commun accord désigner, postérieurement à la créance née du contrat, le lieu où le réclamant peut intenter une procédure judiciaire ou arbitrale.

Accord

PART 6

LIABILITY AND COMPENSATION FOR POLLUTION

DIVISION 1

INTERNATIONAL CONVENTIONS

Interpretation

Definitions

47. (1) The following definitions apply in this Division.

“Bunkers Convention”
« Convention sur les hydrocarbures de soute »

“Bunkers Convention” means the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, concluded at London on March 23, 2001.

“Civil Liability Convention”
« Convention sur la responsabilité civile »

“Civil Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, concluded at London on November 27, 1992, Article V of which was amended by the Resolution adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization on October 18, 2000.

“discharge”
« rejet »

“discharge”, in relation to oil and bunker oil, means a discharge of oil or bunker oil that directly or indirectly results in the oil or bunker oil entering the water, and includes spilling, leaking, pumping, pouring, emitting, emptying, throwing and dumping.

PARTIE 6

RESPONSABILITÉ ET INDEMNISATION EN MATIÈRE DE POLLUTION

SECTION 1

CONVENTIONS INTERNATIONALES

Définitions et interprétation

Définitions

47. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

«Convention sur la responsabilité civile» La Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclue à Londres le 27 novembre 1992, dont l'article V a été modifié par la résolution adoptée par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale le 18 octobre 2000.

« Convention sur la responsabilité civile »
“Civil Liability Convention”

«Convention sur le Fonds international» La Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclue à Londres le 27 novembre 1992, dont l'article 4 a été modifié par la résolution adoptée par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale le 18 octobre 2000.

« Convention sur le Fonds international »
“Fund Convention”

<p>“Fund Convention” « Convention sur le Fonds international »</p>	<p>“Fund Convention” means the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, concluded at London on November 27, 1992, Article 4 of which was amended by the Resolution adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization on October 18, 2000.</p>	<p>«Convention sur les hydrocarbures de soute» La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, conclue à Londres le 23 mars 2001.</p>	<p>« Convention sur les hydrocarbures de soute » “Bunkers Convention”</p>
<p>“in bulk” « en vrac »</p>	<p>“in bulk” means in a hold or tank that is part of a ship’s structure, without any intermediate form of containment.</p>	<p>«en vrac» Dans une cale ou une citerne faisant partie de la structure du navire, sans contenant intermédiaire.</p>	<p>« en vrac » “in bulk”</p>
<p>“International Fund” « Fonds international »</p>	<p>“International Fund” means the International Oil Pollution Compensation Fund, 1992 established by Article 2 of the Fund Convention.</p>	<p>«Fonds complémentaire» Le Fonds complémentaire international d’indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constitué par l’article 2 du Protocole portant création d’un Fonds complémentaire.</p>	<p>« Fonds complémentaire » “Supplementary Fund”</p>
<p>“owner” Version anglaise seulement</p>	<p>“owner” (a) in relation to the Civil Liability Convention, has the same meaning as in Article I of that Convention; (b) in relation to the Fund Convention, has the same meaning as in Article I of the Civil Liability Convention and as shipowner within the meaning of the Fund Convention; (c) in relation to the Supplementary Fund Protocol, has the same meaning as in Article I of the Civil Liability Convention; and (d) in relation to the Bunkers Convention, has the same meaning as the definition “Shipowner” in Article 1 of that Convention.</p>	<p>«Fonds international» Le Fonds international d’indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constitué par l’article 2 de la Convention sur le Fonds international.</p>	<p>« Fonds international » “International Fund”</p>
<p>“Supplementary Fund” « Fonds complémentaire »</p>	<p>“Supplementary Fund” means the International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund, 2003 established by Article 2 of the Supplementary Fund Protocol.</p>	<p>«Protocole portant création d’un Fonds complémentaire» Le Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d’un Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclu à Londres le 16 mai 2003.</p>	<p>« Protocole portant création d’un Fonds complémentaire » “Supplementary Fund Protocol”</p>
<p>“Supplementary Fund Protocol” « Protocole portant création d’un Fonds complémentaire »</p>	<p>“Supplementary Fund Protocol” means the Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, concluded at London on May 16, 2003.</p>	<p>«rejet» S’agissant d’un hydrocarbure ou d’un hydrocarbure de soute, rejet d’un hydrocarbure ou d’un hydrocarbure de soute qui, directement ou indirectement, atteint l’eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.</p>	<p>« rejet » “discharge”</p>
<p>Words and expressions defined</p>	<p>(2) For the purposes of this Division and unless otherwise provided, words and expressions used in this Division have the same meaning as in the following applicable conventions: (a) Article I of the Civil Liability Convention; (b) Article 1 of the Fund Convention; (c) Article 1 of the Supplementary Fund Protocol; and (d) Article 1 of the Bunkers Convention.</p>	<p>(2) Pour l’application de la présente section et sauf indication contraire, les termes non définis s’entendent au sens des dispositions ci-après des conventions applicables suivantes : a) article premier de la Convention sur la responsabilité civile; b) article premier de la Convention sur le Fonds international; c) article premier du Protocole portant création d’un Fonds complémentaire;</p>	<p>Termes</p>

Inconsistency	<p>(3) In the event of an inconsistency between this section and sections 48 to 74 and 79 to 90 and the Civil Liability Convention, the Fund Convention, the Supplementary Fund Protocol or the Bunkers Convention, those sections prevail to the extent of the inconsistency.</p> <p>2001, c. 6, s. 47; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>d) article 1 de la Convention sur les hydrocarbures de soute.</p> <p>(3) Le présent article et les articles 48 à 74 et 79 à 90 l'emportent sur les dispositions incompatibles de la Convention sur la responsabilité civile, de la Convention sur le Fonds international, du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire et de la Convention sur les hydrocarbures de soute.</p> <p>2001, ch. 6, art. 47; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Incompatibilité
<i>Civil Liability Convention</i>		<i>Convention sur la responsabilité civile</i>	
Force of law	<p>48. Articles I to XI, XII <i>bis</i> and 15 of the Civil Liability Convention — that are set out in Schedule 5 — have the force of law in Canada.</p> <p>2001, c. 6, s. 48; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>48. Les articles I à XI, XII <i>bis</i> et 15 de la Convention sur la responsabilité civile — lesquels figurent à l'annexe 5 — ont force de loi au Canada.</p> <p>2001, ch. 6, art. 48; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Force de loi
Contracting State	<p>49. (1) For the purposes of the application of the Civil Liability Convention, Canada is a Contracting State.</p>	<p>49. (1) Pour l'application de la Convention sur la responsabilité civile, le Canada est un État contractant.</p>	État contractant
Appropriate authority	<p>(2) For the purposes of the application of Article VII of that Convention, the Minister is the appropriate authority for Canada.</p> <p>2001, c. 6, s. 49; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) Pour l'application de l'article VII de cette convention, le ministre est l'autorité compétente en ce qui concerne le Canada.</p> <p>2001, ch. 6, art. 49; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Autorité compétente
Schedule 5 — limits amendment	<p>50. The Governor in Council may, by regulation, amend Schedule 5 to implement an amendment — to the limits of liability that are specified in paragraph 1 of Article V of the Civil Liability Convention — that is made in accordance with Article 15 of that Convention.</p> <p>2001, c. 6, s. 50; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>50. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier l'annexe 5 pour mettre en œuvre toute modification, faite en conformité avec l'article 15 de la Convention sur la responsabilité civile, des limites de responsabilité fixées au paragraphe 1 de l'article V de cette convention.</p> <p>2001, ch. 6, art. 50; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Modification des limites fixées à l'annexe 5
Liability for pollution and related costs	<p>51. The liability of the owner of a ship in relation to preventive measures, for the purposes of the Civil Liability Convention, also includes</p> <p>(a) the costs and expenses incurred by the Minister of Fisheries and Oceans, a response organization within the meaning of section 165 of the <i>Canada Shipping Act, 2001</i>, any other person in Canada or any person in a state, other than Canada, that is a party to that Convention in respect of measures taken to prevent, repair, remedy or minimize pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of oil from it, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures; and</p>	<p>51. La responsabilité du propriétaire d'un navire à l'égard des mesures de sauvegarde prévue par la Convention sur la responsabilité civile vise également :</p> <p>a) les frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans, un organisme d'intervention au sens de l'article 165 de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>, toute autre personne au Canada ou toute personne d'un État étranger partie à cette convention pour la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution causée par le navire, y compris les mesures en prévision de rejets d'hydrocarbures causés par le navire, pour autant que ces frais et ces me-</p>	Responsabilité en matière de pollution et frais connexes

(b) in relation to oil, the costs and expenses incurred by

(i) the Minister of Fisheries and Oceans in respect of measures taken under paragraph 180(1)(a) of the *Canada Shipping Act, 2001*, in respect of any monitoring under paragraph 180(1)(b) of that Act or in relation to any direction given under paragraph 180(1)(c) of that Act to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures, or

(ii) any other person in respect of the measures that they were directed to take or refrain from taking under paragraph 180(1)(c) of the *Canada Shipping Act, 2001* to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures.

2001, c. 6, s. 51, c. 26, s. 324; 2009, c. 21, s. 11.

Admiralty Court's jurisdiction — limitation fund

52. (1) The Admiralty Court has exclusive jurisdiction with respect to any matter relating to the constitution and distribution of a limitation fund under the Civil Liability Convention.

Right to assert limitation defence

(2) When a claim is made or apprehended against a person in respect of liability that is limited under the Civil Liability Convention, that person may assert their right to a limitation of liability by constituting a fund as required under that Convention and filing a defence, or by way of action or counterclaim for declaratory relief, in the Admiralty Court.

Stay of proceedings

(3) When a fund is constituted in the Admiralty Court, any other court, where an action asserting limitation of liability under the Civil Liability Convention has been commenced, shall stay the proceedings and refer all claims under that Convention to the Admiralty Court.

2001, c. 6, s. 52; 2009, c. 21, s. 11.

Admiralty Court's powers

53. (1) When a claim is made or apprehended against a person in respect of liability that is limited under the Civil Liability Convention, the Admiralty Court, on application by that person or any other interested person, may take

mesures soient raisonnables, de même que les pertes ou dommages causés par ces mesures;

b) s'agissant des hydrocarbures, les frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures visées à l'alinéa 180(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la surveillance prévue à l'alinéa 180(1)b) de cette loi ou des ordres visés à l'alinéa 180(1)c) de la même loi et les frais supportés par toute autre personne à l'égard des mesures qu'il lui a été ordonné ou interdit de prendre aux termes de ce même alinéa, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que les pertes ou dommages causés par ces mesures.

2001, ch. 6, art. 51, ch. 26, art. 324; 2009, ch. 21, art. 11.

Compétence exclusive de la Cour d'amirauté

52. (1) La Cour d'amirauté a compétence exclusive pour trancher toute question relative à la constitution et à la répartition du fonds de limitation aux termes de la Convention sur la responsabilité civile.

Droit d'invoquer la limite de responsabilité

(2) Lorsque la responsabilité d'une personne est limitée aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, relativement à une créance — réelle ou appréhendée —, cette personne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en constituant le fonds de limitation requis au titre de cette convention et en présentant une défense, ou dans le cadre d'une action ou demande reconventionnelle pour obtenir un jugement déclaratoire, devant la Cour d'amirauté.

Suspension d'instance

(3) Une fois le fonds de limitation constitué auprès de la Cour d'amirauté, tout autre tribunal où a été intentée une action où est invoquée la limitation de responsabilité prévue par la Convention sur la responsabilité civile suspend l'instance et renvoie toute créance fondée sur cette convention à la Cour d'amirauté.

2001, ch. 6, art. 52; 2009, ch. 21, art. 11.

Pouvoirs de la Cour d'amirauté

53. (1) Lorsque la responsabilité d'une personne est limitée aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, relativement à une créance — réelle ou appréhendée —, la Cour d'amirauté peut, à la demande de cette per-

	any steps that it considers appropriate, including	sonne ou de tout autre intéressé, prendre toute mesure qu'elle juge indiquée, notamment :	
	(a) determining the amount of the liability and providing for the constitution and distribution of a fund under that Convention; and	a) déterminer le montant de la responsabilité et faire le nécessaire pour la constitution et la répartition du fonds de limitation correspondant, conformément à cette convention;	
	(b) joining interested persons as parties to the proceedings, excluding any claimants who do not make a claim within the time limits set out in Article VIII of that Convention, requiring security from the person claiming limitation of liability or from any other interested person and requiring the payment of any costs.	b) joindre tout intéressé comme partie à l'instance, exclure tout créancier forclos en application de l'article VIII de cette convention, exiger une garantie des parties invoquant la limitation de responsabilité ou de tout autre intéressé et exiger le paiement des frais.	
Admiralty Court may postpone distribution	(2) In providing for the distribution of a fund under paragraph (1)(a) in relation to any liability, the Admiralty Court may, having regard to any claim that may subsequently be established before a court, tribunal or other authority outside Canada in respect of that liability, postpone the distribution of any part of the fund that it considers appropriate.	(2) En ce qui a trait à la répartition du fonds de limitation visé à l'alinéa (1)a), la Cour d'amirauté peut, compte tenu de toute créance qui peut subséquemment être établie devant tout tribunal ou autre autorité d'un pays étranger, différer la répartition de la somme qu'elle juge indiquée.	Répartition différée
Procedural matters	(3) The Admiralty Court may (a) make any rule of procedure that it considers appropriate with respect to proceedings before it under this section; and (b) determine what form of guarantee it considers to be adequate for the purposes of paragraph 3 of Article V of the Civil Liability Convention.	(3) La Cour d'amirauté peut : a) établir les règles de procédure qu'elle juge utiles relativement à toute affaire dont elle est saisie au titre du présent article; b) déterminer quelle garantie elle estime acceptable pour l'application du paragraphe 3 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile.	Procédure
	2001, c. 6, s. 53; 2009, c. 21, s. 11.	2001, ch. 6, art. 53; 2009, ch. 21, art. 11.	
Public notice	54. (1) The person constituting the fund shall, as soon as feasible, give notice of the fund's constitution in the <i>Canada Gazette</i> and in a newspaper in general circulation in the region where the incident occurs.	54. (1) La personne qui constitue le fonds de limitation publie dès que possible un avis de la constitution dans la <i>Gazette du Canada</i> et dans un journal à grand tirage distribué dans la région où l'événement est survenu.	Avis public
Proof of notice	(2) Within 30 days after the fund's constitution, the person constituting it shall file the public notices in the Admiralty Court.	(2) Dans les trente jours suivant la constitution du fonds de limitation, il dépose à la Cour d'amirauté les avis publiés.	Preuve de publication
Court order in case of non-compliance	(3) The Admiralty Court may issue any order that it deems appropriate to remedy the failure of the person to give any of the required public notices or the inadequacy of a notice.	(3) Si la personne manque à son obligation de donner les avis ou si ceux-ci sont insuffisants, la Cour d'amirauté peut rendre toute ordonnance qu'elle juge indiquée afin d'y remédier.	Ordonnance en cas de défaut
	2001, c. 6, s. 54; SOR/2003-353; 2009, c. 21, s. 11.	2001, ch. 6, art. 54; DORS/2003-353; 2009, ch. 21, art. 11.	
Absence of certificate	55. (1) Unless a ship carries a certificate described in Article VII of the Civil Liability Convention issued in accordance with subsection 56(1), showing that a contract of insurance	55. (1) S'il n'est pas muni du certificat visé à l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile délivré en conformité avec le paragraphe 56(1) et attestant qu'il existe un contrat	Absence de certificat

or other security satisfying the requirements of that Article is in force in respect of a ship carrying, in bulk as cargo, more than 2 000 metric tons of oil, the ship must not

(a) enter or leave a port in Canadian waters or in Canada's exclusive economic zone or arrive at or leave an offshore terminal in Canadian waters or in Canada's exclusive economic zone; or

(b) if the ship is registered in Canada, enter or leave a port in any other state, whether or not the state is a party to that Convention, or arrive at or leave an offshore terminal

(i) in the territorial sea or internal waters of any such state, or

(ii) in the exclusive economic zone of any such state or, if the state has not established an exclusive economic zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of the state, and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

Certificate to be produced on request

(2) The master, a crew member or any person on board who is, or appears to be, in charge of the ship shall produce the certificate and give details of it at the request of any authorized officer of the Government of Canada.

2001, c. 6, s. 55; 2009, c. 21, s. 11.

By whom certificate to be issued

56. (1) The certificate shall be issued

(a) by the Minister, if the ship is registered in Canada;

(b) by or under the authority of the government of the state of registration, if the ship is registered in a state, other than Canada, that is a party to the Civil Liability Convention; or

(c) by the Minister or by or under the authority of the government of a state, other than Canada, that is a party to the Civil Liability Convention, if the ship is registered in a state, other than Canada, that is not a party to that Convention.

Issuance of certificate by Minister

(2) On an application to the Minister for a certificate in respect of a ship registered in

d'assurance ou une autre garantie conforme aux exigences de cet article à son égard, il est interdit au navire qui transporte en vrac une cargaison de plus de 2 000 tonnes métriques d'hydrocarbures :

a) d'entrer dans un port ou d'en sortir, ou de venir s'amarrer à des terminaux situés au large ou d'en appareiller, dans le cas où le port ou les terminaux sont soit dans les eaux canadiennes, soit dans la zone économique exclusive du Canada;

b) s'il est immatriculé au Canada, d'entrer dans un port situé dans un autre État ou d'en sortir, ou de venir s'amarrer à des terminaux situés au large ou d'en appareiller, dans le cas où les terminaux sont soit dans la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un tel État, soit dans la zone économique exclusive d'un tel État ou, si celui-ci n'a pas établi une telle zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale d'un tel État mais adjacente à celle-ci, 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, que cet autre État soit ou non partie à cette convention.

(2) Le capitaine, tout membre de l'équipage ou toute personne à bord qui a ou semble avoir la responsabilité du navire doit, sur demande, montrer le certificat au fonctionnaire autorisé du gouvernement du Canada et répondre aux questions qu'il peut lui poser à ce sujet.

2001, ch. 6, art. 55; 2009, ch. 21, art. 11.

Présentation sur demande

56. (1) Le certificat :

a) est délivré par le ministre, si le navire est immatriculé au Canada;

b) est délivré par le gouvernement de l'État d'immatriculation ou sous son autorité, si le navire est immatriculé dans un État étranger partie à la Convention sur la responsabilité civile;

c) est délivré par le ministre ou par le gouvernement d'un État étranger partie à cette convention ou sous son autorité, si le navire est immatriculé dans un État étranger qui n'est pas partie à cette convention.

Personnes habilitées à délivrer les certificats

(2) Le ministre délivre au propriétaire du navire qui l'a demandé le certificat pour un navire

Délivrance du certificat par le ministre

Canada or registered in a state, other than Canada, that is not a party to the Civil Liability Convention, the Minister shall issue the certificate to the owner of the ship, if he or she is satisfied that a contract of insurance or other security satisfying the requirements of Article VII of that Convention will be in force in respect of the ship throughout the period for which the certificate is issued.

When Minister may refuse certificate

(3) If the Minister believes that the guarantor will be unable to meet the guarantor's obligations under the contract of insurance or other security referred to in subsection 55(1), or that the contract of insurance or other security will not cover the owner's liability under the Civil Liability Convention, the Minister may refuse to issue the certificate.

When Minister may revoke certificate

(4) If the Minister believes that the guarantor is no longer able to meet the guarantor's obligations under the contract of insurance or other security referred to in subsection 55(1), or that the contract of insurance or other security no longer covers the owner's liability under the Civil Liability Convention, the Minister may revoke the certificate issued by him or her.

2001, c. 6, s. 56; 2009, c. 21, s. 11.

Fund Convention

Force of law

57. Articles 1 to 4, 6 to 10, 12 to 15, 36 *ter*, 29, 33 and 37 of the Fund Convention — that are set out in Schedule 6 — have the force of law in Canada.

2001, c. 6, s. 57; 2009, c. 21, s. 11.

Contracting State

58. For the purposes of the application of the Fund Convention, Canada is a Contracting State.

2001, c. 6, s. 58; 2009, c. 21, s. 11.

Schedule 6 — limits amendment

59. The Governor in Council may, by regulation, amend Schedule 6 to implement an amendment — to the limits of liability that are specified in paragraph 4 of Article 4 of the Fund Convention — that is made in accordance with Article 33 of that Convention.

2001, c. 6, s. 59; 2009, c. 21, s. 11.

Meaning of "associated persons"

60. For the purposes of the application of the Fund Convention, if two bodies are affiliated with each other within the meaning of section 2 of the *Canada Business Corporations Act*, they are deemed to be "associated persons"

immatriculé au Canada ou dans un État étranger qui n'est pas partie à la Convention sur la responsabilité civile, s'il est convaincu qu'un contrat d'assurance ou autre garantie conforme aux exigences de l'article VII de cette convention sera en cours de validité pour la période de validité du certificat.

(3) Il peut refuser de délivrer le certificat s'il est d'avis que le garant ne pourra faire face à ses obligations aux termes du contrat d'assurance ou autre garantie visés au paragraphe 55(1) ou que le contrat d'assurance ou l'autre garantie ne couvriront pas la responsabilité du propriétaire prévue à la Convention sur la responsabilité civile.

Refus de délivrance par le ministre

(4) Il peut révoquer le certificat qu'il a délivré s'il est d'avis que le garant ne peut plus faire face à ses obligations aux termes du contrat d'assurance ou autre garantie visés au paragraphe 55(1) ou que le contrat d'assurance ou l'autre garantie ne couvrent plus la responsabilité du propriétaire prévue à la Convention sur la responsabilité civile.

Révocation

2001, ch. 6, art. 56; 2009, ch. 21, art. 11.

Convention sur le Fonds international

57. Les articles 1 à 4, 6 à 10, 12 à 15, 36 *ter*, 29, 33 et 37 de la Convention sur le Fonds international — lesquels figurent à l'annexe 6 — ont force de loi au Canada.

2001, ch. 6, art. 57; 2009, ch. 21, art. 11.

Force de loi

58. Pour l'application de la Convention sur le Fonds international, le Canada est un État contractant.

2001, ch. 6, art. 58; 2009, ch. 21, art. 11.

État contractant

59. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier l'annexe 6 pour mettre en œuvre toute modification, faite en conformité avec l'article 33 de la Convention sur le Fonds international, des limites de responsabilité fixées au paragraphe 4 de l'article 4 de cette convention.

2001, ch. 6, art. 59; 2009, ch. 21, art. 11.

Modification des limites fixées à l'annexe 6

60. Pour l'application de la Convention sur le Fonds international, lorsque deux entités font partie d'un même groupe au sens de l'article 2 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, elles sont réputées être des personnes as-

Sens de « personnes associées »

	<p>within the meaning of “Associated person” in paragraph 2(b) of Article 10 of that Convention.</p> <p>2001, c. 6, s. 60; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>sociées, au sens du paragraphe 2b) de l’article 10 de cette convention.</p> <p>2001, ch. 6, art. 60; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	
Legal capacity of International Fund	<p>61. For the purposes of the rights and obligations referred to in section 62, the International Fund has the capacity, rights and obligations of a natural person, and the Director of the International Fund is its legal representative.</p> <p>2001, c. 6, s. 61; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>61. Pour l’application de l’article 62, le Fonds international est doté de la personnalité juridique et le directeur du Fonds international est son représentant légal.</p> <p>2001, ch. 6, art. 61; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Capacité du Fonds international
International Fund to be party to legal proceedings	<p>62. (1) If a claimant commences an action against the owner of a ship or the owner’s guarantor in respect of a matter referred to in section 51 or Article III of the Civil Liability Convention,</p> <p>(a) the document commencing the proceedings shall be served on the International Fund and that Fund is then a party to the proceedings; and</p> <p>(b) the International Fund may appear and take any action that its Director considers appropriate for the proper administration of that Fund.</p>	<p>62. (1) Dans le cas où un créancier intente une action en responsabilité, fondée sur l’article 51 ou l’article III de la Convention sur la responsabilité civile, contre le propriétaire d’un navire ou son garant :</p> <p>a) les documents introductifs d’instance sont signifiés au Fonds international qui devient de ce fait partie à l’instance;</p> <p>b) le Fonds international peut comparaître et prendre les mesures que son directeur juge à propos pour sa bonne gestion.</p>	Mise en cause du Fonds
Method of service on International Fund	<p>(2) In addition to any method of service permitted by the rules of the court in which a proceeding is commenced, service of documents on the International Fund under paragraph (1)(a) may be effected by registered mail.</p> <p>2001, c. 6, s. 62; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) En plus des modes de signification prévus par les règles du tribunal où est intentée l’action, la signification de documents au Fonds international en application de l’alinéa (1)a) peut se faire par courrier recommandé.</p> <p>2001, ch. 6, art. 62; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Modes de signification au Fonds international
<p><i>Supplementary Fund Protocol</i></p>			
Force of law	<p>63. Articles 1 to 15, 18, 20, 24, 25 and 29 of the Supplementary Fund Protocol — that are set out in Schedule 7 — have the force of law in Canada.</p> <p>2001, c. 6, s. 63; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>63. Les articles 1 à 15, 18, 20, 24, 25 et 29 du Protocole portant création d’un Fonds complémentaire — lesquels figurent à l’annexe 7 — ont force de loi au Canada.</p> <p>2001, ch. 6, art. 63; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Force de loi
Contracting State	<p>64. For the purposes of the application of the Supplementary Fund Protocol, Canada is a Contracting State.</p> <p>2001, c. 6, s. 64; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>64. Pour l’application du Protocole portant création d’un Fonds complémentaire, le Canada est un État contractant.</p> <p>2001, ch. 6, art. 64; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	État contractant
Schedule 7 — limits amendment	<p>65. The Governor in Council may, by regulation, amend Schedule 7 to implement an amendment — to the limits of liability that are in Article 4 of the Supplementary Fund Protocol — that is made in accordance with Article 24 of that Protocol.</p> <p>2001, c. 6, s. 65; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>65. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier l’annexe 7 pour mettre en œuvre toute modification, faite en conformité avec l’article 24 du Protocole portant création d’un Fonds complémentaire, des limites de responsabilité fixées à l’article 4 de ce protocole.</p> <p>2001, ch. 6, art. 65; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Modification des limites fixées à l’annexe 7

Meaning of “associated persons”	<p>66. For the purposes of the application of the Supplementary Fund Protocol, if two bodies are affiliated with each other within the meaning of section 2 of the <i>Canada Business Corporations Act</i>, they are deemed to be “associated persons” within the meaning of “Associated person” in paragraph 2(b) of Article 10 of the Fund Convention.</p> <p>2001, c. 6, s. 66; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>66. Pour l’application du Protocole portant création d’un Fonds complémentaire, lorsque deux entités font partie d’un même groupe au sens de l’article 2 de la <i>Loi canadienne sur les sociétés par actions</i>, elles sont réputées être des personnes associées, au sens du paragraphe 2b) de l’article 10 de la Convention sur le Fonds international.</p> <p>2001, ch. 6, art. 66; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Sens de « personnes associées »
Legal capacity of Supplementary Fund	<p>67. For the purposes of the rights and obligations referred to in section 68, the Supplementary Fund has the capacity, rights and obligations of a natural person, and the Director of the Supplementary Fund is its legal representative.</p> <p>2001, c. 6, s. 67; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>67. Pour l’application de l’article 68, le Fonds complémentaire est doté de la personnalité juridique et le directeur du Fonds complémentaire est son représentant légal.</p> <p>2001, ch. 6, art. 67; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Capacité du Fonds complémentaire
Supplementary Fund to be party to legal proceedings	<p>68. (1) If a claimant commences an action against the owner of a ship or the owner’s guarantor in respect of a matter referred to in section 51 or Article III of the Civil Liability Convention,</p> <p>(a) the document commencing the proceedings shall be served on the Supplementary Fund and that Fund is then a party to the proceedings; and</p> <p>(b) the Supplementary Fund may appear and take any action that its Director considers appropriate for the proper administration of that Fund.</p>	<p>68. (1) Dans le cas où un créancier intente une action en responsabilité, fondée sur l’article 51 ou l’article III de la Convention sur la responsabilité civile, contre le propriétaire d’un navire ou son garant :</p> <p>a) les documents introductifs d’instance sont signifiés au Fonds complémentaire qui devient de ce fait partie à l’instance;</p> <p>b) le Fonds complémentaire peut comparaître et prendre les mesures que son directeur juge à propos pour sa bonne gestion.</p>	Mise en cause du Fonds
Method of service on Supplementary Fund	<p>(2) In addition to any method of service permitted by the rules of the court in which proceedings are commenced, service of documents on the Supplementary Fund under paragraph (1)(a) may be effected by registered mail.</p> <p>2001, c. 6, s. 68; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) En plus des modes de signification prévus par les règles du tribunal où est intentée l’action, la signification de documents au Fonds complémentaire en application de l’alinéa (1)a) peut se faire par courrier recommandé.</p> <p>2001, ch. 6, art. 68; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Modes de signification au Fonds complémentaire
<i>Bunkers Convention</i>			
Force of law	<p>69. Articles 1 to 10 of the Bunkers Convention — that are set out in Schedule 8 — have the force of law in Canada.</p> <p>2001, c. 6, s. 69; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>69. Les articles 1 à 10 de la Convention sur les hydrocarbures de soute — lesquels figurent à l’annexe 8 — ont force de loi au Canada.</p> <p>2001, ch. 6, art. 69; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Force de loi
State Party	<p>70. (1) For the purposes of the application of the Bunkers Convention, Canada is a State Party.</p>	<p>70. (1) Pour l’application de la Convention sur les hydrocarbures de soute, le Canada est un État partie à cette convention.</p>	État partie
Appropriate authority	<p>(2) For the purposes of the application of Article 7 of the Bunkers Convention, the Minister is the appropriate authority for Canada.</p> <p>2001, c. 6, s. 70; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) Pour l’application de l’article 7 de la Convention sur les hydrocarbures de soute, le ministre est l’autorité compétente en ce qui concerne le Canada.</p> <p>2001, ch. 6, art. 70; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Autorité compétente

Liability for pollution and related costs

71. The liability of the owner of a ship in relation to preventive measures, for the purposes of the Bunkers Convention, also includes

(a) the costs and expenses incurred by the Minister of Fisheries and Oceans, a response organization within the meaning of section 165 of the *Canada Shipping Act, 2001*, any other person in Canada or any person in a state, other than Canada, that is a party to that Convention in respect of measures taken to prevent, repair, remedy or minimize pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of bunker oil from it, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures; and

(b) in relation to bunker oil, the costs and expenses incurred by

(i) the Minister of Fisheries and Oceans in respect of measures taken under paragraph 180(1)(a) of the *Canada Shipping Act, 2001*, in respect of any monitoring under paragraph 180(1)(b) of that Act or in relation to any direction given under paragraph 180(1)(c) of that Act to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures, or

(ii) any other person in respect of the measures that they were directed to take or refrain from taking under paragraph 180(1)(c) of the *Canada Shipping Act, 2001* to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures.

2001, c. 6, s. 71; 2009, c. 21, s. 11.

Application of Part 3

72. Part 3 applies to claims arising under the Bunkers Convention.

2001, c. 6, s. 72; 2009, c. 21, s. 11.

Absence of certificate

73. (1) Unless a ship carries a certificate described in Article 7 of the Bunkers Convention issued in accordance with subsection 74(1), showing that a contract of insurance or other security satisfying the requirements of that Article is in force in respect of a ship having 1 000 gross tonnage or more, the ship must not

Responsabilité en matière de pollution et frais connexes

71. La responsabilité du propriétaire d'un navire à l'égard des mesures de sauvegarde prévue par la Convention sur les hydrocarbures de soute vise également :

a) les frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans, un organisme d'intervention au sens de l'article 165 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, toute autre personne au Canada ou toute personne d'un État étranger partie à cette convention pour la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution causée par le navire, y compris les mesures en prévision de rejets d'hydrocarbures de soute causés par le navire, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que les pertes ou dommages causés par ces mesures;

b) s'agissant des hydrocarbures de soute, les frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures visées à l'alinéa 180(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la surveillance prévue à l'alinéa 180(1)b) de cette loi ou des ordres visés à l'alinéa 180(1)c) de la même loi et les frais supportés par toute autre personne à l'égard des mesures qu'il lui a été ordonné ou interdit de prendre aux termes de ce même alinéa, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que les pertes ou dommages causés par ces mesures.

2001, ch. 6, art. 71; 2009, ch. 21, art. 11.

Application de la partie 3

72. La partie 3 s'applique à toute créance découlant de l'application de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

2001, ch. 6, art. 72; 2009, ch. 21, art. 11.

Absence de certificat

73. (1) S'il n'est pas muni du certificat visé à l'article 7 de la Convention sur les hydrocarbures de soute délivré en conformité avec le paragraphe 74(1) et attestant qu'il existe un contrat d'assurance ou une autre garantie conforme aux exigences de cet article à son égard, il est interdit à un navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 :

(a) enter or leave a port in Canadian waters or in Canada's exclusive economic zone or arrive at or leave an offshore terminal in Canadian waters or in Canada's exclusive economic zone; or

(b) if the ship is registered in Canada, enter or leave a port in any other state, whether or not the state is a party to that Convention, or arrive at or leave an offshore terminal

(i) in the territorial sea or internal waters of any such state, or

(ii) in the exclusive economic zone of any such state or, if the state has not established an exclusive economic zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of the state, and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

(2) The master, a crew member or any person on board who is, or appears to be, in charge of the ship shall produce the certificate and give details of it at the request of any authorized officer of the Government of Canada.

2001, c. 6, s. 73; 2009, c. 21, s. 11.

a) d'entrer dans un port ou d'en sortir, ou de venir s'amarrer à des terminaux situés au large ou d'en appareiller, dans le cas où le port ou les terminaux sont soit dans les eaux canadiennes, soit dans la zone économique exclusive du Canada;

b) s'il est immatriculé au Canada, d'entrer dans un port situé dans un autre État ou d'en sortir, ou de venir s'amarrer à des terminaux situés au large ou d'en appareiller, dans le cas où les terminaux sont soit dans la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un tel État, soit dans la zone économique exclusive d'un tel État ou, si celui-ci n'a pas établi une telle zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale d'un tel État mais adjacente à celle-ci, 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, que cet autre État soit ou non partie à cette convention.

(2) Le capitaine, tout membre de l'équipage ou toute personne à bord qui a ou semble avoir la responsabilité du navire doit, sur demande, montrer le certificat au fonctionnaire autorisé du gouvernement du Canada et répondre aux questions qu'il peut lui poser à ce sujet.

2001, ch. 6, art. 73; 2009, ch. 21, art. 11.

Certificate to be produced on request

Présentation sur demande

By whom certificate to be issued

74. (1) The certificate shall be issued

(a) by the Minister, if the ship is registered in Canada;

(b) by or under the authority of the government of the state of registration, if the ship is registered in a state, other than Canada, that is a party to the Bunkers Convention; or

(c) by the Minister or by or under the authority of the government of a state, other than Canada, that is a party to the Bunkers Convention, if the ship is registered in a state, other than Canada, that is not a party to that Convention.

74. (1) Le certificat :

a) est délivré par le ministre, si le navire est immatriculé au Canada;

b) est délivré par le gouvernement de l'État d'immatriculation ou sous son autorité, si le navire est immatriculé dans un État étranger partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute;

c) est délivré par le ministre ou par le gouvernement d'un État étranger partie à cette convention ou sous son autorité, si le navire est immatriculé dans un État étranger qui n'est pas partie à cette convention.

Personnes habilitées à délivrer les certificats

Designation by Minister

(2) The Minister may designate a person to issue, refuse or revoke a certificate on the Minister's behalf.

(2) Le ministre peut charger toute personne qu'il désigne à cette fin de délivrer, de refuser ou de révoquer le certificat en son nom.

Désignation par le ministre

Issuance of certificate by Minister

(3) On an application to the Minister for a certificate in respect of a ship registered in Canada or registered in a state, other than Canada, that is not a party to the Bunkers Convention, the Minister shall issue the certificate

(3) Le ministre délivre au propriétaire du navire qui l'a demandé le certificat pour un navire immatriculé au Canada ou dans un État étranger qui n'est pas partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute, s'il est convaincu

Délivrance du certificat par le ministre

to the owner of the ship, if he or she is satisfied that a contract of insurance or other security satisfying the requirements of Article 7 of that Convention will be in force in respect of the ship throughout the period for which the certificate is issued.

When Minister may refuse certificate

(4) If the Minister believes that the guarantor will be unable to meet the guarantor's obligations under the contract of insurance or other security referred to in subsection 73(1), or that the contract of insurance or other security will not cover the owner's liability under the Bunkers Convention, the Minister may refuse to issue the certificate.

When Minister may revoke certificate

(5) If the Minister believes that the guarantor is no longer able to meet the guarantor's obligations under the contract of insurance or other security referred to in subsection 73(1), or that the contract of insurance or other security no longer covers the owner's liability under the Bunkers Convention, the Minister may revoke the certificate issued by him or her.

2001, c. 6, s. 74; 2009, c. 21, s. 11.

qu'un contrat d'assurance ou autre garantie conforme aux exigences de l'article 7 de cette convention sera en cours de validité pour la période de validité du certificat.

(4) Il peut refuser de délivrer le certificat s'il est d'avis que le garant ne pourra faire face à ses obligations aux termes du contrat d'assurance ou autre garantie visés au paragraphe 73(1) ou que le contrat d'assurance ou l'autre garantie ne couvriront pas la responsabilité du propriétaire du navire prévue à la Convention sur les hydrocarbures de soute.

(5) Il peut révoquer le certificat qu'il a délivré s'il est d'avis que le garant ne peut plus faire face à ses obligations aux termes du contrat d'assurance ou autre garantie visés au paragraphe 73(1) ou que le contrat d'assurance ou l'autre garantie ne couvrent plus la responsabilité du propriétaire du navire prévue à la Convention sur les hydrocarbures de soute.

2001, ch. 6, art. 74; 2009, ch. 21, art. 11.

Refus de délivrance par le ministre

Révocation

DIVISION 2

LIABILITY NOT COVERED BY DIVISION 1

Interpretation

Definitions

75. The following definitions apply in this Division.

“discharge”
« *rejet* »

“discharge”, in relation to a pollutant, means a discharge of a pollutant that directly or indirectly results in the pollutant entering the water, and includes spilling, leaking, pumping, pouring, emitting, emptying, throwing and dumping.

“oil”
« *hydrocarbures* »

“oil” means oil of any kind or in any form and includes petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse and oil mixed with wastes but does not include dredged spoil.

“oil pollution damage”
« *dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* »

“oil pollution damage”, in relation to any ship, means loss or damage outside the ship caused by contamination resulting from the discharge of oil from the ship.

“owner”
« *propriétaire* »

“owner” means the person who has for the time being, either by law or by contract, the rights of the owner of the ship with respect to its possession and use.

SECTION 2

RESPONSABILITÉ NON VISÉE PAR LA SECTION 1

Définitions

75. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

« dommages dus à la pollution » S'agissant d'un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'un polluant par ce navire.

« dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » S'agissant d'un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'hydrocarbures par ce navire.

« hydrocarbures » Les hydrocarbures de toutes sortes sous toutes leurs formes, notamment le pétrole, le fioul, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les hydrocarbures mélangés à des déchets, à l'exclusion des déblais de dragage.

« navire » Bâtiment ou embarcation conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion. Y sont assimilés les navires en construction à partir du moment où ils peuvent flotter, les navires

Définitions

« dommages dus à la pollution »
“*pollution damage*”

« dommages dus à la pollution par les hydrocarbures »
“*oil pollution damage*”

« hydrocarbures »
“*oil*”

« navire »
“*ship*”

<p>“pollutant” « polluant »</p>	<p>“pollutant” means oil and any substance or class of substances identified by the regulations as a pollutant for the purposes of this Part and includes</p> <p>(a) a substance that, if added to any waters, would degrade or alter or form part of a process of degradation or alteration of the waters’ quality to an extent that their use would be detrimental to humans or animals or plants that are useful to humans; and</p> <p>(b) any water that contains a substance in such a quantity or concentration, or that has been so treated, processed or changed, by heat or other means, from a natural state that it would, if added to any waters, degrade or alter or form part of a process of degradation or alteration of the waters’ quality to an extent that their use would be detrimental to humans or animals or plants that are useful to humans.</p>	<p>échoués ou coulés ainsi que les épaves et toute partie d’un navire qui s’est brisé.</p> <p>« polluant » Les hydrocarbures, les substances qualifiées par règlement, nommément ou par catégorie, de polluantes pour l’application de la présente partie et, notamment :</p> <p>a) les substances qui, ajoutées à l’eau, produiraient, directement ou non, une dégradation ou altération de sa qualité de nature à nuire à son utilisation par les êtres humains ou par les animaux ou les plantes utiles aux êtres humains;</p> <p>b) l’eau qui contient une substance en quantité ou concentration telle — ou qui a été chauffée ou traitée ou transformée depuis son état naturel de façon telle — que son addition à l’eau produirait, directement ou non, une dégradation ou altération de la qualité de cette eau de nature à nuire à son utilisation par les êtres humains ou par les animaux ou les plantes utiles aux êtres humains.</p>	<p>« polluant » “pollutant”</p>
<p>“pollution damage” « dommages dus à la pollution »</p>	<p>“pollution damage”, in relation to any ship, means loss or damage outside the ship caused by contamination resulting from the discharge of a pollutant from the ship.</p>	<p>« propriétaire » S’entend de la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d’un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l’usage de celui-ci.</p>	<p>« propriétaire » “owner”</p>
<p>“ship” « navire »</p>	<p>“ship” means any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation, without regard to its method of propulsion or lack of propulsion, and includes</p> <p>(a) a ship in the process of construction from the time that it is capable of floating; and</p> <p>(b) a ship that has been stranded, wrecked or sunk and any part of a ship that has broken up.</p> <p>2001, c. 6, s. 75; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>« rejet » S’agissant d’un polluant, rejet de celui-ci qui, directement ou indirectement, atteint l’eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.</p> <p>2001, ch. 6, art. 75; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	<p>« rejet » “discharge”</p>

Application

Geographical application

76. This Division applies in respect of actual or anticipated pollution damage, except for pollution damage covered by Division 1, irrespective of the location of the actual or anticipated discharge of the pollutant and irrespective of the location where any preventive measures are taken,

(a) on Canada’s territory or in Canadian waters; or

(b) in Canada’s exclusive economic zone.

2001, c. 6, s. 76; 2009, c. 21, s. 11.

Champ d’application

Limites géographiques

76. La présente section s’applique, quels que soient l’endroit où le rejet du polluant a lieu ou risque de se produire et celui où sont prises des mesures préventives, aux dommages — réels ou prévus — dus à la pollution qui ne sont pas visés à la section 1 et qui se produisent dans les endroits suivants :

a) le territoire canadien ou les eaux canadiennes;

b) la zone économique exclusive du Canada.

2001, ch. 6, art. 76; 2009, ch. 21, art. 11.

Liability for pollution and related costs

77. (1) The owner of a ship is liable
- (a) for oil pollution damage from the ship;
- (b) for the costs and expenses incurred by the Minister of Fisheries and Oceans, a response organization within the meaning of section 165 of the *Canada Shipping Act, 2001* or any other person in Canada in respect of measures taken to prevent, repair, remedy or minimize oil pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of oil from it, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures; and
- (c) for the costs and expenses incurred by
- (i) the Minister of Fisheries and Oceans in respect of measures taken under paragraph 180(1)(a) of the *Canada Shipping Act, 2001*, in respect of any monitoring under paragraph 180(1)(b) of that Act or in relation to any direction given under paragraph 180(1)(c) of that Act to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures, or
- (ii) any other person in respect of the measures that they were directed to take or refrain from taking under paragraph 180(1)(c) of the *Canada Shipping Act, 2001* to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures.

Liability for environmental damage

(2) If oil pollution damage from a ship results in impairment to the environment, the owner of the ship is liable for the costs of reasonable measures of reinstatement undertaken or to be undertaken.

Strict liability subject to certain defences

(3) The owner's liability under subsections (1) and (2) does not depend on proof of fault or negligence, but the owner is not liable under those subsections if they establish that the occurrence

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or from a natural

77. (1) Le propriétaire d'un navire est responsable :

- a) des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire;
- b) des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans, un organisme d'intervention au sens de l'article 165 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou toute autre personne au Canada pour la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire, y compris des mesures en prévision de rejets d'hydrocarbures causés par le navire, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que des pertes ou dommages causés par ces mesures;
- c) des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures visées à l'alinéa 180(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la surveillance prévue à l'alinéa 180(1)b) de cette loi ou des ordres visés à l'alinéa 180(1)c) de la même loi et des frais supportés par toute autre personne à l'égard des mesures qu'il lui a été ordonné ou interdit de prendre aux termes de ce même alinéa, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que des pertes ou dommages causés par ces mesures.

Responsabilité en matière de pollution et frais connexes

(2) Lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront.

Responsabilité : dommage à l'environnement

(3) La responsabilité du propriétaire prévue aux paragraphes (1) et (2) n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute ou d'une négligence, mais le propriétaire n'est pas tenu pour responsable s'il démontre que l'événement :

a) soit résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, de guerre civile ou d'insurrection ou

Défenses

phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;

(b) was wholly caused by an act or omission of a third party with intent to cause damage; or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any government or other authority that is responsible for the maintenance of lights or other navigational aids, in the exercise of that function.

Owner's rights against third parties

(4) Nothing in this Division shall be construed as limiting or restricting any right of recourse that the owner of a ship who is liable under subsection (1) may have against another person.

Owner's own claim for costs and expenses

(5) The costs and expenses incurred by the owner of a ship in respect of measures voluntarily taken by them to prevent, repair, remedy or minimize oil pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of oil from it, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, rank equally with other claims against any security given by that owner in respect of their liability under this section.

Limitation period

(6) No action lies in respect of a matter referred to in subsection (1) unless it is commenced

(a) if pollution damage occurs, within the earlier of

(i) three years after the day on which the pollution damage occurs, and

(ii) six years after the occurrence that causes the pollution damage or, if the pollution damage is caused by more than one occurrence having the same origin, six years after the first of the occurrences; or

(b) if no pollution damage occurs, within six years after the occurrence.

2001, c. 6, s. 77; 2009, c. 21, s. 11.

Application of Part 3

78. Part 3 applies to any claim referred to in section 77.

2001, c. 6, s. 78; 2009, c. 21, s. 11.

d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible;

b) soit est entièrement imputable à l'acte ou à l'omission d'un tiers qui avait l'intention de causer des dommages;

c) soit est entièrement imputable à la négligence ou à l'action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité dans le cadre des responsabilités qui lui incombent en ce qui concerne l'entretien des feux et autres aides à la navigation.

Droits du propriétaire envers les tiers

(4) La présente section n'a pas pour effet de porter atteinte aux recours que le propriétaire d'un navire responsable aux termes du paragraphe (1) peut exercer contre des tiers.

Réclamation du propriétaire

(5) Les frais supportés par le propriétaire d'un navire qui prend volontairement les mesures visées à l'alinéa (1)b) sont du même rang que les autres créances vis-à-vis des garanties que le propriétaire a données à l'égard de la responsabilité que lui impose le présent article, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables.

Prescription

(6) Les actions fondées sur la responsabilité prévue au paragraphe (1) se prescrivent :

a) s'il y a eu dommages dus à la pollution, par trois ans à compter du jour de leur survenance ou par six ans à compter du jour de l'événement qui les a causés ou, si cet événement s'est produit en plusieurs étapes, du jour de la première de ces étapes, selon que l'un ou l'autre délai expire le premier;

b) sinon, par six ans à compter du jour de l'événement.

2001, ch. 6, art. 77; 2009, ch. 21, art. 11.

Application de la partie 3

78. La partie 3 s'applique à toute créance visée à l'article 77.

2001, ch. 6, art. 78; 2009, ch. 21, art. 11.

DIVISION 3
GENERAL PROVISIONS
Admiralty Court

SECTION 3
DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Cour d'amirauté

Jurisdiction	79. (1) The Admiralty Court has jurisdiction with respect to claims for compensation brought in Canada under any convention under Division 1 and claims for compensation under Division 2.	79. (1) La Cour d'amirauté a compétence à l'égard de toute demande d'indemnisation présentée au Canada en vertu d'une convention visée à la section 1 et de celle présentée en vertu de la section 2.	Compétence
Jurisdiction may be exercised <i>in rem</i>	(2) The jurisdiction conferred on the Admiralty Court may be exercised <i>in rem</i> against the ship that is the subject of the claim, or against any proceeds of sale of the ship that have been paid into court.	(2) La compétence de la Cour d'amirauté peut s'exercer par voie d'action réelle contre le navire qui fait l'objet de la demande ou à l'égard du produit de la vente de celui-ci déposé au tribunal.	Compétence — action réelle
Exempt ships and cargoes	(3) No action <i>in rem</i> may be commenced in Canada against (a) a warship, coast guard ship or police vessel; (b) a ship owned or operated by Canada or a province, or any cargo carried on such a ship, if the ship is engaged on government service; or (c) a ship owned or operated by a state, other than Canada, or any cargo carried on such a ship, with respect to a claim if, at the time the claim arises or the action is commenced, the ship is being used exclusively for non-commercial governmental purposes. 2001, c. 6, s. 79; 2009, c. 21, s. 11.	(3) Aucune action réelle ne peut être intentée au Canada contre : a) un navire de guerre, un navire de la garde côtière ou un navire de police; b) un navire qui appartient au Canada ou à une province, ou qui est exploité par le Canada ou une province, y compris la cargaison se trouvant sur ce navire, dans les cas où le navire en question est affecté à un service gouvernemental; c) un navire qui appartient à un État étranger ou qui est exploité par un tel État, y compris la cargaison se trouvant sur ce navire, si, au moment où le fait générateur du litige a pris naissance ou au moment où l'action est intentée, le navire est utilisé exclusivement dans le cadre d'une activité gouvernementale non commerciale. 2001, ch. 6, art. 79; 2009, ch. 21, art. 11.	Exemptions

Registration of Foreign Judgments

Enregistrement des jugements étrangers

Definitions	80. The following definitions apply in this section and in sections 81 to 89.	80. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 81 à 89.	Définitions
“foreign judgment” « jugement étranger »	“foreign judgment” means a judgment — of a court of a state, other than Canada, that is a party to one of the following conventions or the protocol — rendered under the (a) Civil Liability Convention within the meaning of subsection 47(1); (b) Fund Convention within the meaning of subsection 47(1); (c) Supplementary Fund Protocol within the meaning of subsection 47(1);	«bénéficiaire» Personne au profit de laquelle un jugement étranger a été rendu, y compris son ayant droit, son ayant cause, son exécuteur testamentaire, le liquidateur de sa succession, son administrateur, son héritier et son représentant personnel. «débiteur» Personne contre laquelle un jugement étranger a été rendu, y compris celle contre laquelle ce jugement est exécutoire en vertu de la loi de l'État où il est rendu.	« bénéficiaire » “judgment creditor” « débiteur » “judgment debtor”

	(d) Bunkers Convention within the meaning of subsection 47(1).	« jugement étranger » « foreign judgment »	
“judgment creditor” « bénéficiaire »	“judgment creditor” means a person in whose favour a foreign judgment is rendered, and includes the person’s assigns, successors, heirs, executors, liquidators of the succession, administrators and legal representatives.		
“judgment debtor” « débiteur »	“judgment debtor” means a person against whom a foreign judgment is rendered, and includes a person against whom the foreign judgment is enforceable under the law of the state in which it is rendered. 2001, c. 6, s. 80; 2009, c. 21, s. 11.	« jugement étranger » « foreign judgment »	
Application	81. Sections 82 to 89 apply to a foreign judgment resulting from an occurrence that takes place after the convention or protocol under which the judgment is rendered comes into force in Canada. 2001, c. 6, s. 81; 2009, c. 21, s. 11.	« jugement étranger » Jugement rendu au titre de l’une ou l’autre des conventions ou protocole ci-après par tout tribunal d’un État étranger partie à l’un ou l’autre de ceux-ci : a) Convention sur la responsabilité civile, au sens du paragraphe 47(1); b) Convention sur le Fonds international, au sens du paragraphe 47(1); c) Protocole portant création d’un Fonds complémentaire, au sens du paragraphe 47(1); d) Convention sur les hydrocarbures de soute, au sens du paragraphe 47(1). 2001, ch. 6, art. 80; 2009, ch. 21, art. 11.	« jugement étranger » « foreign judgment »
Registration of foreign judgment	82. (1) If a foreign judgment is rendered, the judgment creditor may, at any time during which it is enforceable under the law of the state in which it is rendered, apply to the Admiralty Court in accordance with its rules to have the foreign judgment registered in that Court.	81. Les articles 82 à 89 s’appliquent au jugement étranger qui résulte d’un événement survenu après l’entrée en vigueur pour le Canada de la convention ou du protocole au titre duquel le jugement a été rendu. 2001, ch. 6, art. 81; 2009, ch. 21, art. 11.	Champ d’application
Court may register foreign judgment	(2) The Admiralty Court may, subject to subsections (3) and (4) and section 85, order the registration of the foreign judgment if it is satisfied (a) that a case for registration has been made; and (b) that the foreign judgment is not under appeal and is no longer subject to appeal under the law of the state in which it was rendered.	82. (1) Le bénéficiaire d’un jugement étranger peut présenter à la Cour d’amirauté, durant la période où ce jugement est exécutoire en vertu de la loi de l’État où il est rendu, une demande d’enregistrement du jugement conformément aux règles de la Cour d’amirauté. (2) La Cour d’amirauté peut, sous réserve des paragraphes (3) et (4) et de l’article 85, ordonner l’enregistrement du jugement étranger si elle est convaincue que les conditions suivantes sont réunies : a) l’enregistrement est justifié; b) le jugement étranger n’est pas frappé d’appel et n’est plus susceptible d’appel dans l’État étranger.	Enregistrement d’un jugement étranger
If judgment debtor appears	(3) If, in accordance with the Admiralty Court’s rules, the judgment debtor appears at the hearing of the application for registration, that Court may not order the registration of the foreign judgment if it is satisfied that (a) the foreign judgment has been fully satisfied; (b) the foreign court acted without jurisdiction; (c) the foreign judgment was obtained by fraud; or	(3) Dans le cas où le débiteur comparaît, conformément aux règles de la Cour d’amirauté, au moment de l’audition de la demande d’enregistrement, la Cour refuse d’ordonner l’enregistrement du jugement étranger si elle est convaincue de l’un ou l’autre des faits suivants : a) les obligations résultant du jugement sont éteintes; b) le tribunal étranger qui a rendu le jugement n’était pas compétent;	Ordonnance d’enregistrement de la Cour d’amirauté Comparution du débiteur

	(d) the defendant in the foreign action was not given reasonable notice and a fair opportunity to present their case.	c) le jugement a été obtenu par des manœuvres frauduleuses;	
		d) un préavis convenable n'a pas été donné au défendeur dans l'action étrangère et ce dernier n'a pas vraiment eu l'occasion d'exposer son point de vue.	
If judgment partly satisfied	(4) If the Admiralty Court is satisfied that the foreign judgment has been partly satisfied, it shall order the foreign judgment to be registered only in respect of the balance remaining payable. 2001, c. 6, s. 82; 2009, c. 21, s. 11.	(4) Si la Cour d'amirauté est convaincue qu'il a été satisfait partiellement aux obligations résultant du jugement étranger, celui-ci fait l'objet d'une ordonnance d'enregistrement seulement en ce qui concerne le solde à payer. 2001, ch. 6, art. 82; 2009, ch. 21, art. 11.	Extinction partielle des obligations pécuniaires
Pre-registration interest	83. For the purpose of section 82, a foreign judgment includes any interest, up to the date of registration, that has accrued on it under the law of the state in which it was rendered. 2001, c. 6, s. 83; 2009, c. 21, s. 11.	83. Pour l'application de l'article 82, doit être considéré comme un élément du jugement étranger l'intérêt qui court jusqu'à la date de l'enregistrement sur ce jugement en vertu de la loi de l'État où il a été rendu. 2001, ch. 6, art. 83; 2009, ch. 21, art. 11.	Intérêt
Costs	84. Reasonable costs incurred by the judgment creditor related to the registration of the foreign judgment, including the cost of obtaining an exemplification or certified copy of it from the foreign court, are recoverable in the same manner as if they were amounts payable under the foreign judgment, and the costs are to be taxed by an Admiralty Court's assessment officer and the assessment endorsed on the order for registration. 2001, c. 6, s. 84; 2009, c. 21, s. 11.	84. Les frais entraînés pour le bénéficiaire du jugement en vue de l'enregistrement du jugement étranger, y compris les frais engagés pour en obtenir une ampliation ou un exemplaire certifié conforme du tribunal étranger, peuvent être recouvrés comme s'il s'agissait de sommes dont le jugement étranger ordonne le paiement; ces frais sont taxés par l'officier taxateur de la Cour d'amirauté, lequel en certifie le montant sur l'ordonnance d'enregistrement. 2001, ch. 6, art. 84; 2009, ch. 21, art. 11.	Frais
Conversion to Canadian currency	85. (1) A foreign judgment expressed in a currency other than Canadian currency may not be registered under section 82 until the Admiralty Court determines the equivalent amount in Canadian currency on the basis of the rate of exchange prevailing on the day on which the foreign judgment is rendered, as that rate is ascertained from any bank in Canada, and, for the purpose of making that determination, that Court may require the judgment creditor to provide any evidence of the applicable rate of exchange that that Court considers necessary.	85. (1) Le jugement étranger qui ordonne le paiement d'une somme en devises autres que canadiennes ne peut être enregistré aux termes de l'article 82 avant que la Cour d'amirauté n'en ait déterminé l'équivalence en monnaie canadienne d'après le taux de change applicable à la date où le jugement en question a été rendu, après vérification auprès d'une banque au Canada; pour déterminer cette équivalence, la Cour d'amirauté peut exiger que le bénéficiaire du jugement fournisse la preuve du taux de change applicable, selon ce qu'elle estime nécessaire.	Équivalence en monnaie canadienne
Registered judgment to be in Canadian currency	(2) When the equivalent amount in Canadian currency is determined, the Admiralty Court shall certify on the order for registration the amount so determined, and the foreign judgment, when registered, is deemed to be a judgment for payment of the amount so certified. 2001, c. 6, s. 85; 2009, c. 21, s. 11.	(2) Lorsque l'équivalence en monnaie canadienne a été déterminée, la Cour d'amirauté certifie sur l'ordonnance d'enregistrement la somme ainsi déterminée; à la suite de cet enregistrement, le jugement étranger est réputé être	Enregistrement en monnaie canadienne

Effect of registration	<p>86. Subject to section 87, a foreign judgment registered under section 82 has, as of the date of registration, the same force and effect as a judgment of the Admiralty Court's rendered on that date.</p> <p>2001, c. 6, s. 86; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>un jugement ordonnant le paiement de la somme ainsi certifiée.</p> <p>2001, ch. 6, art. 85; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Effet de l'enregistrement
Service of notice of registration	<p>87. If a foreign judgment is registered under section 82 after an <i>ex parte</i> hearing, execution of the registered judgment may not issue until the expiry of 30 days after the day on which the judgment debtor is served with a notice of registration of the foreign judgment in the manner set out in the Admiralty Court's rules for the service of originating documents.</p> <p>2001, c. 6, s. 87; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>86. Sous réserve de l'article 87, le jugement étranger enregistré au titre de l'article 82 a, à compter de la date de son enregistrement, la même force et les mêmes effets qu'un jugement de la Cour d'amirauté rendu à cette date.</p> <p>2001, ch. 6, art. 86; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Signification de l'avis d'enregistrement
Application to set aside registration	<p>88. (1) At any time after a foreign judgment is registered under section 82, the judgment debtor may apply to the Admiralty Court, in accordance with its rules, to have the registration of the judgment set aside on any of the grounds set out in subsection (2).</p>	<p>87. Lorsque le jugement étranger est enregistré au titre de l'article 82 à la suite d'une audition par défaut, il ne peut être exécuté avant l'expiration d'un délai de trente jours suivant la signification d'un avis de l'enregistrement au débiteur selon les modalités prévues par les règles de la Cour d'amirauté pour la signification de l'acte introductif d'instance.</p> <p>2001, ch. 6, art. 87; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Demande de radiation d'enregistrement
Grounds for setting aside registration	<p>(2) The Admiralty Court shall set aside the registration of the foreign judgment if it is satisfied that</p> <p>(a) the foreign judgment has been fully or partly satisfied;</p> <p>(b) the foreign court acted without jurisdiction;</p> <p>(c) the foreign judgment was obtained by fraud;</p> <p>(d) the defendant in the foreign action was not given reasonable notice and a fair opportunity to present their case;</p> <p>(e) the registration of the foreign judgment was obtained by fraud;</p> <p>(f) an error was made in the conversion of the foreign judgment to Canadian currency under section 85;</p> <p>(g) the registered judgment included interest on the foreign judgment to which the judgment creditor was not entitled; or</p> <p>(h) for any other reason, it erred in registering the foreign judgment.</p>	<p>88. (1) À tout moment après l'enregistrement du jugement étranger au titre de l'article 82, le débiteur peut demander à la Cour d'amirauté, conformément aux règles de celle-ci, de radier l'enregistrement du jugement pour tout motif prévu au paragraphe (2).</p> <p>(2) La Cour d'amirauté radie l'enregistrement du jugement étranger si elle est convaincue de l'un ou l'autre des faits suivants :</p> <p>a) les obligations résultant du jugement sont éteintes en tout ou en partie;</p> <p>b) le tribunal étranger qui a rendu le jugement n'était pas compétent;</p> <p>c) le jugement a été obtenu par des manœuvres frauduleuses;</p> <p>d) un préavis convenable n'a pas été donné au défendeur dans l'action étrangère et ce dernier n'a pas vraiment eu l'occasion d'exposer son point de vue;</p> <p>e) l'enregistrement du jugement a été obtenu par des manœuvres frauduleuses;</p> <p>f) une erreur a été commise dans la conversion en monnaie canadienne, aux termes de l'article 85, de la somme qui fait l'objet du jugement;</p> <p>g) le jugement enregistré comportait une somme à titre d'intérêt sur le jugement à laquelle le bénéficiaire du jugement n'avait pas droit;</p>	Motifs de radiation de l'enregistrement

Reduction of registered amount	<p>(3) If the Admiralty Court sets aside the registration of a foreign judgment on the ground that it has been partly satisfied, or on the ground referred to in paragraph (2)(f) or (g), it shall order the foreign judgment to be registered in the reduced amount.</p> <p>2001, c. 6, s. 88, c. 27, s. 273.1; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p><i>h)</i> pour toute autre raison, elle a commis une erreur en enregistrant le jugement.</p> <p>(3) Lorsque la Cour d'amirauté radie l'enregistrement du jugement étranger pour le motif que les obligations résultant du jugement sont en partie éteintes ou encore pour un motif prévu aux alinéas (2)f) ou g), elle doit ordonner que le jugement soit enregistré pour la somme diminuée.</p> <p>2001, ch. 6, art. 88, ch. 27, art. 273.1; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Diminution de la somme enregistrée
Application for stay of execution	<p>89. (1) At any time after a foreign judgment is registered under section 82, the judgment debtor may apply to the Admiralty Court, in accordance with its rules, to have the execution of the registered judgment stayed on the grounds that an application to set aside the registration has been made under subsection 88(1), and, if that Court is satisfied that the application has been made, it may stay the execution of the judgment either absolutely or for the period and on the terms and conditions that it considers appropriate and may, on further evidence, vary or terminate a stay of execution.</p>	<p>89. (1) À tout moment après l'enregistrement d'un jugement étranger au titre de l'article 82, le débiteur peut, en conformité avec les règles de la Cour d'amirauté, demander à celle-ci de suspendre l'exécution du jugement au motif qu'une demande de radiation de l'enregistrement a été présentée en vertu du paragraphe 88(1); si la Cour d'amirauté est convaincue que cette demande de radiation a effectivement été présentée, elle peut suspendre l'exécution du jugement soit de façon absolue, soit pour la période et selon les modalités qu'elle estime indiquées, et elle peut aussi, en raison de nouveaux éléments de preuve, modifier cette suspension ou y mettre un terme.</p>	Demande de suspension d'exécution
Grounds exclusive	<p>(2) Execution of a registered judgment may only be stayed on the grounds that an application to set aside the registration has been made under subsection 88(1).</p> <p>2001, c. 6, s. 89; 2003, c. 22, s. 225(E); 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) La présentation d'une demande de radiation en vertu du paragraphe 88(1) est le seul motif de suspension de l'exécution d'un jugement étranger enregistré.</p> <p>2001, ch. 6, art. 89; 2003, ch. 22, art. 225(A); 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Seul motif de suspension
<i>Regulations</i>		<i>Règlements</i>	
Governor in Council	<p>90. The Governor in Council may make regulations</p> <p>(a) imposing a fee for the issuance of a certificate under section 56 or 74;</p> <p>(b) respecting conditions under which certificates may be issued, refused or revoked for the purposes of subsections 56(2) to (4);</p> <p>(c) respecting the form and content of the notice to be given under subsection 54(1);</p> <p>(d) extending the application of the Bunkers Convention, within the meaning of subsection 47(1), to ships or classes of ships excluded from the application of that Convention and specifying the terms and conditions that are applicable to those ships or classes of ships under Article 4 of that Convention;</p>	<p>90. Le gouverneur en conseil peut, par règlement :</p> <p>a) imposer des droits pour la délivrance d'un certificat en vertu des articles 56 ou 74;</p> <p>b) prévoir, pour l'application des paragraphes 56(2) à (4), des conditions de délivrance, de refus et de révocation du certificat;</p> <p>c) prévoir le contenu et la forme de l'avis prévu au paragraphe 54(1);</p> <p>d) étendre l'application de la Convention sur les hydrocarbures de soute, au sens du paragraphe 47(1), aux navires ou catégories de navires non visés par cette convention et préciser les modalités qui leur sont applicables au titre de l'article 4 de cette convention;</p>	Gouverneur en conseil

(e) providing that Article 7 of the Bunkers Convention, within the meaning of subsection 47(1), does not apply to ships or classes of ships operating exclusively within the area referred to in Article 2(a)(i) of that Convention;

(f) governing the performance of the functions of a person designated under subsection 74(2);

(g) respecting conditions under which certificates may be issued, refused or revoked for the purposes of subsections 74(3) to (5); and

(h) generally for carrying out the purposes and provisions of this Part.

2001, c. 6, s. 90; 2009, c. 21, s. 11.

e) prévoir que l'article 7 de la Convention sur les hydrocarbures de soute, au sens du paragraphe 47(1), ne s'applique pas aux navires ou catégories de navires exploités exclusivement dans la zone visée à l'article 2a)i) de cette convention;

f) régir l'exercice des attributions des personnes désignées au titre du paragraphe 74(2);

g) prévoir, pour l'application des paragraphes 74(3) à (5), des conditions de délivrance, de refus et de révocation du certificat;

h) d'une façon générale, prendre toute autre mesure d'application de la présente partie.

2001, ch. 6, art. 90; 2009, ch. 21, art. 11.

PART 7

SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND

INTERPRETATION

Definitions **91.** (1) The following definitions apply in this Part.

“discharge”
« *rejet* » “discharge”, in relation to oil, means a discharge of oil that directly or indirectly results in the oil entering the water, and includes spilling, leaking, pumping, pouring, emitting, emptying, throwing and dumping.

“in bulk”
« *en vrac* » “in bulk” means in a hold or tank that is part of a ship’s structure, without any intermediate form of containment.

“oil”
« *hydrocarbures* » “oil” means oil of any kind or in any form and includes petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse and oil mixed with wastes but does not include dredged spoil.

“oil pollution damage”
« *dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* » “oil pollution damage”, in relation to a ship, means loss or damage outside the ship caused by contamination resulting from the discharge of oil from the ship.

“owner”
« *propriétaire* » “owner”
(a) in relation to a ship subject to the Civil Liability Convention, has the same meaning as in Article I of that Convention;

(b) in relation to a ship subject to the Bunkers Convention, has the same meaning

PARTIE 7

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

DÉFINITIONS

Définitions **91.** (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« Caisse d'indemnisation » La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires prorogée par l'article 92.

« dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » S'agissant d'un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'hydrocarbures par ce navire.

« en vrac » Dans une cale ou une citerne faisant partie de la structure du navire, sans contenant intermédiaire.

« hydrocarbures » Les hydrocarbures de toutes sortes sous toutes leurs formes, notamment le pétrole, le fioul, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les hydrocarbures mélangés à des déchets, à l'exclusion des déblais de dragage.

« navire » Bâtiment ou embarcation conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion. Y sont assimilés les navires en construction à partir du moment où ils peuvent flotter, les navires

Définitions

« Caisse d'indemnisation »
« *Ship-source Oil Pollution Fund* »

« dommages dus à la pollution par les hydrocarbures »
« *oil pollution damage* »

« en vrac »
« *in bulk* »

« hydrocarbures »
« *oil* »

« navire »
« *ship* »

	as the definition “Shipowner” in Article 1 of that Convention; and	échoués ou coulés ainsi que les épaves et toute partie d’un navire qui s’est brisé.	
	(c) in relation to any other ship, means the person who has for the time being, either by law or by contract, the rights of the owner of the ship with respect to its possession and use.	« propriétaire »	« propriétaire » “owner”
“ship” « navire »	“ship” means any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation, without regard to its method of propulsion or lack of propulsion, and includes	(a) S’agissant d’un navire assujetti à la Convention sur la responsabilité civile, s’entend au sens de l’article premier de cette convention;	
	(a) a ship in the process of construction from the time that it is capable of floating; and	(b) s’agissant d’un navire assujetti à la Convention sur les hydrocarbures de soute, s’entend au sens de « propriétaire du navire » à l’article 1 de cette convention;	
	(b) a ship that has been stranded, wrecked or sunk and any part of a ship that has broken up.	(c) s’agissant de tout autre navire, s’entend de la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d’un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l’usage de celui-ci.	
“Ship-source Oil Pollution Fund” « Caisse d’indemnisation »	“Ship-source Oil Pollution Fund” means the Ship-source Oil Pollution Fund continued by section 92.	« rejet » S’agissant d’un hydrocarbure, rejet de celui-ci qui, directement ou indirectement, atteint l’eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.	« rejet » “discharge”
Other definitions	(2) In this Part, “Bunkers Convention”, “Civil Liability Convention”, “Fund Convention”, “International Fund”, “Supplementary Fund” and “Supplementary Fund Protocol” have the same meaning as in subsection 47(1). 2001, c. 6, s. 91; 2009, c. 21, s. 11.	(2) À la présente partie, « Convention sur la responsabilité civile », « Convention sur le Fonds international », « Convention sur les hydrocarbures de soute », « Fonds complémentaire », « Fonds international » et « Protocole portant création d’un Fonds complémentaire » s’entendent au sens du paragraphe 47(1). 2001, ch. 6, art. 91; 2009, ch. 21, art. 11.	Autres définitions
	SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND	CAISSE D’INDEMNISATION	
Ship-source Oil Pollution Fund continued	92. (1) The account known as the Ship-source Oil Pollution Fund in the accounts of Canada is continued.	92. (1) Est prorogé le compte ouvert parmi les comptes du Canada intitulé Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.	Prorogation de la Caisse d’indemnisation
Credits	(2) The following shall be credited to the Ship-source Oil Pollution Fund:	(2) Ce compte est crédité des sommes suivantes :	Crédits
	(a) all payments received under sections 112 and 115;	(a) les versements reçus en vertu des articles 112 et 115;	
	(b) interest computed in accordance with section 93; and	(b) l’intérêt calculé en conformité avec l’article 93;	
	(c) any amounts recovered by the Administrator under paragraph 106(3)(c).	(c) les sommes qu’obtient l’administrateur en vertu de l’alinéa 106(3)c).	
Charges	(3) The following shall be charged to the Ship-source Oil Pollution Fund:	(3) Il est débité des sommes suivantes :	Débets

(a) all amounts that are directed by the Administrator to be paid under paragraph 106(3)(a) or 108(1)(a), subsection 108(6) or section 117 or under a settlement;

(b) all amounts for which the Administrator is liable under subsection 117(3);

(c) all interest to be paid under section 116;

(d) all costs and expenses that are directed to be paid under section 98;

(e) the remuneration and expenses of assessors that are directed to be paid under subsection 108(2); and

(f) the amount of any judgment and any costs awarded against that Fund in litigation.

2001, c. 6, s. 92; 2009, c. 21, s. 11.

a) les sommes que l'administrateur verse en application des alinéas 106(3)a) ou 108(1)a), du paragraphe 108(6) ou de l'article 117 ou conformément à une transaction;

b) les sommes que l'administrateur est tenu de payer en application du paragraphe 117(3);

c) les intérêts à verser en conformité avec l'article 116;

d) les frais et honoraires dont le paiement est prévu à l'article 98;

e) la rémunération et les indemnités des évaluateurs dont le versement est prévu au paragraphe 108(2);

f) les sommes qu'un tribunal ordonne à la Caisse d'indemnisation de payer, dans un jugement rendu contre elle, ainsi que les dépens auxquels le tribunal la condamne.

2001, ch. 6, art. 92; 2009, ch. 21, art. 11.

Interest to be credited to Fund

93. The Minister of Finance shall, at the times that the Governor in Council directs, credit to the Ship-source Oil Pollution Fund interest at a rate fixed by the Governor in Council on the balance from time to time of that Fund.

2001, c. 6, s. 93; 2009, c. 21, s. 11.

93. Le ministre des Finances porte au crédit de la Caisse d'indemnisation, aux moments que décrète le gouverneur en conseil, des intérêts, au taux fixé par ce dernier, calculés sur le solde créditeur de la Caisse.

2001, ch. 6, art. 93; 2009, ch. 21, art. 11.

Intérêt à porter au crédit de la Caisse

ADMINISTRATOR AND DEPUTY ADMINISTRATOR

Appointment of Administrator

94. (1) The Governor in Council may appoint an Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund to hold office during good behaviour for a term, not exceeding five years, that is fixed by the Governor in Council, subject to removal by the Governor in Council for cause.

Reappointment of Administrator

(2) The Administrator is eligible for reappointment on the expiry of his or her term of office.

Continuation in office

(3) If an Administrator is not appointed to take office on the expiry of the incumbent Administrator's term, the incumbent continues to hold office until the earlier of the date fixed by the Governor in Council and the day on which a successor is appointed.

2001, c. 6, s. 94; 2009, c. 21, s. 11.

Deputy Administrator

95. (1) The Governor in Council may appoint a Deputy Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund to hold office during good behaviour for a term, not exceeding five

ADMINISTRATEUR ET ADMINISTRATEUR ADJOINT

94. (1) Le gouverneur en conseil peut nommer un administrateur de la Caisse d'indemnisation à titre inamovible pour un mandat maximal de cinq ans, sous réserve de révocation motivée de sa part.

(2) Le mandat de l'administrateur est renouvelable.

(3) S'il n'est pas pourvu à sa succession, le mandat de l'administrateur se prolonge jusqu'à la nomination de son remplaçant ou, si elle est antérieure, jusqu'à la date fixée par le gouverneur en conseil.

2001, ch. 6, art. 94; 2009, ch. 21, art. 11.

Nomination de l'administrateur

Mandat renouvelable

Prolongation du mandat

Administrateur adjoint

	years, that is fixed by the Governor in Council, subject to removal by the Governor in Council for cause.	maximal de cinq ans, sous réserve de révocation motivée de sa part.	
Reappointment of Deputy Administrator	(2) The Deputy Administrator is eligible for reappointment on the expiry of his or her term of office. 2001, c. 6, s. 95; 2009, c. 21, s. 11.	(2) Le mandat de l'administrateur adjoint est renouvelable. 2001, ch. 6, art. 95; 2009, ch. 21, art. 11.	Mandat renouvelable
Resignation	96. The resignation of an Administrator or Deputy Administrator becomes effective at the time that the Minister receives a written resignation from him or her or at the time specified in the resignation, whichever is later. 2001, c. 6, s. 96; 2009, c. 21, s. 11.	96. La démission de l'administrateur ou de l'administrateur adjoint prend effet au moment où le ministre en reçoit un avis écrit ou, si elle est ultérieure, à la date que précise l'avis. 2001, ch. 6, art. 96; 2009, ch. 21, art. 11.	Démission
Independent of Crown	97. (1) The Administrator or Deputy Administrator shall not, while holding office, accept or hold any office or employment inconsistent with his or her duties and functions under this Part.	97. (1) L'administrateur et l'administrateur adjoint ne peuvent occuper une charge ou un emploi incompatible avec leurs attributions prévues par la présente partie.	Fonctions incompatibles
Effect of contravention of subsection (1)	(2) If the Administrator or Deputy Administrator contravenes subsection (1), his or her appointment is terminated on a date fixed by the Governor in Council that is not later than 30 days after notice of the contravention is received by the Minister, but the contravention does not affect the validity of any act performed by the Administrator or Deputy Administrator, as the case may be, on behalf of the Ship-source Oil Pollution Fund between the date of the contravention and the date that the appointment is terminated. 2001, c. 6, s. 97; 2009, c. 21, s. 11.	(2) Le mandat de l'administrateur ou de l'administrateur adjoint qui contrevient au paragraphe (1) prend fin à la date fixée par le gouverneur en conseil, cette date suivant de trente jours au maximum la réception par le ministre d'un avis l'informant de la contravention; celle-ci n'a aucun effet sur la validité des actions accomplies par l'administrateur ou l'administrateur adjoint au nom de la Caisse d'indemnisation entre la date de la contravention et celle où son mandat prend fin. 2001, ch. 6, art. 97; 2009, ch. 21, art. 11.	Conséquences d'une contravention
Costs, expenses and fees	98. (1) On the direction of the Minister of Finance, all costs and expenses incurred by the Administrator and the Deputy Administrator in performing their duties and functions under this Part, and any fees for services rendered by the Administrator or Deputy Administrator calculated in accordance with a tariff prescribed by the regulations, shall be paid out of the Consolidated Revenue Fund and charged to the Ship-source Oil Pollution Fund.	98. (1) Sur directive du ministre des Finances, les frais engagés par l'administrateur et l'administrateur adjoint dans l'exercice des attributions que leur confère la présente partie, de même que leurs honoraires, calculés en conformité avec le tarif réglementaire, sont payés sur le Trésor et portés au débit de la Caisse d'indemnisation.	Frais et honoraires
Taxation	(2) The Admiralty Court's assessment officers may, at the request of the Minister of Justice, tax any account for costs, expenses or fees submitted by the Administrator or Deputy Administrator to the Minister of Finance as if the Administrator or Deputy Administrator were acting for the Crown in proceedings in that Court, but, on any such taxation, no fee may be	(2) Les officiers taxateurs de la Cour d'amirauté peuvent, à la demande du ministre de la Justice, taxer les comptes de frais ou honoraires présentés par l'administrateur ou l'administrateur adjoint au ministre des Finances comme si l'administrateur ou l'administrateur adjoint représentait Sa Majesté dans une instance devant le tribunal; cependant, cette façon de procéder ne peut jamais permettre que des honoraires su-	Taxation

allowed in excess of that set out in the tariff referred to in subsection (1).

2001, c. 6, s. 98; 2009, c. 21, s. 11.

Deputy Administrator's duties and functions

99. (1) The Deputy Administrator shall perform the duties and functions consistent with this Part that are assigned to him or her by the Administrator.

Administrator's absence or incapacity

(2) If the Administrator is absent or incapacitated or the office of Administrator is vacant, the Deputy Administrator has all the powers and duties of the Administrator.

2001, c. 6, s. 99; 2009, c. 21, s. 11.

Professional and technical assistance

100. The Administrator may, for the purpose of fulfilling his or her functions, including performing his or her duties under this Part, obtain the professional, technical and other advice and assistance that he or she considers necessary.

2001, c. 6, s. 100; 2009, c. 21, s. 11.

LIABILITY OF SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND

Liability of Ship-source Oil Pollution Fund

101. (1) Subject to the other provisions of this Part, the Ship-source Oil Pollution Fund is liable for the matters referred to in sections 51, 71 and 77 in relation to oil, Article III of the Civil Liability Convention and Article 3 of the Bunkers Convention, if

(a) all reasonable steps have been taken to recover payment of compensation from the owner of the ship or, in the case of a ship within the meaning of Article I of the Civil Liability Convention, from the International Fund and the Supplementary Fund, and those steps have been unsuccessful;

(b) the owner of a ship is not liable by reason of any of the defences described in subsection 77(3), Article III of the Civil Liability Convention or Article 3 of the Bunkers Convention and neither the International Fund nor the Supplementary Fund are liable;

(c) the claim exceeds

(i) in the case of a ship within the meaning of Article I of the Civil Liability Convention, the owner's maximum liability under that Convention to the extent that the excess is not recoverable from the International Fund or the Supplementary Fund, and

(ii) in the case of any other ship, the owner's maximum liability under Part 3;

périeurs à ceux que prévoit le tarif réglementaire visé au paragraphe (1) soient accordés.

2001, ch. 6, art. 98; 2009, ch. 21, art. 11.

99. (1) L'administrateur adjoint exerce les attributions compatibles avec la présente partie qui lui sont assignées par l'administrateur.

Attributions de l'administrateur adjoint

(2) En cas d'absence ou d'empêchement de l'administrateur ou de vacance de son poste, la suppléance est assumée par l'administrateur adjoint.

2001, ch. 6, art. 99; 2009, ch. 21, art. 11.

Absence ou empêchement de l'administrateur

100. Dans l'exercice de ses attributions, notamment de celles que lui confère la présente partie, l'administrateur peut obtenir les avis et l'assistance techniques, professionnels et autres qu'il juge nécessaires.

2001, ch. 6, art. 100; 2009, ch. 21, art. 11.

Assistance

RESPONSABILITÉS DE LA CAISSE D'INDEMNISATION

101. (1) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, la Caisse d'indemnisation assume les responsabilités prévues aux articles 51, 71 et 77 en rapport avec les hydrocarbures, à l'article III de la Convention sur la responsabilité civile et à l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute dans les cas suivants :

a) malgré la prise de toutes les mesures raisonnables dans les circonstances, il a été impossible d'obtenir une indemnité de la part du propriétaire du navire ou, dans le cas d'un navire au sens de l'article premier de la Convention sur la responsabilité civile, de la part du Fonds international et du Fonds complémentaire;

b) d'une part, le propriétaire du navire n'est pas responsable en raison de l'une des défenses mentionnées au paragraphe 77(3), à l'article III de la Convention sur la responsabilité civile ou à l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute et, d'autre part, le Fonds international et le Fonds complémentaire ne sont pas responsables non plus;

c) la créance excède :

(i) dans le cas d'un navire au sens de l'article premier de la Convention sur la responsabilité civile, la limite fixée à la res-

Responsabilités de la Caisse d'indemnisation

(d) the owner is financially incapable of meeting their obligations under section 51 and Article III of the Civil Liability Convention, to the extent that the obligation is not recoverable from the International Fund or the Supplementary Fund;

(e) the owner is financially incapable of meeting their obligations under section 71 and Article 3 of the Bunkers Convention;

(f) the owner is financially incapable of meeting their obligations under section 77;

(g) the cause of the oil pollution damage is unknown and the Administrator has been unable to establish that the occurrence that gave rise to the damage was not caused by a ship; or

(h) the Administrator is a party to a settlement under section 109.

ponsabilité du propriétaire du navire en vertu de cette convention, dans la mesure où l'excédent ne peut être recouvré auprès du Fonds international ni auprès du Fonds complémentaire,

(ii) dans le cas de tout autre navire, la limite fixée à la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la partie 3;

d) le propriétaire du navire est incapable financièrement de remplir les obligations que lui imposent l'article 51 et l'article III de la Convention sur la responsabilité civile, dans la mesure où le Fonds international et le Fonds complémentaire ne sont pas tenus de remplir l'une quelconque de ces obligations;

e) le propriétaire du navire est incapable financièrement de remplir les obligations que lui imposent l'article 71 et l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute;

f) le propriétaire du navire est incapable financièrement de remplir les obligations que lui impose l'article 77;

g) la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et l'administrateur est incapable d'établir que l'événement qui est à l'origine des dommages n'est pas imputable à un navire;

h) l'administrateur est partie à la transaction d'une affaire conclue en vertu de l'article 109.

Exception —
drilling activities

(2) This Part does not apply to a drilling ship that is on location and engaged in the exploration or exploitation of the seabed or its subsoil in so far as an escape or discharge of oil emanates from those activities.

(2) La présente partie ne s'applique pas, eu égard à la fuite ou au rejet d'hydrocarbures, aux navires de forage situés sur un emplacement de forage qui sont utilisés dans le cadre d'activités d'exploration ou d'exploitation du fond ou du sous-sol marin, si le rejet provient de ces activités.

Exception :
opérations de
forage

Exception —
floating storage
units

(3) This Part does not apply to a floating storage unit or floating production, storage and offloading unit unless it is carrying oil as a cargo on a voyage to or from a port or terminal outside an offshore oil field.

2001, c. 6, s. 101; 2009, c. 21, s. 11.

(3) La présente partie ne s'applique pas à une unité flottante de stockage ou à une unité flottante de production, de stockage et de déchargement, sauf si elle transporte des hydrocarbures comme cargaison entre ports ou terminaux à l'extérieur des limites d'un champ pétrolier extracôtier.

2001, ch. 6, art. 101; 2009, ch. 21, art. 11.

Exception : unité
flottante de
stockage

Action by
Administrator

102. (1) If there is an occurrence that gives rise to the liability of an owner of a ship under section 51, 71 or 77, Article III of the Civil Li-

102. (1) En cas d'événement dont la responsabilité est imputable au propriétaire d'un navire au titre des articles 51, 71 ou 77, de l'article III de la Convention sur la responsabilité

Action intentée
par l'administra-
teur

bility Convention or Article 3 of the Bunkers Convention,

(a) the Administrator may, either before or after receiving a claim under section 103, commence an action *in rem* against the ship that is the subject of the claim, or against any proceeds of sale of the ship that have been paid into court; and

(b) subject to subsection (3), the Administrator is entitled in any such action to claim security in an amount not less than the owner's maximum aggregate liability determined in accordance with section 71 or 77, or Article V of the Civil Liability Convention.

Subrogation

(2) The Administrator may continue the action only if he or she has become subrogated to the rights of the claimant under paragraph 106(3)(c).

Entitlement to claim security

(3) The Administrator is not entitled to claim security under subsection (1) if

(a) in the case of a ship within the meaning of Article I of the Civil Liability Convention, a fund has been constituted under subsection 52(2); and

(b) in the case of any other ship, a fund has been constituted under Article 11 of the Convention as defined in section 24.

2001, c. 6, s. 102; 2009, c. 21, s. 11.

Claims filed with Administrator

103. (1) In addition to any right against the Ship-source Oil Pollution Fund under section 101, a person who has suffered loss or damage or incurred costs or expenses referred to in section 51, 71 or 77, Article III of the Civil Liability Convention or Article 3 of the Bunkers Convention in respect of actual or anticipated oil pollution damage may file a claim with the Administrator for the loss, damage, costs or expenses.

Limitation period

(2) Unless the Admiralty Court fixes a shorter period under paragraph 111(a), a claim must be made

(a) within two years after the day on which the oil pollution damage occurs and five years after the occurrence that causes that damage; or

civile ou de l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute, l'administrateur peut, même avant d'avoir reçu la demande visée à l'article 103, intenter une action réelle contre le navire qui fait l'objet de la demande ou à l'égard du produit de la vente de celui-ci déposé au tribunal, et, à cette occasion, peut, sous réserve du paragraphe (3), demander une garantie d'un montant au moins égal à la responsabilité maximale cumulée du propriétaire calculée conformément aux articles 71 ou 77 ou à l'article V de la Convention sur la responsabilité civile.

(2) L'administrateur ne peut continuer cette action que s'il est subrogé dans les droits du demandeur aux termes de l'alinéa 106(3)c).

(3) L'administrateur ne peut demander la garantie visée au paragraphe (1) si :

a) dans le cas d'un navire au sens de l'article premier de la Convention sur la responsabilité civile, le fonds visé au paragraphe 52(2) a été constitué;

b) dans le cas d'un autre navire, le fonds visé à l'article 11 de la Convention au sens de l'article 24 a été constitué.

2001, ch. 6, art. 102; 2009, ch. 21, art. 11.

103. (1) En plus des droits qu'elle peut exercer contre la Caisse d'indemnisation en vertu de l'article 101, toute personne qui a subi des pertes ou des dommages ou qui a engagé des frais mentionnés aux articles 51, 71 ou 77, à l'article III de la Convention sur la responsabilité civile ou à l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute à cause de dommages — réels ou prévus — dus à la pollution par les hydrocarbures peut présenter à l'administrateur une demande en recouvrement de créance à l'égard de ces dommages, pertes et frais.

(2) Sous réserve du pouvoir donné à la Cour d'amirauté à l'alinéa 111a), la demande en recouvrement de créance doit être faite :

a) s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les deux ans suivant la date où ces dommages se sont produits et dans les cinq ans suivant l'événement qui les a causés;

Subrogation

Demande de garantie non fondée

Dépôt des demandes auprès de l'administrateur

Délais

	(b) if no oil pollution damage occurs, within five years after the occurrence in respect of which oil pollution damage is anticipated.	b) sinon, dans les cinq ans suivant l'événement à l'égard duquel des dommages ont été prévus.	
Exception	(3) Subsection (1) does not apply to a response organization referred to in paragraph 51(a), 71(a) or 77(1)(b) or a person in a state other than Canada. 2001, c. 6, s. 103, c. 26, s. 324; 2009, c. 21, s. 11.	(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un organisme d'intervention visé aux alinéas 51a), 71a) ou 77(1)b) ou à une personne dans un État étranger. 2001, ch. 6, art. 103, ch. 26, art. 324; 2009, ch. 21, art. 11.	Exceptions
Liability — exception	104. Sections 101 and 103 do not apply in respect of actual or anticipated oil pollution damage (a) on the territory or in the territorial sea or internal waters of a state, other than Canada, that is a party to the Civil Liability Convention or the Bunkers Convention; or (b) in the exclusive economic zone of a state referred to in paragraph (a) or, if the state has not established an exclusive economic zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that state and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured. 2001, c. 6, s. 104; 2009, c. 21, s. 11.	104. Les articles 101 et 103 ne s'appliquent pas aux dommages — réels ou prévus — dus à la pollution par les hydrocarbures qui se produisent dans les endroits suivants : a) le territoire, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État étranger partie à la Convention sur la responsabilité civile ou la Convention sur les hydrocarbures de soute; b) la zone économique exclusive d'un tel État ou, s'il n'a pas établi une telle zone, une zone située au-delà de sa mer territoriale mais adjacente à celle-ci, et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale. 2001, ch. 6, art. 104; 2009, ch. 21, art. 11.	Responsabilité — exception
Administrator's duties	105. (1) On receipt of a claim under section 103, the Administrator shall (a) investigate and assess it; and (b) make an offer of compensation to the claimant for whatever portion of it that the Administrator finds to be established.	105. (1) Sur réception d'une demande en recouvrement de créance présentée en vertu de l'article 103, l'administrateur : a) enquête sur la créance et l'évalue; b) fait une offre d'indemnité pour la partie de la demande qu'il juge recevable.	Fonctions de l'administrateur
Administrator's powers	(2) For the purpose of investigating and assessing a claim, the Administrator has the powers of a commissioner under Part I of the <i>Inquiries Act</i> .	(2) Aux fins d'enquête et d'évaluation, l'administrateur a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la <i>Loi sur les enquêtes</i> .	Pouvoirs de l'administrateur
Factors to be considered	(3) When investigating and assessing a claim, the Administrator may consider only (a) whether it is for loss, damage, costs or expenses referred to in subsection 103(1); and (b) whether it resulted wholly or partially from (i) an act done or omitted to be done by the claimant with intent to cause damage, or (ii) the claimant's negligence.	(3) Dans le cadre de l'enquête et de l'évaluation, l'administrateur ne prend en considération que la question de savoir : a) d'une part, si la créance est visée par le paragraphe 103(1); b) d'autre part, si la créance résulte, en tout ou en partie : (i) soit d'une action ou omission du demandeur visant à causer un dommage, (ii) soit de sa négligence.	Facteurs à considérer
Cause of occurrence	(4) A claimant is not required to satisfy the Administrator that the occurrence was caused	(4) Bien que le demandeur ne soit pas tenu de démontrer que l'événement a été causé par	Cause de l'événement

by a ship, but the Administrator shall dismiss a claim if he or she is satisfied on the evidence that the occurrence was not caused by a ship.

When claimant at fault

(5) The Administrator shall reduce or nullify any amount that he or she would have otherwise assessed in proportion to the degree to which he or she is satisfied that the claim resulted from

(a) an act done or omitted to be done by the claimant with intent to cause damage; or

(b) the claimant's negligence.

2001, c. 6, s. 105; 2009, c. 21, s. 11.

Offer of compensation

106. (1) If the Administrator makes an offer of compensation to a claimant under paragraph 105(1)(b), the claimant shall, within 60 days after receiving the offer, notify the Administrator whether they accept or refuse it and, if no notification is received by the Administrator at the end of that period, the claimant is deemed to have refused the offer.

Appeal to Admiralty Court

(2) A claimant may, within 60 days after receiving an offer of compensation or a notification that the Administrator has disallowed the claim, appeal the adequacy of the offer or the disallowance of the claim to the Admiralty Court, but in an appeal from the disallowance of a claim, that Court may consider only the matters described in paragraphs 105(3)(a) and (b).

Acceptance of offer by claimant

(3) If a claimant accepts the offer of compensation from the Administrator,

(a) the Administrator shall without delay direct payment to be made to the claimant of the amount of the offer out of the Ship-source Oil Pollution Fund;

(b) the claimant is then precluded from pursuing any rights that they may have had against any person in respect of matters referred to in sections 51, 71 and 77, Article III of the Civil Liability Convention and Article 3 of the Bunkers Convention in relation to the occurrence to which the offer of compensation relates;

(c) the Administrator is, to the extent of the payment to the claimant, subrogated to any rights of the claimant referred to in paragraph (b); and

un navire, l'administrateur rejette la demande si la preuve le convainc autrement.

(5) L'administrateur réduit proportionnellement ou éteint la créance s'il est convaincu que l'événement à l'origine de celle-ci est attribuable :

a) soit à une action ou omission du demandeur visant à causer un dommage;

b) soit à sa négligence.

2001, ch. 6, art. 105; 2009, ch. 21, art. 11.

Partage de la responsabilité

106. (1) Le demandeur a soixante jours, à compter de la réception de l'offre d'indemnité visée à l'alinéa 105(1)b), pour l'accepter ou la refuser; si l'administrateur n'est pas avisé du choix du demandeur dans ce délai, celui-ci est présumé avoir refusé.

Offre d'indemnité

(2) Le demandeur peut, dans les soixante jours suivant la réception de l'offre d'indemnité ou de l'avis de rejet de sa demande, interjeter appel devant la Cour d'amirauté; dans le cas d'un appel du rejet de la demande, la Cour d'amirauté ne prend en considération que les faits mentionnés aux alinéas 105(3)a) et b).

Appel à la Cour d'amirauté

(3) L'acceptation par le demandeur de l'offre d'indemnité entraîne les conséquences suivantes :

a) l'administrateur ordonne sans délai que la somme offerte soit versée au demandeur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation;

b) le demandeur ne peut plus faire valoir les droits qu'il peut avoir contre qui que ce soit à l'égard des questions visées aux articles 51, 71 et 77, à l'article III de la Convention sur la responsabilité civile et à l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute en ce qui concerne l'événement auquel se rapporte l'offre d'indemnité;

c) dans la limite de la somme versée au demandeur, l'administrateur est subrogé dans les droits de celui-ci visés à l'alinéa b);

d) l'administrateur prend toute mesure raisonnable pour recouvrer auprès du proprié-

Acceptation de l'offre

(d) the Administrator shall take all reasonable measures to recover the amount of the payment from the owner of the ship, the International Fund, the Supplementary Fund or any other person liable and, for that purpose, the Administrator may commence an action in the Administrator's or the claimant's name, including a claim against the fund of the owner of a ship established under the Civil Liability Convention and may enforce any security provided to or enforceable by the claimant.

2001, c. 6, s. 106; 2009, c. 21, s. 11.

CLAIMS FOR LOSS OF INCOME

Meaning of terms

107. (1) In this section, “fish”, “fishing” and “fishing vessel” have the same meaning as in section 2 of the *Fisheries Act*.

Definition of “claimant”

- (2) In this section, “claimant” means
- (a) an individual who derives income from fishing, from the production, breeding, holding or rearing of fish, or from the culture or harvesting of marine plants;
 - (b) the owner of a fishing vessel who derives income from the rental of fishing vessels to holders of commercial fishing licences issued in Canada;
 - (c) an individual who derives income from the handling of fish on shore in Canada directly after they are landed from fishing vessels;
 - (d) an individual who fishes or hunts for food or animal skins for their own consumption or use;
 - (e) a person who rents or charters boats in Canada for sport fishing; or
 - (f) a worker in a fish plant in Canada, excluding a person engaged exclusively in supervisory or managerial functions, except in the case of a family-type co-operative operation that has a total annual throughput of less than 1 400 metric tons or an annual average number of employees of fewer than 50.

taire du navire, du Fonds international, du Fonds complémentaire ou de toute autre personne responsable la somme qu'il a versée et, à cette fin, peut notamment intenter une action en son nom ou au nom du demandeur, réaliser toute garantie donnée à celui-ci ainsi qu'intenter une action contre le fonds du propriétaire constitué aux termes de la Convention sur la responsabilité civile.

2001, ch. 6, art. 106; 2009, ch. 21, art. 11.

DEMANDES D'INDEMNISATION DES PERTES DE REVENUS

Terminologie

107. (1) Au présent article, «bateau de pêche», «pêche» et «poissons» s'entendent au sens de l'article 2 de la *Loi sur les pêches*.

Définition de «demandeur»

- (2) Au présent article, «demandeur» s'entend des personnes suivantes :
- a) le particulier qui tire un revenu :
 - (i) de la pêche,
 - (ii) de la production, de la reproduction, de la conservation ou de l'engraissement et de l'élevage des poissons,
 - (iii) de la culture ou de la récolte des plantes aquatiques;
 - b) le propriétaire de bateau de pêche qui tire un revenu de la location de bateaux de pêche à des détenteurs de permis de pêche commerciaux délivrés au Canada;
 - c) le particulier qui tire un revenu de la maintenance du poisson à terre au Canada immédiatement après son déchargement du bateau de pêche;
 - d) le particulier qui pêche ou chasse pour subvenir à ses propres besoins en nourriture ou en pelleteries;
 - e) la personne qui, au Canada, loue ou frète des bateaux pour la pêche sportive;
 - f) le travailleur dans une usine de traitement du poisson au Canada, à l'exclusion de la personne qui n'a que des responsabilités de surveillance ou de gestion, sauf dans le cas des exploitations coopératives de genre familial dont la production totale annuelle est inférieure à 1 400 tonnes métriques ou dont le

Filing of claim with Administrator	<p>(3) Subject to this section, a claimant who suffers or will suffer a loss of income, or in the case of an individual described in paragraph (2)(d), a loss of a source of food or animal skins, resulting from a discharge of oil from a ship that is not recoverable under Part 6 may file a claim with the Administrator for that loss or future loss</p> <p>(a) within three years after the day on which the discharge of the oil occurs or first occurred, as the case may be, or could reasonably be expected to have become known to the claimant; and</p> <p>(b) within six years after the occurrence that causes the discharge.</p>	<p>nombre annuel moyen de salariés est inférieur à 50.</p> <p>(3) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les demandeurs qui subissent une perte de revenus, présents ou futurs, ou qui, dans le cas des particuliers visés à l’alinéa (2)d), perdent leur source d’approvisionnement en nourriture ou en pelleteries, à cause d’un rejet d’hydrocarbures provenant d’un navire, et qui ne peuvent être indemnisés en vertu de la partie 6 peuvent présenter à l’administrateur une demande en recouvrement de créance à l’égard de cette perte :</p> <p>a) dans les trois ans suivant le début du rejet d’hydrocarbures ou le moment où l’on peut raisonnablement présumer qu’ils en ont eu connaissance;</p> <p>b) dans les six ans suivant l’événement qui a entraîné le rejet.</p>	Demandes d’indemnisation des pertes de revenus
Limitations	<p>(4) The right to file a claim under this section is limited to claimants who</p> <p>(a) were lawfully carrying on an activity described in subsection (2); and</p> <p>(b) except in the case of individuals described in paragraph (2)(d),</p> <p>(i) are Canadian citizens or permanent residents within the meaning of subsection 2(1) of the <i>Immigration and Refugee Protection Act</i>, in the case of an individual, or</p> <p>(ii) are incorporated by or under the laws of Canada or a province, in the case of a corporation.</p>	<p>(4) Seuls les demandeurs qui répondent aux conditions ci-après peuvent présenter une demande en vertu du présent article :</p> <p>a) ils exercent légalement l’activité visée au paragraphe (2);</p> <p>b) sauf dans le cas des particuliers visés à l’alinéa (2)d), ils sont des citoyens canadiens ou résidents permanents au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés</i>, ou des personnes morales légalement constituées sous le régime des lois fédérales ou provinciales.</p>	Réserve
Cause of occurrence	<p>(5) A claimant is not required to satisfy the Administrator that the occurrence was caused by a ship, but the Administrator shall dismiss a claim if he or she is satisfied on the evidence that the occurrence was not caused by a ship.</p>	<p>(5) Bien que le demandeur ne soit pas tenu de démontrer que l’événement a été causé par un navire, l’administrateur rejette la demande si la preuve le convainc autrement.</p>	Cause de l’événement
Period for filing claim may be shortened	<p>(6) The Admiralty Court may, by an order made under paragraph 111(a), shorten the period referred to in subsection (3) for filing a claim under that subsection.</p> <p>2001, c. 6, s. 107; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(6) La Cour d’amirauté peut, en vertu de l’alinéa 111a), réduire, par ordonnance, le délai prévu au paragraphe (3).</p> <p>2001, ch. 6, art. 107; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Délai
Administrator’s responsibility	<p>108. (1) On receipt of a claim filed under section 107, the Administrator shall</p> <p>(a) if he or she considers the action appropriate for the proper administration of the Ship-source Oil Pollution Fund, direct pay-</p>	<p>108. (1) Sur réception de la demande présentée en vertu de l’article 107, l’administrateur :</p> <p>a) s’il le juge à propos pour la bonne gestion de la Caisse, ordonne que la somme récla-</p>	Attributions de l’administrateur

ment to be made to the claimant of the amount of the loss alleged in the claim or otherwise agreed on between the Administrator and the claimant; or

(b) in any other case, transmit the claim to the Minister.

Appointment of assessors

(2) On receipt of a claim from the Administrator under paragraph (1)(b), the Minister shall

(a) after consulting with the Minister of Fisheries and Oceans, the Minister of the Environment and the Administrator, appoint as assessors one or more persons not employed in the public service, as defined in subsection 3(1) of the *Public Service Superannuation Act*; and

(b) fix the remuneration and expenses to be paid to the person or persons while they are acting as assessors and authorize the Administrator to direct payment of the remuneration and expenses to them.

Assessment of loss

(3) For the purpose of assessing a loss alleged by a claimant under section 107, an assessor or assessors, in this section referred to as “the assessor”,

(a) after giving reasonable notice to the Administrator and the claimant, shall meet with the Administrator and the claimant or their representatives;

(b) may receive and consider any written or oral evidence submitted to the assessor by or on behalf of the Administrator or the claimant, whether or not the evidence would be admissible before a court; and

(c) has all the powers of a commissioner under Part I of the *Inquiries Act*.

Report to Minister

(4) The assessor shall, within 60 days after their appointment or within any longer period that is agreed to by the Minister, report to the Minister whether, in their opinion, the following requirements have been met:

(a) the loss alleged by the claimant has been established;

(b) the loss resulted from the discharge of oil from a ship; and

(c) the loss is not recoverable otherwise than under this Part.

mée ou convenue entre lui et le demandeur soit versée à celui-ci par prélèvement sur la Caisse d’indemnisation;

b) sinon, transmet la demande au ministre.

Nomination des évaluateurs

(2) Sur réception de la demande que lui transmet l’administrateur en application de l’alinéa (1)b), le ministre :

a) nomme, après consultation du ministre des Pêches et des Océans, du ministre de l’Environnement et de l’administrateur, un ou plusieurs évaluateurs qui ne font pas partie de la fonction publique au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur la pension de la fonction publique*;

b) fixe la rémunération et les indemnités qui seront versées aux évaluateurs pour l’exécution de leur mandat et autorise l’administrateur à ordonner qu’elles leur soient versées.

Évaluation de la perte

(3) En vue d’évaluer la perte que vise la demande présentée en vertu de l’article 107, l’évaluateur :

a) après avoir donné à l’administrateur et au demandeur un préavis raisonnable, rencontre ceux-ci ou leur représentant respectif;

b) peut recevoir et prendre en considération les éléments de preuve oraux ou écrits qui lui sont présentés par l’administrateur ou le demandeur, ou pour leur compte, que ces éléments de preuve soient ou non admissibles en preuve devant un tribunal;

c) a les pouvoirs d’un commissaire nommé en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*.

Rapport au ministre

(4) Dans les soixante jours suivant la date de sa nomination, ou dans un délai supérieur accepté par le ministre, l’évaluateur remet au ministre un rapport sur la question de savoir si, à son avis, les conditions suivantes sont réunies :

a) le demandeur a établi sa perte;

b) la perte a été causée par le rejet d’hydrocarbures provenant d’un navire;

c) la perte n’est pas susceptible de faire l’objet d’une indemnisation en vertu d’une autre disposition de la présente partie.

Amount of loss	<p>(5) If the assessor reports that the requirements of subsection (4) have been met, the report must set out the amount of the loss as assessed by them.</p>	<p>(5) Si l'évaluateur estime que les conditions visées au paragraphe (4) sont réunies, il précise dans son rapport le montant auquel il évalue la perte.</p>	Montant de la perte
Payment of assessed loss out of Fund	<p>(6) On receipt of the report, the Minister shall without delay forward a copy of it to the claimant and to the Administrator, who shall direct payment to be made to the claimant out of the Ship-source Oil Pollution Fund of an amount equal to the amount, if any, of the assessed loss set out in the report.</p> <p>2001, c. 6, s. 108; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(6) Dès réception du rapport, le ministre envoie une copie à l'administrateur et au demandeur; si le rapport indique le montant de la perte évaluée, l'administrateur ordonne qu'une somme correspondante soit versée au demandeur.</p> <p>2001, ch. 6, art. 108; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Paiement sur la Caisse
PROCEEDINGS AGAINST THE OWNER OF A SHIP		ACTION EN RESPONSABILITÉ CONTRE LE PROPRIÉTAIRE D'UN NAVIRE	
Proceedings against owner of ship	<p>109. (1) If a claimant commences proceedings against the owner of a ship or the owner's guarantor in respect of a matter referred to in section 51, 71 or 77, Article III of the Civil Liability Convention or Article 3 of the Bunkers Convention, except in the case of proceedings based on paragraph 77(1)(c) commenced by the Minister of Fisheries and Oceans in respect of a pollutant other than oil,</p> <p>(a) the document commencing the proceedings shall be served on the Administrator by delivering a copy of it personally to him or her, or by leaving a copy at his or her last known address, and the Administrator is then a party to the proceedings; and</p> <p>(b) the Administrator shall appear and take any action, including being a party to a settlement either before or after judgment, that he or she considers appropriate for the proper administration of the Ship-source Oil Pollution Fund.</p>	<p>109. (1) À l'exception des actions fondées sur l'alinéa 77(1)c) intentées par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard d'un polluant autre que les hydrocarbures, les règles ci-après s'appliquent aux actions en responsabilité fondées sur les articles 51, 71 ou 77, l'article III de la Convention sur la responsabilité civile ou l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute intentées contre le propriétaire d'un navire ou son garant :</p> <p>a) l'acte introductif d'instance doit être signifié à l'administrateur — soit par la remise à celui-ci d'une copie en main propre, soit par le dépôt d'une copie au lieu de sa dernière résidence connue — qui devient de ce fait partie à l'instance;</p> <p>b) l'administrateur doit comparaître et prendre les mesures qu'il juge à propos pour la bonne gestion de la Caisse d'indemnisation, notamment conclure une transaction avant ou après jugement.</p>	Action contre le propriétaire d'un navire
If Administrator party to settlement	<p>(2) If the Administrator is a party to a settlement under paragraph (1)(b), he or she shall direct payment to be made to the claimant of the amount that the Administrator has agreed to pay under the settlement.</p> <p>2001, c. 6, s. 109; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) Dans le cas où il conclut une transaction en application de l'alinéa (1)b), l'administrateur ordonne le versement au demandeur, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, du montant convenu.</p> <p>2001, ch. 6, art. 109; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Règlement d'une affaire
LIMIT OF LIABILITY OF SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND		LIMITE DE RESPONSABILITÉ DE LA CAISSE D'INDEMNISATION	
Limit of liability in first year	<p>110. (1) The maximum aggregate liability of the Ship-source Oil Pollution Fund under sections 101, 103 and 107 and under any settlement, in respect of any particular occurrence, is</p>	<p>110. (1) Pour un même événement, la somme totale maximale que la Caisse d'indemnisation peut payer à l'égard de toutes les demandes en recouvrement de créance qui lui sont présentées en vertu des articles 101, 103 et</p>	Limite de la Caisse d'indemnisation pour la première année

(a) \$100,000,000 if the occurrence took place in the year ending March 31, 1990; or

(b) an amount calculated in accordance with subsection (2), if the occurrence takes place in any following year.

Annual adjustment of limit of liability

(2) The \$100,000,000 limit of liability shall be adjusted annually so that the limit of liability arising out of any given occurrence that takes place in any following year is an amount equal to the product obtained by multiplying

(a) the limit of liability that would have been applicable for that following year if no adjustment had been made under this section with respect to that following year

by

(b) the ratio that the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for the 12-month period ending on December 31 next before that following year bears to the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for the 12-month period next before that 12-month period.

Consumer Price Index

(3) For the purpose of this section,

(a) a reference to the “Consumer Price Index, excluding the food and energy components,” for any 12-month period means the average of the Consumer Price Index for Canada, excluding the food and energy components, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, for each month in that 12-month period;

(b) the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, make regulations prescribing the manner in which the average of the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for any 12-month period is to be determined and the manner of expressing any such average that is determined to be a fraction of a whole number;

(c) if at any time the Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, is adjusted to reflect a new time basis, a corresponding adjustment shall be made in

107, ainsi qu’en raison de transactions, est l’une des sommes suivantes :

a) 100 000 000 \$, si l’événement survient durant l’année se terminant le 31 mars 1990;

b) une somme calculée en conformité avec le paragraphe (2), si l’événement survient après cette année.

(2) La somme maximale mentionnée à l’alinéa (1)a) est rajustée annuellement; elle est rajustée de telle sorte que, à l’égard de tout événement se produisant au cours de toute année subséquente, la limite de responsabilité devient égale au produit des éléments suivants :

a) la limite de responsabilité qui aurait été applicable à cette année subséquente si aucun rajustement n’avait été fait à son égard aux termes du présent article;

b) le rapport entre l’indice des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour l’année civile qui précède l’année pour laquelle le rajustement est calculé et cet indice des prix en ce qui concerne l’année précédente.

Rajustement annuel de la limite

(3) Pour l’application du présent article, les règles suivantes s’appliquent :

a) toute mention de « l’indice des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, » s’entend, pour une période de douze mois, de la moyenne des indices des prix à la consommation pour le Canada, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour chaque mois de cette période, publiés par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*;

b) le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre, prendre des règlements sur le mode de détermination de la moyenne des indices des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour une période donnée de douze mois et sur la façon d’exprimer cette moyenne quand il s’agit d’une fraction d’un nombre entier;

c) dans les cas où l’indice des prix à la consommation pour le Canada, tel qu’il est publié par Statistique Canada sous le régime

Indice des prix à la consommation

the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for any 12-month period that is used for the purpose of calculating the limit of liability of the Ship-source Oil Pollution Fund under this section; and

(d) if at any time the Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, is modified to reflect a new content basis, that modification does not affect the operation of this section.

Adjusted limit to be published annually

(4) The Minister shall cause the limit of liability referred to in subsection (1), adjusted in accordance with this section, to be published in the *Canada Gazette* each year as soon as it is available, and the limit of liability so published is admissible in any proceeding under this Part as conclusive proof of that limit of liability for the year in question.

2001, c. 6, s. 110; 2009, c. 21, s. 11.

Applying to Admiralty Court for directions

111. If the Admiralty Court, on the application of the Administrator and on notice to other interested parties that that Court considers just in the circumstances, is satisfied that, in respect of a particular occurrence, the aggregate liability of the Ship-source Oil Pollution Fund under sections 101, 103 and 107 and subsection 109(2) may exceed its limit of liability under section 110, that Court may

(a) order the exclusion of any claimants who do not file their claims with the Administrator within the period that that Court directs; and

(b) order that payment out of the Ship-source Oil Pollution Fund of established claims be prorated or postponed, or any combination of prorating and postponement.

2001, c. 6, s. 111; 2009, c. 21, s. 11.

LEVIES TO BE PAID TO THE SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND, THE INTERNATIONAL FUND AND THE SUPPLEMENTARY FUND

Definition of "oil"

112. (1) In this section and sections 115 and 118, "oil" means "Contributing Oil" as defined in paragraph 3 of Article 1 of the Fund Convention if a levy is to be paid under that Convention or as defined in paragraph 7 of Article 1 of

de la *Loi sur la statistique*, est ajusté pour refléter une nouvelle base de temps, un ajustement correspondant est fait à l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, à l'égard de toute période de douze mois servant au calcul de la limite de responsabilité de la Caisse d'indemnisation en application du présent article;

d) un ajustement de l'indice des prix à la consommation pour le Canada pour refléter une nouvelle base quant au contenu n'a aucun effet sur l'application du présent article.

Publication de la limite rajustée

(4) Chaque année, dès que la limite de responsabilité visée au paragraphe (1) est rajustée conformément au présent article, le ministre la fait publier dans la *Gazette du Canada* et elle devient alors admissible en preuve dans toute action intentée en vertu de la présente partie; la limite ainsi publiée fait foi de la limite de responsabilité pour l'année en question.

2001, ch. 6, art. 110; 2009, ch. 21, art. 11.

Demandes de directives judiciaires

111. Dans le cas où elle est convaincue que, à l'égard d'un événement en particulier, la responsabilité totale de la Caisse d'indemnisation qui découle des articles 101, 103 et 107, ainsi que du paragraphe 109(2), peut dépasser la limite fixée en vertu de l'article 110, la Cour d'amirauté peut par ordonnance, sur demande de l'administrateur et sur préavis aux autres parties intéressées qu'elle estime juste dans les circonstances :

a) exclure les demandeurs qui ne présentent pas leurs demandes à l'administrateur dans le délai qu'elle impose;

b) prévoir le paiement différé et le paiement au prorata — ou l'un de ces modes de paiement — des créances établies.

2001, ch. 6, art. 111; 2009, ch. 21, art. 11.

CONTRIBUTIONS À LA CAISSE D'INDEMNISATION, AU FONDS INTERNATIONAL ET AU FONDS COMPLÉMENTAIRE

112. (1) Pour l'application du présent article et des articles 115 et 118, «hydrocarbures» s'entend des «hydrocarbures donnant lieu à contribution» au sens du paragraphe 3 de l'article premier de la Convention sur le Fonds international dans le cas de la

Définition de «hydrocarbures»

the Supplementary Fund Protocol if a levy is to be paid under that Protocol.

contribution à verser au titre de cette convention ou du paragraphe 7 de l'article premier du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire dans le cas de celle à verser au titre de ce protocole.

Levy on shipments of oil in bulk

(2) If a levy determined in accordance with section 113 is imposed or re-imposed by the Minister under subsection 114(1), it shall be paid to the Receiver General

(2) Si elle est imposée ou rétablie par le ministre en vertu du paragraphe 114(1), la contribution déterminée en conformité avec l'article 113 est versée au receveur général pour :

Contributions

(a) in respect of each metric ton of oil in excess of 300 metric tons imported by ship into Canada in bulk as cargo; and

a) chaque tonne métrique, au-delà de 300 tonnes métriques, d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importée au Canada sur un navire;

(b) in respect of each metric ton of oil in excess of 300 metric tons shipped from a place in Canada in bulk as cargo of a ship.

b) chaque tonne métrique, au-delà de 300 tonnes métriques, d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures expédiée par navire d'un endroit au Canada.

When payable

(3) The amounts payable under subsection (2) shall be paid, or security for payment of those amounts in an amount and form that is satisfactory to the Minister shall be given,

(3) La contribution visée au paragraphe (2), ou une sûreté jugée acceptable par le ministre quant à son montant et à sa forme, est versée aux moments suivants :

Moment du paiement

(a) in the case of oil imported by ship into Canada in bulk as cargo, before the oil is unloaded from the ship; and

a) avant le déchargement, dans le cas visé à l'alinéa (2)a);

(b) in the case of oil shipped from a place in Canada in bulk as cargo of a ship, before the ship leaves the facility where the oil is loaded on board the ship.

b) avant l'appareillage du lieu de chargement, dans le cas visé à l'alinéa (2)b).

Debts due to Her Majesty

(4) All amounts payable under subsection (2) and any interest payable on those amounts are debts due to Her Majesty in right of Canada and are recoverable in any court of competent jurisdiction from

(4) Les sommes à verser en application du paragraphe (2) et les intérêts afférents constituent des créances de Sa Majesté, dont le recouvrement peut être poursuivi à ce titre devant tout tribunal compétent; le remboursement peut être réclamé :

Créances de Sa Majesté

(a) in the case of oil imported by ship into Canada in bulk as cargo, the owner, consignee or shipper of the oil; and

a) en cas d'importation au Canada, sur un navire, d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, au propriétaire, au destinataire ou au chargeur des hydrocarbures;

(b) in the case of oil shipped from a place in Canada in bulk as cargo of a ship, the owner, consignor or shipper of the oil.

b) en cas d'expédition d'un endroit au Canada, sur un navire, d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, au propriétaire, à l'expéditeur ou au chargeur des hydrocarbures.

2001, c. 6, s. 112; 2009, c. 21, s. 11.

2001, ch. 6, art. 112; 2009, ch. 21, art. 11.

Amount of levy in first year

113. (1) The levy referred to in subsection 112(2) is 30 cents in the year ending on March 31, 1990.

113. (1) La contribution visée au paragraphe 112(2) est de trente cents pendant l'année se terminant le 31 mars 1990.

Montant de la contribution pendant la première année

Annual adjustment of levy

(2) The levy referred to in subsection (1) shall be adjusted annually so that the levy in

(2) Le montant de la contribution mentionnée au paragraphe (1) est rajusté chaque année

Rajustement annuel de la contribution

any following year is an amount equal to the product obtained by multiplying

(a) the levy that would have been payable in that following year if no adjustment had been made under this section with respect to that following year

by

(b) the ratio that the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for the 12-month period ending on December 31 next before that following year bears to the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for the 12-month period next before that 12-month period.

Consumer Price Index

(3) For the purpose of this section,

(a) a reference to the “Consumer Price Index, excluding the food and energy components,” for any 12-month period means the average of the Consumer Price Index for Canada, excluding the food and energy components, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, for each month in that 12-month period;

(b) the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, make regulations prescribing the manner in which the average of the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for any 12-month period is to be determined and the manner of expressing any such average that is determined to be a fraction of a whole number;

(c) if at any time the Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, is adjusted to reflect a new time basis, a corresponding adjustment shall be made in the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for any 12-month period that is used for the purpose of calculating the levy under this section; and

(d) if at any time the Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, is modified to reflect a new content basis, that modification does not affect the operation of this section.

de telle sorte qu’il devienne égal pour toute année subséquente au produit des éléments suivants :

a) la contribution qui aurait dû être versée à l’égard de cette année subséquente si aucun rajustement n’avait été fait à son égard aux termes du présent article;

b) le rapport entre l’indice des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour l’année civile qui précède l’année civile pour laquelle le rajustement est calculé et cet indice des prix en ce qui concerne l’année civile précédente.

(3) Pour l’application du présent article, les règles suivantes s’appliquent :

Indice des prix à la consommation

a) toute mention de « l’indice des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, » s’entend, pour une période de douze mois, de la moyenne des indices des prix à la consommation pour le Canada, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour chaque mois de cette période, publiés par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*;

b) le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre, prendre des règlements sur le mode de détermination de la moyenne des indices des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour une période donnée de douze mois et sur la façon d’exprimer cette moyenne quand il s’agit d’une fraction d’un nombre entier;

c) dans les cas où l’indice des prix à la consommation pour le Canada, tel qu’il est publié par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*, est ajusté pour refléter une nouvelle base de temps, un ajustement correspondant est fait à l’indice des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, à l’égard de toute période de douze mois servant au calcul des contributions en application du présent article;

d) un ajustement de l’indice des prix à la consommation pour le Canada pour refléter

Adjusted levy to be published annually	<p>(4) The Minister shall cause the levy referred to in subsection 112(2), adjusted in accordance with this section, to be published in the <i>Canada Gazette</i> each year as soon as it is available, and the levy so published is admissible in any proceeding under this Part as conclusive proof of the levy for the year in question.</p> <p>2001, c. 6, s. 113; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>une nouvelle base quant au contenu n'a aucun effet sur l'application du présent article.</p> <p>(4) Chaque année, dès que le montant de la contribution visée au paragraphe 112(2) est rajusté conformément au présent article, le ministre le fait publier dans la <i>Gazette du Canada</i> et il devient alors admissible en preuve dans toute action intentée en vertu de la présente partie; le montant ainsi publié fait foi de la contribution pour l'année en question.</p> <p>2001, ch. 6, art. 113; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Publication du montant rajusté
Discontinuation or re-imposition of levy	<p>114. (1) The Minister, after consultation with the Minister of Fisheries and Oceans and the Minister of the Environment, may, by order, impose, discontinue or re-impose the levy referred to in subsection 112(2).</p>	<p>114. (1) Le ministre peut par arrêté, après consultation du ministre des Pêches et des Océans et du ministre de l'Environnement, soit imposer la contribution visée au paragraphe 112(2), soit en suspendre l'exigibilité, soit la rétablir.</p>	Suspension et nouvelle imposition
Annual adjustment of levy unaffected	<p>(2) The discontinuation of the levy under subsection (1) does not affect the operation of section 113.</p> <p>2001, c. 6, s. 114; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) La suspension faite en vertu du paragraphe (1) n'a aucun effet sur l'application de l'article 113.</p> <p>2001, ch. 6, art. 114; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Aucune conséquence sur le rajustement annuel
Interest on unpaid amounts	<p>115. If any portion of a levy is not paid as required by subsection 112(3), interest may be charged on the amount from time to time outstanding, at a rate fixed by the Governor in Council on the recommendation of the Minister of Finance, calculated from the time when the oil is unloaded from the ship or when the ship on which the oil is loaded leaves the facility at which it is loaded, as the case may be.</p> <p>2001, c. 6, s. 115; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>115. Le solde de la contribution qui n'est pas versée selon les modalités prévues au paragraphe 112(3) peut être majoré d'un intérêt au taux fixé par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Finances, à compter du moment où les hydrocarbures sont déchargés ou de celui où le navire quitte les installations de chargement, selon le cas.</p> <p>2001, ch. 6, art. 115; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Intérêt sur les sommes non versées
Claimants entitled to interest	<p>116. (1) Interest accrues on a claim under this Part against an owner of a ship, the owner's guarantor, the Ship-source Oil Pollution Fund, the International Fund or the Supplementary Fund at the rate prescribed under the <i>Income Tax Act</i> for amounts payable by the Minister of National Revenue as refunds of overpayments of tax under that Act as are in effect from time to time.</p>	<p>116. (1) Aux demandes en recouvrement de créance présentées en vertu de la présente partie contre le propriétaire d'un navire, le garant d'un propriétaire de navire, la Caisse d'indemnisation, le Fonds international ou le Fonds complémentaire s'ajoutent des intérêts calculés au taux en vigueur fixé en vertu de la <i>Loi de l'impôt sur le revenu</i> sur les sommes à verser par le ministre du Revenu national à titre de remboursement de paiements en trop d'impôt en application de cette loi.</p>	Droit aux intérêts
Time from which interest accrues	<p>(2) Interest accrues on a claim under this Part</p> <p>(a) if the claim is based on paragraph 77(1)(a) or on Article III of the Civil Liability Convention or Article 3 of the Bunkers Convention, from the day on which the oil pollution damage occurs;</p>	<p>(2) Les intérêts visés au paragraphe (1) sont calculés:</p> <p>a) dans le cas d'une demande fondée sur l'alinéa 77(1)a) ou sur l'article III de la Convention sur la responsabilité civile ou l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute, à compter de la date où sur-</p>	Délais

(b) if the claim is based on section 51 or 71 or paragraph 77(1)(b) or (c), or on Article III of the Civil Liability Convention or Article 3 of the Bunkers Convention as they pertain to preventive measures,

(i) in the case of costs and expenses, from the day on which they are incurred, or

(ii) in the case of loss or damage, from the day on which the loss or damage occurs; or

(c) if the claim is based on section 107, from the time when the loss of income occurs.

2001, c. 6, s. 116; 2009, c. 21, s. 11.

viennent les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

b) dans le cas d'une demande fondée sur les articles 51 ou 71 ou les alinéas 77(1)b) ou c) ou, à l'égard des mesures de sauvegarde, sur l'article III de la Convention sur la responsabilité civile ou l'article 3 de la Convention sur les hydrocarbures de soute, à compter :

(i) soit de la date où sont engagés les frais,

(ii) soit de la date où surviennent les dommages ou la perte;

c) dans le cas d'une demande fondée sur l'article 107, à compter de la date où survient la perte de revenus.

2001, ch. 6, art. 116; 2009, ch. 21, art. 11.

Payments by Canada to International Fund and Supplementary Fund

117. (1) The Administrator shall direct payments to be made out of the Ship-source Oil Pollution Fund to the International Fund in accordance with Articles 10 and 12 of the Fund Convention and to the Supplementary Fund in accordance with Articles 10 and 12 of the Supplementary Fund Protocol.

117. (1) L'administrateur effectue au profit du Fonds international et du Fonds complémentaire des versements qui proviennent de la Caisse d'indemnisation, en conformité avec les articles 10 et 12 de la Convention sur le Fonds international et des articles 10 et 12 du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire.

Contributions du Canada au Fonds international et au Fonds complémentaire

Communication of information

(2) The Administrator shall communicate to the Minister and

(a) the Director of the International Fund, the information referred to in Article 15 of the Fund Convention, in accordance with that Article; or

(b) the Director of the Supplementary Fund, the information referred to in Article 13 of the Supplementary Fund Protocol, in accordance with that Article.

(2) L'administrateur fournit au ministre et à l'administrateur du Fonds international ou à l'administrateur du Fonds complémentaire, selon le cas, en conformité avec l'article 15 de la Convention sur le Fonds international ou l'article 13 du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire, selon le cas, les renseignements qui y sont prévus.

Communication des renseignements

Administrator's liability

(3) The Administrator is liable for any financial loss to the International Fund or the Supplementary Fund, as the case may be, as a result of a failure to communicate the information.

(3) Il est tenu d'indemniser ces Fonds de toute perte financière causée par l'omission de remplir cette obligation.

Obligation de l'administrateur

Administrator's powers

(4) The Administrator may, for the purpose of subsection (2),

(a) at any reasonable time, enter any place where he or she believes on reasonable grounds that there are any records, books of account, accounts, vouchers or other documents relating to information referred to in Article 15 of the Fund Convention or Article

(4) L'administrateur peut, pour l'application du paragraphe (2) :

a) à toute heure convenable, procéder à la visite de tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire que se trouvent des registres, livres comptables, comptes, pièces justificatives ou autres documents relatifs aux renseignements prévus à l'article 15 de la Convention sur le Fonds international ou à l'article

Pouvoirs de l'administrateur

13 of the Supplementary Fund Protocol, as the case may be;

(b) examine anything at the place and copy or take away for further examination or copying any record, book of account, account, voucher or other document that he or she believes, on reasonable grounds, contains any such information; and

(c) require the owner, occupier or person in charge of the place to give the Administrator all reasonable assistance in connection with the examination and to answer all proper questions relating to the examination and, for that purpose, require the owner, occupier or person in charge to attend at the place with the Administrator.

No obstruction or false statements

(5) No person shall obstruct or hinder the Administrator in the exercise of any powers under subsection (4) or knowingly make a false or misleading statement, either orally or in writing, to the Administrator while he or she is exercising those powers.

Warrant required to enter dwelling place

(6) A dwelling place may not be entered under subsection (4) unless it is entered with the occupant's consent or under the authority of a warrant issued under subsection (7).

Authority to issue warrant

(7) On *ex parte* application, a justice, within the meaning of section 2 of the *Criminal Code*, may issue a warrant authorizing the Administrator to enter a dwelling place, subject to any conditions that may be specified in the warrant, if the justice is satisfied by information on oath that

(a) the dwelling place is a place referred to in paragraph (4)(a);

(b) entry to the dwelling place is necessary for the purposes of subsection (2); and

(c) entry to the dwelling place has been refused or there are reasonable grounds to believe that it will be refused.

2001, c. 6, s. 117; 2009, c. 21, s. 11.

Records and books of account

118. (1) Every person referred to in subsection 112(4) from whom the levy payable under section 112 may be recovered shall keep at their place of business in Canada, or at any other place in Canada that may be designated by the Minister, records and books of account that set out

13 du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire;

b) examiner tout ce qui s'y trouve et copier, ou emporter pour les copier ou les examiner ultérieurement, les registres, livres comptables, comptes, pièces justificatives ou autres documents dont il a des motifs raisonnables de croire qu'ils contiennent de tels renseignements;

c) obliger le propriétaire, l'occupant ou le responsable du lieu visité à lui prêter toute l'assistance possible dans le cadre de l'examen, à répondre à toutes les questions pertinentes relatives à l'examen et, à cette fin, à l'accompagner dans le lieu.

Entrave

(5) Il est interdit d'entraver l'action de l'administrateur dans l'exercice des pouvoirs que lui confère le paragraphe (4), ou de lui faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse.

Mandat : local d'habitation

(6) Dans le cas d'un local d'habitation, l'administrateur ne peut procéder à la visite sans l'autorisation de l'occupant que s'il est muni du mandat décerné en vertu du paragraphe (7).

Mandat : autorisation

(7) Sur demande *ex parte*, tout juge de paix, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, peut décerner un mandat autorisant l'administrateur, sous réserve des conditions qui y sont éventuellement fixées, à procéder à la visite d'un local d'habitation s'il est convaincu, sur la foi d'une dénonciation sous serment, que sont réunis les éléments suivants :

a) le local d'habitation est un lieu visé à l'alinéa (4)a);

b) la visite est nécessaire pour l'application du paragraphe (2);

c) un refus a été opposé à la visite ou il y a des motifs raisonnables de croire que tel sera le cas.

2001, ch. 6, art. 117; 2009, ch. 21, art. 11.

Registre et livres comptables

118. (1) Les personnes visées au paragraphe 112(4) de qui une contribution peut être exigée en vertu de l'article 112 tiennent, à leur établissement au Canada ou à un autre endroit, au Canada, désigné par le ministre, des registres et livres comptables qui contiennent les renseignements suivants :

	<p>(a) the amounts that are payable by that person under that section;</p> <p>(b) the type and quantity of the oil in respect of which the amounts referred to in paragraph (a) are payable;</p> <p>(c) the time when and place where the amounts referred to in paragraph (a) were paid or security for their payment was given in accordance with subsection 112(3); and</p> <p>(d) any other information that the Minister may require to determine the amounts referred to in paragraph (a) and the time when they become payable.</p>	<p>a) les sommes qu'elles doivent verser aux termes de cet article;</p> <p>b) les types et quantités d'hydrocarbures auxquels se rapportent ces sommes;</p> <p>c) les date et lieu où ces sommes ont été payées ou une sûreté remise à leur égard en conformité avec le paragraphe 112(3);</p> <p>d) les autres renseignements que le ministre peut exiger pour déterminer ces sommes et le moment où elles doivent être payées.</p>	
Disposal of records	<p>(2) Every person who is required by this section to keep records and books of account shall, unless otherwise authorized by the Minister, retain those records and books of account, and every account or voucher necessary to verify the information contained in them, until the expiry of six years after the end of the year to which the records or books of account relate.</p>	<p>(2) Les personnes tenues, en application du présent article, de garder des registres et des livres comptables doivent, sauf autorisation contraire du ministre, conserver ceux-ci, de même que les comptes et pièces justificatives nécessaires à la vérification des renseignements qui s'y trouvent, jusqu'à l'expiration d'une période de six ans suivant la fin de l'année à laquelle se rapportent les registres et livres comptables.</p>	Destruction
Examination of records	<p>(3) Every person who is required by this section to keep records and books of account shall, at all reasonable times, make the records and books of account, and every account or voucher necessary to verify the information contained in them, available to any person designated in writing by the Minister and give that person every facility necessary to examine them.</p> <p>2001, c. 6, s. 118; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(3) Elles doivent, à toute heure convenable, permettre aux personnes désignées par écrit par le ministre d'examiner les registres et livres comptables, ainsi que les comptes et pièces justificatives nécessaires à la vérification des renseignements qui s'y trouvent; elles doivent aussi leur fournir les moyens nécessaires à cet examen.</p> <p>2001, ch. 6, art. 118; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Accès
Inspection	<p>119. (1) Any person designated in writing by the Minister for the purpose may, at any reasonable time, enter any place where the person believes on reasonable grounds that there are any records, books of account, accounts, vouchers or other documents relating to amounts payable under section 112 and</p> <p>(a) examine anything at the place and copy or take away for further examination or copying any record, book of account, account, voucher or other document that they believe, on reasonable grounds, contains any information relevant to the enforcement of this Part; and</p> <p>(b) require the owner, occupier or person in charge of the place to give the designated</p>	<p>119. (1) La personne désignée par écrit à cette fin par le ministre peut, à toute heure convenable, procéder à la visite de tout lieu où elle a des motifs raisonnables de croire que se trouvent des registres, livres comptables, comptes, pièces justificatives ou autres documents ayant rapport à la contribution visée à l'article 112 et peut :</p> <p>a) examiner tout ce qui s'y trouve et copier, ou emporter pour les copier ou les examiner ultérieurement, les registres, livres comptables, comptes, pièces justificatives ou autres documents dont elle a des motifs raisonnables de croire qu'ils contiennent des renseignements utiles à l'application de la présente partie;</p>	Examen

	<p>person all reasonable assistance in connection with the examination under paragraph (a) and to answer all proper questions relating to the examination and, for that purpose, require the owner, occupier or person in charge to attend at that place with the designated person.</p>	<p>b) obliger le propriétaire, l'occupant ou le responsable du lieu visité à lui prêter toute l'assistance possible dans le cadre de l'examen prévu à l'alinéa a), à répondre à toutes les questions pertinentes relatives à l'examen et, à cette fin, à l'accompagner dans le lieu.</p>	
Warrant to enter dwelling place	<p>(2) A designated person may not enter a dwelling place unless they enter it with the occupant's consent or under the authority of a warrant issued under subsection (3).</p>	<p>(2) La personne désignée ne peut toutefois procéder à la visite d'un local d'habitation sans l'autorisation de l'occupant que si elle est munie du mandat décerné en vertu du paragraphe (3).</p>	Mandat : local d'habitation
Authority to issue warrant	<p>(3) On <i>ex parte</i> application, a justice, within the meaning of section 2 of the <i>Criminal Code</i>, may issue a warrant authorizing the designated person to enter a dwelling place, subject to any conditions that may be specified in the warrant, if the justice is satisfied by information on oath that</p> <p>(a) the dwelling place is a place referred to in subsection (1);</p> <p>(b) entry to the dwelling place is necessary for the purpose of subsection (1); and</p> <p>(c) entry to the dwelling place has been refused or there are reasonable grounds to believe that it will be refused.</p>	<p>(3) Sur demande <i>ex parte</i>, tout juge de paix, au sens de l'article 2 du <i>Code criminel</i>, peut décerner un mandat autorisant la personne désignée, sous réserve des conditions qui y sont éventuellement fixées, à procéder à la visite d'un local d'habitation s'il est convaincu, sur la foi d'une dénonciation sous serment, que sont réunis les éléments suivants :</p> <p>a) le local d'habitation est un lieu visé au paragraphe (1);</p> <p>b) la visite est nécessaire pour l'application du paragraphe (1);</p> <p>c) un refus a été opposé à la visite ou il y a des motifs raisonnables de croire que tel sera le cas.</p>	Mandat : autorisation
Certificate of designation	<p>(4) The persons designated by the Minister shall be provided with a certificate of their designation and, on entering any place referred to in subsection (1), shall produce the certificate on request to the owner, occupier or person in charge of the place.</p>	<p>(4) Le ministre remet à la personne qu'il désigne un certificat attestant sa qualité, que celle-ci présente, sur demande, au propriétaire, à l'occupant ou au responsable du lieu visité.</p>	Certificat
Report to Minister	<p>(5) On the conclusion of an examination under this section, the designated person shall provide a report of their findings to the Minister.</p>	<p>(5) Au terme de l'examen, la personne désignée rédige un rapport qu'elle transmet au ministre.</p>	Rapport au ministre
Return of original or copy of documents	<p>(6) The original or a copy of any record, book of account, account, voucher or other document that is taken away under paragraph (1)(a) shall be returned to the person from whose custody it is taken within 21 days after it is taken or within any longer period that is directed by a judge of a superior court for cause or agreed to by a person who is entitled to its return.</p>	<p>(6) L'original ou une copie des registres, livres comptables, comptes, pièces justificatives ou autres documents emportés en application de l'alinéa (1)a) est remis à la personne qui en avait la garde lors de la saisie, dans les vingt et un jours suivant cette saisie ou dans le délai plus long que fixe un juge d'une cour supérieure, s'il a des motifs de le faire, ou qu'accepte la personne ayant le droit de le récupérer.</p>	Remise des documents
Notice of application for extension of time	<p>(7) An application to a judge referred to in subsection (6) for a direction under that subsection may only be made on notice to the person</p>	<p>(7) La personne qui avait la garde des registres, livres comptables, comptes, pièces justificatives ou autres documents qui ont été em-</p>	Avis d'une demande de prorogation

from whose custody the record, book of account, account, voucher or other document is taken.

portés doit être avisée de toute demande de prorogation du délai prévu au paragraphe (6).

Copies of documents

(8) A document purporting to be certified by the Minister to be a copy of a record, book of account, account, voucher or other document made under paragraph (1)(a) is admissible in evidence in any prosecution for an offence under this Part and is, in the absence of evidence to the contrary, proof of its contents.

(8) Les copies des registres, livres comptables, comptes, pièces justificatives ou autres documents, faites en vertu de l'alinéa (1)a) et paraissant certifiées conformes par le ministre, sont admissibles en preuve lors d'une poursuite pour infraction à la présente partie et, sauf preuve contraire, font foi de leur contenu.

Copies

Obstruction and false statements

(9) No person shall obstruct or hinder anyone engaged in carrying out their duties and functions under this section, or knowingly make a false or misleading statement, either orally or in writing, to any person so engaged.

(9) Il est interdit d'entraver l'action de quiconque dans l'exercice des fonctions que lui confère le présent article, ou de lui faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fautive ou trompeuse.

Entrave, fausses déclarations

2001, c. 6, s. 119; 2009, c. 21, s. 11.

2001, ch. 6, art. 119; 2009, ch. 21, art. 11.

GOVERNANCE OF THE SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND

GESTION DE LA CAISSE D'INDEMNISATION

Books of account and systems

120. (1) The Administrator shall cause

120. (1) L'administrateur veille :

(a) books of account and records in relation to them to be kept; and

a) à faire tenir des documents comptables;

(b) control and information systems and management practices, related to financial and management matters, to be maintained.

b) à mettre en œuvre, en matière de finances et de gestion, des moyens de contrôle et d'information et à faire appliquer des méthodes de gestion.

Documents comptables

Administrator's responsibilities

(2) The books, records, systems and practices shall be kept or maintained, as the case may be, in a manner that provides reasonable assurance that

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'administrateur veille, dans la mesure du possible, à ce que :

Responsabilité de l'administrateur

(a) the assets of the Ship-source Oil Pollution Fund are safeguarded and controlled;

a) les actifs de la Caisse d'indemnisation soient protégés et contrôlés;

(b) the transactions of the Ship-source Oil Pollution Fund are conducted in accordance with this Part; and

b) les opérations de la Caisse d'indemnisation se fassent en conformité avec la présente partie;

(c) the financial, human and physical resources of the Ship-source Oil Pollution Fund are managed economically and efficiently and the operations of that Fund are carried out effectively.

c) la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de la Caisse d'indemnisation soit menée de façon économique et efficiente et à ce que ses opérations soient réalisées avec efficacité.

2001, c. 6, s. 120; 2009, c. 21, s. 11.

2001, ch. 6, art. 120; 2009, ch. 21, art. 11.

Annual report

121. (1) The Administrator shall, as soon as feasible, but in any case within three months after the end of each fiscal year, submit an annual report, in any form that the Minister may direct, on the Administrator's operations in that year to the Minister who shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parlia-

121. (1) Le plus tôt possible, mais au plus tard dans les trois mois suivant la fin de chaque exercice, l'administrateur présente au ministre, en la forme prévue par celui-ci, un rapport annuel de ses activités pour l'exercice précédent; le ministre en fait déposer un exemplaire devant chaque chambre du Parlement dans les

Rapport annuel

	ment on any of the first 15 days on which that House is sitting after he or she receives it.	quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant sa réception.	
Form and content	<p>(2) The annual report must include</p> <p>(a) the financial statements of the Ship-source Oil Pollution Fund;</p> <p>(b) the auditor’s report with respect to the Ship-source Oil Pollution Fund’s financial statements; and</p> <p>(c) the costs of preparing the auditor’s report.</p> <p>2001, c. 6, s. 121; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) Le rapport annuel comporte notamment les éléments suivants :</p> <p>a) les états financiers de la Caisse d’indemnisation;</p> <p>b) le rapport du vérificateur sur ces états financiers;</p> <p>c) les coûts de préparation du rapport du vérificateur.</p> <p>2001, ch. 6, art. 121; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Présentation matérielle et contenu
Special examination	<p>122. (1) The Administrator shall cause a special examination to be carried out in respect of the Ship-source Oil Pollution Fund to determine if the Fund’s systems and practices referred to in paragraph 120(1)(b) were, in the period under examination, maintained in a manner that provided reasonable assurance that they met the requirements of paragraphs 120(2)(a) and (c).</p>	<p>122. (1) L’administrateur fait procéder à un examen spécial des opérations de la Caisse d’indemnisation afin de vérifier si, pendant la période considérée, les moyens et les méthodes visés à l’alinéa 120(1)b) ont été, selon le cas, mis en œuvre ou appliqués d’une façon garantissant qu’ils étaient, dans la mesure du possible, conformes aux alinéas 120(2)a) et c).</p>	Examen spécial
Time for examination	<p>(2) A special examination shall be carried out at least once every five years by the Administrator and at any additional times that the Governor in Council or Minister may require.</p>	<p>(2) Les examens spéciaux par l’administrateur sont au moins quinquennaux; des examens spéciaux complémentaires peuvent avoir lieu à la demande du gouverneur en conseil ou du ministre.</p>	Périodicité
Examiner	<p>(3) The Governor in Council, Minister or Administrator shall appoint a person to act as an examiner for the purpose of conducting a special examination.</p>	<p>(3) L’administrateur ou la personne qui demande l’examen nomme, à titre d’examineur, la personne qui est chargée de l’examen spécial.</p>	Examineur
Independence of examiner	<p>(4) The examiner shall not accept or hold any office or employment inconsistent with their functions under this section and section 123.</p>	<p>(4) L’examineur ne peut occuper une charge ou un emploi incompatible avec les attributions prévues au présent article et à l’article 123.</p>	Fonctions incompatibles
Plan	<p>(5) Before an examiner begins a special examination, they shall survey the systems and practices of the Ship-source Oil Pollution Fund to be examined and submit a plan for the examination, including a statement of the criteria to be applied in the examination, to the Minister and the Administrator.</p>	<p>(5) Avant de procéder à ses travaux, l’examineur étudie les moyens et les méthodes de la Caisse d’indemnisation et établit un plan d’action, notamment quant aux critères qu’il entend appliquer; il présente ce plan au ministre et à l’administrateur.</p>	Plan d’action
Resolution of disagreements	<p>(6) Any disagreement between the examiner and the Administrator with respect to the plan shall be resolved by the Minister.</p> <p>2001, c. 6, s. 122; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(6) Les désaccords entre l’examineur et l’administrateur sur le plan d’action sont tranchés par le ministre.</p> <p>2001, ch. 6, art. 122; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Désaccord
Report	<p>123. (1) On the conclusion of the special examination, an examiner shall provide a report of their findings to the Minister and the Administrator.</p>	<p>123. (1) Au terme de l’examen, l’examineur établit un rapport de ses résultats et le soumet au ministre et à l’administrateur.</p>	Rapport

Contents	<p>(2) The examiner's report must include</p> <p>(a) a statement whether in their opinion, with respect to the criteria established under subsection 122(5), there is reasonable assurance that there are no significant deficiencies in the systems and practices examined; and</p> <p>(b) a statement of the extent to which they relied on internal audits.</p> <p>2001, c. 6, s. 123; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) Le rapport comporte notamment les éléments suivants :</p> <p>a) un énoncé indiquant si, selon l'examineur, compte tenu des critères établis en conformité avec le paragraphe 122(5), il peut être garanti que, dans la mesure du possible, les moyens et méthodes étudiés n'ont pas de défauts graves;</p> <p>b) un énoncé indiquant dans quelle mesure l'examineur s'est fié aux résultats d'une vérification interne.</p> <p>2001, ch. 6, art. 123; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Contenu
Right to information	<p>124. (1) If the examiner considers it necessary to enable them to prepare a report as required by this Part, they may request that present or former Administrators, Deputy Administrators, employees, agents or mandataries of the Ship-source Oil Pollution Fund provide the examiner with the following to the extent they are reasonably able to do so:</p> <p>(a) information and explanations; and</p> <p>(b) access to that Fund's records, books of account, accounts, vouchers and other documents.</p>	<p>124. (1) L'administrateur, l'administrateur adjoint ou les salariés ou mandataires de la Caisse d'indemnisation, ou leurs prédécesseurs, doivent, à la demande de l'examineur :</p> <p>a) lui fournir des renseignements et des éclaircissements;</p> <p>b) lui donner accès aux registres, livres comptables, comptes, pièces justificatives et autres documents de la Caisse d'indemnisation.</p> <p>Ils se conforment à la demande dans la mesure où l'examineur l'estime nécessaire pour établir les rapports prévus par la présente partie et où il leur est normalement possible de le faire.</p>	Accès aux renseignements
Administrator's responsibilities	<p>(2) On the examiner's request, the Administrator shall</p> <p>(a) provide any information and explanations that the examiner considers necessary to enable the examiner to prepare any report that is required by this Part and that the Administrator is reasonably able to provide; and</p> <p>(b) obtain from the former Administrator or the present or former Deputy Administrator, employees, agents or mandataries of that Fund any information and explanations that the examiner considers necessary to enable the examiner to prepare any report that is required by this Part and that the former Administrator or the present or former Deputy Administrator, employees, agents or mandataries are reasonably able to provide and provide the examiner with the information and explanations so obtained.</p> <p>2001, c. 6, s. 124; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) L'administrateur doit, à la demande de l'examineur :</p> <p>a) fournir les renseignements et les éclaircissements que l'examineur estime nécessaires pour lui permettre d'établir les rapports prévus par la présente partie et qu'il peut normalement fournir;</p> <p>b) recueillir auprès de l'administrateur adjoint, des salariés ou mandataires, de leurs prédécesseurs ou de l'administrateur précédent, les renseignements et les éclaircissements que ces personnes peuvent normalement fournir et que l'examineur estime nécessaires pour lui permettre d'établir les rapports prévus par la présente partie et les fournir à l'examineur.</p> <p>2001, ch. 6, art. 124; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Responsabilité de l'administrateur

REGULATIONS

RÈGLEMENTS

Governor in Council

125. The Governor in Council may make regulations

- (a) prescribing the manner in which the levy payable under section 112 is to be paid;
- (b) respecting the filing with the Minister of information returns by the persons referred to in paragraph 112(4)(a) or (b) from whom the levy may be recovered;
- (c) providing for the filing with the Minister or the Administrator of information returns necessary to enable the Administrator to discharge his or her obligations under section 117; and
- (d) generally for carrying out the purposes and provisions of this Part.

2001, c. 6, s. 125; 2009, c. 21, s. 11.

Gouverneur en conseil

125. Le gouverneur en conseil peut par règlement :

- a) prévoir la façon de verser la contribution prévue à l'article 112;
- b) prévoir le dépôt, auprès du ministre, de déclarations de renseignements par toute personne visée aux alinéas 112(4)a) ou b) de qui la contribution peut être exigée;
- c) prévoir le dépôt, auprès du ministre ou de l'administrateur, de renseignements permettant à l'administrateur de s'acquitter de ses obligations prévues à l'article 117;
- d) d'une façon générale, prendre toute autre mesure d'application de la présente partie.

2001, ch. 6, art. 125; 2009, ch. 21, art. 11.

PART 8

PARTIE 8

GENERAL PROVISIONS

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ADMINISTRATION AND ENFORCEMENT

EXÉCUTION ET CONTRÔLE D'APPLICATION

Designated officers

126. (1) The Minister may designate a person or class of persons as officers to be responsible for the administration and enforcement of this Act.

126. (1) Le ministre peut désigner des personnes — individuellement ou au titre de leur appartenance à une catégorie — à titre d'agents chargés de l'exécution et du contrôle d'application de la présente loi.

Agents désignés

Immunity

(2) A designated officer is not personally liable for anything they do or omit to do in good faith under this Act.

(2) L'agent désigné est déchargé de toute responsabilité personnelle en ce qui concerne les faits — actes ou omissions — accomplis de bonne foi en application de la présente loi.

Immunité

2001, c. 6, s. 126; 2009, c. 21, s. 11.

2001, ch. 6, art. 126; 2009, ch. 21, art. 11.

Crown not relieved

127. Subsection 126(2) does not, by reason of section 10 of the *Crown Liability and Proceedings Act*, relieve the Crown of liability for a tort or extracontractual civil liability to which the Crown would otherwise be subject.

127. Malgré l'article 10 de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*, le paragraphe 126(2) ne dégage pas l'État de la responsabilité civile — délictuelle ou extracontractuelle — qu'il serait autrement tenu d'assumer.

Responsabilité civile

2001, c. 6, s. 127; 2009, c. 21, s. 11.

2001, ch. 6, art. 127; 2009, ch. 21, art. 11.

Powers

128. (1) A designated officer may, for the purpose of verifying compliance or preventing non-compliance with this Act, board a ship at any reasonable time. To that end, the designated officer may

128. (1) Pour vérifier le respect des dispositions de la présente loi ou pour en prévenir le non-respect, l'agent désigné peut, à toute heure convenable, monter à bord d'un navire. Pour ce faire il peut :

Pouvoirs

- (a) direct the ship to stop; and
- (b) direct the ship to proceed to a place specified by them.

- a) ordonner au navire de s'immobiliser;
- b) ordonner au navire de se déplacer à l'endroit qu'il spécifie.

Duty to assist	<p>(2) The owner, the master of the ship and any other person on board shall give a designated officer all reasonable assistance to enable the officer to carry out their duties and functions.</p> <p>2001, c. 6, s. 128; 2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(2) Le propriétaire, le capitaine du navire et toute personne à bord sont tenus d'accorder à l'agent désigné toute l'assistance possible dans l'exercice de ses fonctions.</p> <p>2001, ch. 6, art. 128; 2009, ch. 21, art. 11.</p>	Obligation d'assistance
Detention	<p>129. (1) If a designated officer believes, on reasonable grounds, that an offence in respect of sections 55 or 73 or regulations made under paragraph 39(a) or (b) has been committed by or in respect of a ship, they may make a detention order in respect of the ship.</p>	<p>129. (1) L'agent désigné peut ordonner la détention du navire s'il a des motifs raisonnables de croire qu'il y a eu infraction, par un navire ou à son égard, aux articles 55 ou 73 ou aux règlements pris en application des alinéas 39a) ou b).</p>	Détention
Order to be in writing	<p>(2) A detention order must be in writing and be addressed to every person empowered to grant clearance in respect of the ship.</p>	<p>(2) L'ordonnance de détention se fait par écrit; elle est adressée à toutes les personnes qui ont le pouvoir de délivrer un congé au navire.</p>	Ordonnance écrite
Detention order to be served on master	<p>(3) Notice of a detention order must be served on the master of the ship</p> <p>(a) by delivering a copy of the notice personally to the master; or</p> <p>(b) if service cannot reasonably be effected in the manner provided in paragraph (a), by leaving a copy of the notice with the person who is, or appears to be, in charge of the ship or, if there is no such person, by fixing a copy of it to a prominent part of the ship.</p>	<p>(3) Un avis de l'ordonnance de détention est signifié au capitaine de la façon suivante :</p> <p>a) par signification à personne d'un exemplaire;</p> <p>b) si la signification à personne ne peut raisonnablement se faire, par remise, à l'intention du capitaine, à la personne qui a ou semble avoir la responsabilité du navire ou, à défaut, par affichage d'un exemplaire sur une partie bien en vue du navire.</p>	Signification au capitaine
Contents of notice	<p>(4) The notice must</p> <p>(a) indicate the measures to be taken to ensure compliance with section 55 or 73 or regulations made under paragraph 39(a) or (b) that must be taken for the detention order to be revoked within any time specified in the order; and</p> <p>(b) if an information has been laid in respect of the alleged offence, indicate the amount not exceeding \$100,000 and form of security that, pending the outcome of any proceedings related to the information, must be deposited with the Minister for the detention order to be revoked.</p>	<p>(4) L'avis énonce :</p> <p>a) les mesures à prendre pour assurer la conformité aux articles 55 ou 73 ou aux règlements pris en application des alinéas 39a) ou b) et faire annuler l'ordonnance et le délai pour les prendre;</p> <p>b) si une dénonciation a été déposée à l'égard de l'infraction alléguée, le montant, lequel ne peut excéder 100 000 \$, et la nature de la garantie qui doit être remise au ministre — jusqu'au règlement de l'affaire liée à la dénonciation — pour faire annuler l'ordonnance.</p>	Contenu
Revocation of orders	<p>(5) A designated officer shall</p> <p>(a) revoke a detention order made under this section if they are satisfied that the measures indicated in the notice have been taken and, if applicable, that security in the amount and form indicated in the notice has been deposited with the Minister; and</p>	<p>(5) L'agent désigné annule l'ordonnance de détention s'il est convaincu que les mesures énoncées dans l'avis ont été prises et, s'il y a lieu, que la garantie visée dans l'avis a été remise au ministre; le cas échéant, il en avise, selon les modalités que le ministre fixe, le capitaine et les personnes à qui l'ordonnance de détention est adressée.</p>	Annulation de l'ordonnance de détention

	(b) notify, in the form and manner specified by the Minister, the master and the persons referred to in subsection (2) of the revocation.		
Duty of persons empowered to give clearance	(6) No person to whom a detention order made under this section is addressed shall, after having received notice of the order, grant clearance to the ship in respect of which the order is made unless they are notified that the order has been revoked.	(6) Il est interdit aux personnes à qui l'ordonnance de détention est adressée de délivrer, après avoir été avisées de cette ordonnance, un congé au navire visé par celle-ci, à moins d'avoir été avisées du fait que l'ordonnance a été annulée.	Obligation des personnes qui ont le pouvoir de délivrer un congé
Movement of ship prohibited	(7) Subject to section 130, no person shall move a ship that is subject to a detention order made under this section.	(7) Sous réserve de l'article 130, il est interdit de déplacer le navire visé par l'ordonnance de détention.	Interdiction de déplacer le navire
Liability for expenses	(8) The owner of a ship that is detained under this section is liable for all expenses incurred in respect of the detained ship.	(8) Le propriétaire du navire détenu est tenu de payer les frais entraînés par la détention.	Frais
Return of security	(9) The Minister, following the conclusion of any proceedings in respect of which security is deposited, (a) may apply the security to reimburse Her Majesty in right of Canada, either fully or partially, if any of the expenses or any fine imposed is not paid; and (b) shall return the security, or any part of it that remains if it is applied under paragraph (a), if all expenses and any fine imposed are paid.	(9) Le ministre, une fois l'affaire réglée : a) peut utiliser la garantie pour rembourser, en tout ou en partie, à Sa Majesté du chef du Canada les frais qu'il a engagés pour la détention du navire ainsi que l'amende infligée; b) restitue la garantie ou, si celle-ci a été utilisée au titre de l'alinéa a), tout éventuel reliquat lorsque les frais et l'amende ont été payés.	Restitution de la garantie
Regulations	(10) The Governor in Council may make regulations respecting the detention of ships, including the review of detention orders. 2001, c. 6, s. 129; 2009, c. 21, s. 11.	(10) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir la détention des navires, notamment l'examen des ordonnances de détention. 2001, ch. 6, art. 129; 2009, ch. 21, art. 11.	Règlement
Direction to move detained ship	130. The Minister may (a) on application made by the owner or the master of a detained ship, in the form and manner prescribed by the Minister, permit the master to move it in accordance with the Minister's directions; (b) on application made by the owner of a dock or wharf, or by the person in charge of a harbour, at which a detained ship is situated, in the form and manner prescribed by the Minister, direct the person who is, or appears to be, in charge of the ship to move the ship in accordance with the Minister's directions; and (c) if a person to whom a direction is given under paragraph (b) does not comply with it and the Minister is satisfied that the applicant	130. Le ministre peut : a) à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire détenu, permettre au capitaine de déplacer le navire; b) à la demande du propriétaire du quai — ou de la personne responsable du havre — où un navire se trouve détenu, ordonner à la personne qui a ou semble avoir la responsabilité du navire de le déplacer; c) si la personne n'obtempère pas à l'ordre visé à l'alinéa b) et s'il est convaincu que le demandeur a contracté une assurance suffisante pour absorber le coût de tout incident susceptible de résulter du déplacement, autoriser le demandeur, aux frais du propriétaire, à effectuer le déplacement.	Autorisation : déplacement du navire détenu

for the direction has sufficient insurance in place to cover any incident that may arise from the moving of the ship, authorize the applicant to move it in accordance with the Minister's directions and at the owner's expense.

2001, c. 6, s. 130; 2009, c. 21, s. 11.

OFFENCES

Contraventions

131. Every person who, or ship that, contravenes subsection 55(1) or (2), 73(1) or (2), 128(2) or 129(6) or (7) or regulations made under section 39 is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$100,000.

2001, c. 6, s. 131; 2009, c. 21, s. 11.

Evading payment

132. (1) Any person who wilfully evades or attempts to evade payment of an amount payable under section 112 is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$100,000.

Failure to file information return

(2) Any person who fails to file the information return referred to in paragraph 125(b) is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$1,000 for each day of default.

Falsifying or destroying books of account

(3) Any person who knowingly destroys, mutilates or falsifies, or who knowingly makes any false entry or statement in, any record, book of account or other document required to be kept under section 118 is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$100,000.

Contraventions

(4) Every person who contravenes subsection 117(5), section 118 or subsection 119(9) is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$100,000.

Definition of "person"

(5) For the purposes of this section, "person" has the same meaning as in Article I of the Civil Liability Convention within the meaning of subsection 47(1).

2009, c. 21, s. 11.

Jurisdiction in relation to offences

133. When a person or a ship is charged with having committed an offence under this Act, any court in Canada that would have had

Il fixe les modalités de présentation de la demande de déplacement et donne à l'égard de celui-ci les instructions qu'il estime indiquées.

2001, ch. 6, art. 130; 2009, ch. 21, art. 11.

INFRACTIONS

Infractions

131. Commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 100 000 \$ la personne ou le navire qui contrevient aux paragraphes 55(1) ou (2), 73(1) ou (2), 128(2) ou 129(6) ou (7) ou aux règlements pris en application de l'article 39.

2001, ch. 6, art. 131; 2009, ch. 21, art. 11.

Fait de se soustraire au paiement

132. (1) La personne qui volontairement se soustrait ou tente de se soustraire au paiement d'une somme à verser en application de l'article 112 commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 100 000 \$.

Omission de fournir des renseignements

(2) La personne qui omet de déposer la déclaration de renseignements visée à l'alinéa 125(b) commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 1 000 \$ pour chaque jour que dure cette omission.

Falsification ou destruction des registres

(3) Commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 100 000 \$ la personne qui inscrit sciemment une fausse déclaration ou une fausse écriture dans un registre, livre comptable ou autre document visé à l'article 118 qu'elle est tenue de conserver, ou la détruit, la détériore ou la falsifie sciemment.

Infractions

(4) Commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 100 000 \$ la personne qui contrevient au paragraphe 117(5), à l'article 118 ou au paragraphe 119(9).

Définition de « personne »

(5) Pour l'application du présent article, « personne » s'entend au sens de l'article premier de la Convention sur la responsabilité civile au sens du paragraphe 47(1).

2009, ch. 21, art. 11.

Compétence

133. La personne ou le navire accusé d'une infraction à la présente loi peut être jugé par tout tribunal au Canada qui aurait compétence

cognizance of the offence if it had been committed by a person or ship within the limits of its ordinary jurisdiction has jurisdiction to try the offence as if it had been committed there.

2009, c. 21, s. 11.

si l'infraction avait été perpétrée à l'intérieur de son ressort.

2009, ch. 21, art. 11.

Proof of offence

134. In a prosecution of a ship for an offence under this Act, it is sufficient proof that the ship has committed the offence to establish that the act or omission that constitutes the offence was committed by the master or any person on board, other than a designated officer, whether or not the person on board is identified.

2009, c. 21, s. 11.

134. Dans les poursuites contre un navire pour infraction à la présente loi, il suffit pour établir l'infraction de prouver que l'acte ou l'omission qui la constitue est le fait du capitaine ou d'une autre personne à bord — à l'exception de l'agent désigné —, que cette personne soit identifiée ou non.

2009, ch. 21, art. 11.

Preuve d'une infraction par un navire

Limitation period

135. (1) Proceedings by way of summary conviction under this Act may be instituted within two years after the day on which the Minister becomes aware of the subject matter of the proceedings.

(2) A document that purports to have been issued by the Minister and that certifies the day on which he or she became aware of the subject matter of the proceedings is admissible in evidence without proof of the signature or official character of the person appearing to have signed the document and is evidence that the Minister became aware of the subject matter on that day.

Minister's certificate

135. (1) Les poursuites par procédure sommaire intentées au titre de la présente loi se prescrivent par deux ans à compter de la date à laquelle le ministre a eu connaissance des éléments constitutifs de la contravention.

(2) Le certificat paraissant délivré par le ministre et attestant la date à laquelle ces éléments sont venus à sa connaissance est admis en preuve sans qu'il soit nécessaire de prouver l'authenticité de la signature qui y est apposée ou la qualité officielle du signataire et fait foi de son contenu.

Prescription

Certificat du ministre

Defendant outside Canada

(3) If the proceedings cannot be commenced within two years because the proposed defendant is outside Canada, the proceedings may be commenced not later than two months after the defendant returns to Canada.

2009, c. 21, s. 11.

(3) Les poursuites qui ne peuvent être intentées parce que le contrevenant se trouve à l'étranger peuvent l'être dans les deux mois qui suivent son retour au Canada, le cas échéant.

2009, ch. 21, art. 11.

Contrevenant à l'extérieur du Canada

SALE OF SHIPS

VENTE DE NAVIRES

Application by Minister

136. (1) The Minister may apply to any court of competent jurisdiction for an order authorizing him or her to sell a ship that has been detained under section 129 if

(a) an information is laid in respect of an offence under subsection 55(1) or (2) or 73(1) or (2) or of a regulation made under paragraph 39(a) or (b), and

(i) the security required under paragraph 129(4)(b) is not deposited within the time specified in the detention order,

(ii) the person or ship charged is convicted, and

136. (1) Le ministre peut demander au tribunal compétent de rendre une ordonnance l'autorisant à vendre un navire détenu pour le motif mentionné à l'article 129 :

a) dans le cas où une dénonciation a été déposée à l'égard d'une infraction aux paragraphes 55(1) ou (2) ou 73(1) ou (2) ou aux règlements pris en application des alinéas 39a) ou b) si, à la fois :

(i) la garantie exigée au titre de l'alinéa 129(4)b) n'a pas été versée dans le délai prévu dans l'avis de détention,

Demande par le ministre

(iii) the fine imposed and the expenses incurred in respect of the detained ship have not been paid; and

(b) no information is laid and

(i) the measures referred to in paragraph 129(4)(a) have not been taken within the time specified in the detention order, and

(ii) the expenses incurred in respect of the detained ship have not been paid.

(ii) la personne ou le navire est reconnu coupable,

(iii) l'amende infligée et les frais entraînés par la détention du navire n'ont pas été payés;

b) dans le cas où aucune dénonciation n'est déposée si, à la fois :

(i) les mesures visées à l'alinéa 129(4)a) n'ont pas été prises dans le délai prévu dans l'avis de détention,

(ii) les frais entraînés par la détention du navire n'ont pas été payés.

Court may authorize sale

(2) A court seized of an application for the sale of a ship may

(a) authorize the Minister to sell the ship in the manner and subject to the terms and conditions that it considers appropriate; and

(b) on application by the Minister or a person referred to in paragraph 137(1)(b) or (c), give directions concerning the ranking of the interests in the ship.

2009, c. 21, s. 11.

Notice

137. (1) As soon as is feasible after making an application under section 136, the Minister shall give notice of the application by registered mail to

(a) the registrar of the register in which the ship is registered;

(b) the holder of any mortgage registered against the ship that is registered in the register referred to in paragraph (a); and

(c) the holder of any maritime lien against the ship and the holder of any similar interest, if the holder is known to the Minister at the time of the application.

Day notice deemed to be given

(2) A notice sent by registered mail is deemed to have been given to the person to whom it is sent on the day on which the Minister receives an acknowledgement of receipt.

Relief from giving notice

(3) If the court that is seized of an application for the sale of a ship is satisfied that it is appropriate to do so, it may relieve the Minister of the obligation to give the notice referred to in subsection (1), or authorize him or her to give the notice in any other manner that it considers appropriate.

2009, c. 21, s. 11.

(2) Le tribunal saisi d'une demande d'autorisation de vente d'un navire peut :

a) autoriser le ministre à vendre le navire de la façon et sous réserve des modalités que le tribunal estime indiquées;

b) à la demande du ministre ou de toute personne visée aux alinéas 137(1)b) ou c), donner des directives sur le rang des droits visés à ces alinéas.

2009, ch. 21, art. 11.

Autorisation de vendre

Avis

137. (1) Dès qu'est présentée une demande en vertu de l'article 136, le ministre fait parvenir par courrier recommandé un avis de la demande aux personnes suivantes :

a) le registrateur responsable du registre dans lequel le navire est immatriculé;

b) les détenteurs d'hypothèques sur le navire inscrits au registre mentionné à l'alinéa a);

c) les personnes qui, à la connaissance du ministre au moment où la demande est présentée, détiennent des privilèges maritimes ou des droits semblables sur le navire visé par celle-ci.

Présomption

(2) L'avis est réputé reçu par son destinataire le jour où le ministre reçoit l'accusé de réception de l'avis.

Dispense

(3) S'il est convaincu qu'il est opportun de le faire, le tribunal saisi d'une demande de vente d'un navire peut dispenser le ministre d'envoyer l'avis mentionné au paragraphe (1) ou lui permettre de l'envoyer de toute autre manière que le tribunal estime indiquée.

2009, ch. 21, art. 11.

Payment of proceeds	<p>138. (1) If a ship is sold under an order, the proceeds of the sale shall be applied to satisfy claims in the following order of priority:</p> <p>(a) the expenses incurred in respect of the detained ship and its sale;</p> <p>(b) the claims of the master and crew members for wages;</p> <p>(c) the amount of any fine imposed;</p> <p>(d) the interests of persons who have been recognized and ranked by the court under paragraph 136(2)(b).</p>	<p>138. (1) Le produit de la vente d'un navire dont la vente a été autorisée est affecté selon l'ordre de priorité suivant :</p> <p>a) les frais entraînés par la détention et la vente du navire;</p> <p>b) les créances salariales du capitaine et des membres de l'équipage;</p> <p>c) l'amende qui a été infligée;</p> <p>d) les droits des personnes dont le rang a été fixé par le tribunal en vertu de l'alinéa 136(2)b).</p>	Affectation du produit de la vente
Surplus	<p>(2) Any surplus of the proceeds of sale remaining after all claims have been satisfied is to be paid to the person registered as the owner of the ship or, in the absence of any registration, to the person who owns the ship.</p>	<p>(2) Le solde du produit de la vente du navire est remis à la personne immatriculée à titre de propriétaire du navire ou, en l'absence d'immatriculation, au propriétaire du navire.</p>	Remise du solde au propriétaire
Proceedings against owner	<p>(3) If the proceeds of sale of a ship are insufficient to satisfy the claims described in paragraphs (1)(a) and (c), the Minister may proceed against the owner of the ship for the balance owing.</p>	<p>(3) Si le produit de la vente du navire n'est pas suffisant pour couvrir les sommes visées aux alinéas (1)a) et c), le ministre peut intenter des poursuites contre le propriétaire du navire pour la partie non payée.</p>	Poursuites contre le propriétaire
Clear title	<p>(4) On selling a ship under an order, the Minister may, by bill of sale, give the purchaser a valid title to the ship free from any mortgage or other claim that is in existence at the time of the sale.</p> <p>2009, c. 21, s. 11.</p>	<p>(4) Lorsqu'un navire dont la vente a été autorisée est vendu, le ministre peut remettre à l'acquéreur un titre de propriété libéré des hypothèques ou autres créances qui existaient au moment de la vente.</p> <p>2009, ch. 21, art. 11.</p>	Titre de propriété
MARITIME LIEN		PRIVILÈGE MARITIME	
Definition of "foreign vessel"	<p>139. (1) In this section, "foreign vessel" has the same meaning as in section 2 of the <i>Canada Shipping Act, 2001</i>.</p>	<p>139. (1) Au présent article, « bâtiment étranger » s'entend au sens de l'article 2 de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>.</p>	Définition de « bâtiment étranger »
Maritime lien	<p>(2) A person, carrying on business in Canada, has a maritime lien against a foreign vessel for claims that arise</p> <p>(a) in respect of goods, materials or services wherever supplied to the foreign vessel for its operation or maintenance, including, without restricting the generality of the foregoing, stevedoring and lighterage; or</p> <p>(b) out of a contract relating to the repair or equipping of the foreign vessel.</p>	<p>(2) La personne qui exploite une entreprise au Canada a un privilège maritime à l'égard du bâtiment étranger sur lequel elle a l'une ou l'autre des créances suivantes :</p> <p>a) celle résultant de la fourniture — au Canada ou à l'étranger — au bâtiment étranger de marchandises, de matériel ou de services pour son fonctionnement ou son entretien, notamment en ce qui concerne l'acconage et le gabarage;</p> <p>b) celle fondée sur un contrat de réparation ou d'équipement du bâtiment étranger.</p>	Privilège maritime
Services requested by owner	<p>(2.1) Subject to section 251 of the <i>Canada Shipping Act, 2001</i>, for the purposes of paragraph (2)(a), with respect to stevedoring or</p>	<p>(2.1) Sous réserve de l'article 251 de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et pour l'application de l'alinéa (2)a), dans le</p>	Service demandé par le propriétaire

lighterage, the services must have been provided at the request of the owner of the foreign vessel or a person acting on the owner's behalf.

cas de l'aconage et du gabarage, le service doit avoir été fourni à la demande du propriétaire du bâtiment étranger ou de la personne agissant en son nom.

Exception

(3) A maritime lien against a foreign vessel may be enforced by an action *in rem* against a foreign vessel unless

(3) Le privilège maritime peut être exercé en matière réelle à l'égard du bâtiment étranger qui n'est pas :

Exceptions

(a) the vessel is a warship, coast guard ship or police vessel; or

a) un navire de guerre, un garde-côte ou un bateau de police;

(b) at the time the claim arises or the action is commenced, the vessel is being used exclusively for non-commercial governmental purposes.

b) un navire accomplissant exclusivement une mission non commerciale au moment où a été formulée la demande ou a été intentée l'action le concernant.

Federal Courts Act

(4) Subsection 43(3) of the *Federal Courts Act* does not apply to a claim secured by a maritime lien under this section.

(4) Le paragraphe 43(3) de la *Loi sur les Cours fédérales* ne s'applique pas aux créances garanties par un privilège maritime au titre du présent article.

Loi sur les Cours fédérales

2009, c. 21, s. 12.

2009, ch. 21, art. 12.

LIMITATION PERIOD

PRESCRIPTION

Proceedings under maritime law

140. Except as otherwise provided in this Act or in any other Act of Parliament, no proceedings under Canadian maritime law in relation to any matter coming within the class of navigation and shipping may be commenced later than three years after the day on which the cause of action arises.

140. Sauf disposition contraire de la présente loi ou de toute autre loi fédérale, toute action se rapportant au droit maritime canadien relativement à la navigation et la marine marchande se prescrit par trois ans à compter du fait générateur du litige.

Action se rapportant au droit maritime

2009, c. 21, s. 12.

2009, ch. 21, art. 12.

INCONSISTENCY

INCOMPATIBILITÉ

Priority over *Arctic Waters Pollution Prevention Act*

141. In the event of an inconsistency between this Act and the provisions of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, the provisions of this Act prevail to the extent of the inconsistency.

141. Les dispositions de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques

2009, c. 21, s. 13.

2009, ch. 21, art. 13.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

Order in council

***142.** Section 45 comes into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council.

***142.** L'article 45 entre en vigueur à la date fixée par décret.

Décret

* [Note: Section 45 not in force.]

* [Note: Article 45 non en vigueur.]

2009, c. 21, s. 13.

2009, ch. 21, art. 13.

SCHEDULE 1
(Section 24 and subsections 26(2) and 31(1))

PART 1

Text of Articles 1 to 15 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

CHAPTER I. THE RIGHT OF LIMITATION

ARTICLE 1

PERSONS ENTITLED TO LIMIT LIABILITY

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term “shipowner” shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.

3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).

4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself.

6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

ARTICLE 2

CLAIMS SUBJECT TO LIMITATION

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

ANNEXE 1
(article 24 et paragraphes 26(2) et 31(1))

PARTIE 1

Texte des articles 1 à 15 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée par le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

CHAPITRE PREMIER — LE DROIT À LIMITATION

ARTICLE 1

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 également celles que vise l'article 2, paragraphe 1, alinéas 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 la 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 formée contre 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 la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

ARTICLE 2

CRÉANCES SOUMISES À LA LIMITATION

1. Sous réserves des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la 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 sauvetage, ainsi que pour 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;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

ARTICLE 3

CLAIMS EXCEPTED FROM LIMITATION

The rules of this Convention shall not apply to:

(a) claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average;

(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;

(c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;

(d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;

(e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

ARTICLE 4

CONDUCT BARRING LIMITATION

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;

f) créances produites par une personne autre 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 la 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 ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, telle que modifiée, ou aux créances du chef 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 la responsabilité pour dommages nucléaires;

d) aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire;

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'est pas en 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

COUNTERCLAIMS

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

CHAPTER II. LIMITS OF LIABILITY

ARTICLE 6

THE GENERAL LIMITS

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury,
 - (i) 2 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 Units of Account;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 Units of Account; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 400 Units of Account,
- (b) in respect of any other claims,
 - (i) 1 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, 200 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1(a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1(b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1(a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1(b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1(b) as is provided by that law.

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to or in respect of which

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 LA RESPONSABILITÉ

ARTICLE 6

LIMITES GÉNÉRALES

1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit:

- a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles :
 - i) à 2 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :
 - pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 800 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 600 unités de compte; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 400 unités de compte;
- b) s'agissant de toutes les autres créances :
 - i) à 1 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :
 - pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 400 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 300 unités de compte; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 200 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 État 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, sur les autres créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1, la priorité qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du

he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

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

ARTICLE 7

THE LIMIT FOR PASSENGER CLAIMS

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.

2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:

- (a) under a contract of passenger carriage, or
- (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

ARTICLE 8

UNIT OF ACCOUNT

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

- (a) in respect of article 6, paragraph 1(a) at an amount of:
 - (i) 30 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 12,000 monetary units;

navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1 500 tonneaux.

5. Aux fins de la présente Convention, 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.

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 un montant de 175 000 unités de comptes multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

2. Aux fins du présent article, l'expression « 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'État dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet État. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État 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, de la monnaie nationale d'un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État Partie.

2. Toutefois, les États 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 les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit :

- a) en ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6 :
 - i) à 30 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :
 - pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 12 000 unités monétaires;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 9,000 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 6,000 monetary units; and

(b) in respect of article 6, paragraph 1(b), at an amount of:

(i) 15 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 6,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 4,500 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 3,000 monetary units; and

(c) in respect of article 7, paragraph 1, at an amount of 2,625,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

ARTICLE 9

AGGREGATION OF CLAIMS

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to or in respect of which

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 9 000 unités monétaires; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 6 000 unités monétaires; et

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

i) à 15 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;

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

pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 6 000 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 4 500 unités monétaires; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 3 000 unités monétaires; et

c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7, à un montant de 2 625 000 unités monétaires multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

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 visée au paragraphe 2 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 au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'État 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'État 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 États Parties communiquent au depositaire 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;

the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

ARTICLE 10

LIMITATION OF LIABILITY WITHOUT CONSTITUTION OF A LIMITATION FUND

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

CHAPTER III. THE LIMITATION FUND

ARTICLE 11

CONSTITUTION OF THE FUND

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

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 déterminée 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 État 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 ne peut 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 à l'avenant.

3. Les règles de procédures concernant l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'État 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 État 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 régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

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

DISTRIBUTION OF THE FUND

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6 and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

ARTICLE 13

BAR TO OTHER ACTIONS

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

- (a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or
- (b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or
- (c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or
- (d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

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 totalité ou en partie à titre de réparation 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'État 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 par qui ou 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 nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans le ressort d'un État 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 État. 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 déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou
- d) dans l'État 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

GOVERNING LAW

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted.

CHAPTER IV. SCOPE OF APPLICATION

ARTICLE 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1 who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

- (a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways;
- (b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

3bis. Notwithstanding the limit of liability prescribed in paragraph 1 of Article 7, a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, provided that the limit of liability is not lower than that prescribed in paragraph 1 of Article 7. A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the Secretary-General of the limits of liability adopted or of the fact that there are none.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:

- (a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or
- (b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

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'État 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 premier cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un État Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit État. Néanmoins, tout État Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article premier qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet État, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des États Parties ou dont le navire à raison 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 États Parties.

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

- a) en vertu de la législation dudit État, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;
- b) des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Un État Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au depositaire les limites de la responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

3. Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de la responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres États Parties ne sont en aucune manière en cause.

3bis. Nonobstant la limite de la responsabilité prescrite au paragraphe 1 de l'article 7, un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de responsabilité s'applique aux créances pour mort ou lésions corporelles des passagers d'un navire, sous réserve que la limite de la responsabilité ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1 de l'article 7. Un État Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au Secrétaire général les limites de la responsabilité adoptées ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

4. Les tribunaux d'un État 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 État 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 État 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 État en informe le depositaire.

5. This Convention shall not apply to:

- (a) air-cushion vehicles;
- (b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof.

PART 2

Text of Article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, and of Articles 8 and 9 of that Protocol

ARTICLE 18 RESERVATIONS

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right:

- (a) to exclude the application of article 2, paragraphs 1(d) and (e);
- (b) to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 or of any amendment or Protocol thereto.

No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

ARTICLE 8 AMENDMENT OF LIMITS

1. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits specified in article 6, paragraph 1, article 7, paragraph 1 and article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5. La présente Convention ne s'applique pas :

- a) aux aéroglisseurs;
- b) aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

PARTIE 2

Texte de l'article 18 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée par le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et des articles 8 et 9 de ce protocole

ARTICLE 18 RÉSERVE

1. Tout État peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, se réserver le droit :

- a) d'exclure l'application des alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2,
- b) d'exclure les créances pour dommages au sens de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ou de tout amendement ou Protocole y relatif.

Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention n'est 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 État 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 y 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 la date ainsi précisée.

ARTICLE 8 MODIFICATION DES LIMITES

1. À la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des États Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites prévues au paragraphe 1 de l'article 6, au paragraphe 1 de l'article 7 et au paragraphe 2 de l'article 8 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 États contractants.

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

3. Tous les États 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. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6. (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol multiplied by three.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one-fourth of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with paragraphs 1 and 2 of article 12 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

ARTICLE 9

1. The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. A State which is Party to this Protocol but not a Party to the Convention shall be bound by the provisions of the Convention as

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages qui en résultent, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites 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.

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 % 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 est notifié par l'Organisation à tous les États 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 États qui étaient des États contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général 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 États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État 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 à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure.

ARTICLE 9

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

2. Un État qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention, telle que

amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the Convention in relation to States Parties only to the Convention.

3. The Convention as amended by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

4. Nothing in this Protocol shall affect the obligations of a State which is a Party both to the Convention and to this Protocol with respect to a State which is a Party to the Convention but not a Party to this Protocol.

PART 3

Text of reservations made under Article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

1. Claims in respect of the raising, removal, destruction or rendering harmless of a ship that is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board that ship.

2001, c. 6, Sch. 1; 2009, c. 21, ss. 14, 15.

modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres États Parties au Protocole mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des États Parties uniquement à la Convention.

3. La Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, ne s'applique qu'aux créances nées d'événements postérieurs à l'entrée en vigueur, pour chaque État, du présent Protocole.

4. Aucune des dispositions du présent Protocole ne porte atteinte aux obligations qu'a un État Partie à la fois à la Convention et au présent Protocole à l'égard d'un État qui est Partie à la Convention mais qui n'est pas Partie au présent Protocole.

PARTIE 3

Texte des réserves faites au titre de l'article 18 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée par le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

1. Créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

2001, ch. 6, ann. 1; 2009, ch. 21, art. 14 et 15.

SCHEDULE 2
(Sections 35 and 40)

PART 1

Text of Articles 1 to 22 of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as amended by the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974

ARTICLE 1

DEFINITIONS

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1. (a) “carrier” means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;
- (b) “performing carrier” means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
2. “contract of carriage” means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
3. “ship” means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;
4. “passenger” means any person carried in a ship,
 - (a) under a contract of carriage, or
 - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;
5. “luggage” means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:
 - (a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and
 - (b) live animals;
6. “cabin luggage” means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;
7. “loss of or damage to luggage” includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;
8. “carriage” covers the following periods:
 - (a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger,

ANNEXE 2
(articles 35 et 40)

PARTIE 1

Texte des articles 1 à 22 de la Convention d’Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le Protocole de 1990 modifiant la Convention d’Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

ARTICLE 1

DÉFINITIONS

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’affrèteur 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 cabines, 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

carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;

(b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;

(c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9. “international carriage” means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10. “Organization” means the International Maritime Organization.

ARTICLE 2
APPLICATION

1. This Convention shall apply to any international carriage if:

(a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or

(b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or

(c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

ARTICLE 3
LIABILITY OF THE CARRIER

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

3. Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with the shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In

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 États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l’itinéraire prévu, il y a un port d’escale intermédiaire dans un autre État;

10. « Organisation » désigne l’Organisation maritime internationale.

ARTICLE 2
CHAMP D’APPLICATION

1. La présente Convention s’applique à tout transport international lorsque :

a) le navire bat le pavillon d’un État partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel État; ou

b) le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la présente Convention; ou

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État 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 résultent 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,

all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

ARTICLE 4

PERFORMING CARRIER

1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants or agents acting within the scope of their employment.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

ARTICLE 5

VALUABLES

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

ARTICLE 6

CONTRIBUTORY FAULT

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

ARTICLE 7

LIMIT OF LIABILITY FOR PERSONAL INJURY

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 175,000 units of account per carriage. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are

sauv 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 175 000 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. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout État partie à la présente Convention

nationals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

ARTICLE 8

LIMIT OF LIABILITY FOR LOSS OF OR DAMAGE TO LUGGAGE

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 1,800 units of account per passenger, per carriage.

2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 10,000 units of account per vehicle, per carriage.

3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article shall in no case exceed 2,700 units of account per passenger, per carriage.

4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 300 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 135 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

ARTICLE 9

UNIT OF ACCOUNT AND CONVERSION

1. The unit of account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 7, paragraph 1, and article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five-and-a-half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in article 7, paragraph 1, and article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when

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 1 800 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 10 000 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 2 700 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 300 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 135 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.

ARTICLE 9

UNITÉ DE COMPTE 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 au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial, à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État 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 droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État Partie.

2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article 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 1 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'État en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au para-

depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

ARTICLE 10

SUPPLEMENTARY PROVISIONS ON LIMITS OF LIABILITY

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

ARTICLE 11

DEFENCES AND LIMITS FOR CARRIERS' SERVANTS

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of a damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

ARTICLE 12

AGGREGATION OF CLAIMS

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

ARTICLE 13

LOSS OF RIGHT TO LIMIT LIABILITY

1. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that

graphe 2, 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.

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 préposé 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 articles 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 articles 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 témérairement 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

the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

ARTICLE 14

BASIS FOR CLAIMS

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

ARTICLE 15

NOTICE OF LOSS OR DAMAGE TO LUGGAGE

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

(a) in the case of apparent damage to luggage:

(i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;

(ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

(b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

ARTICLE 16

TIME-BAR FOR ACTIONS

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or of the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

(a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;

(b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

(c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

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 témérairement 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 du 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. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

ARTICLE 17

COMPETENT JURISDICTION

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:

- (a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
- (b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
- (c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
- (d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

ARTICLE 18

INVALIDITY OF CONTRACTUAL PROVISIONS

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in paragraph 4 of Article 8, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the option specified in paragraph 1 of Article 17, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 19

OTHER CONVENTIONS ON LIMITATION OF LIABILITY

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

ARTICLE 20

NUCLEAR DAMAGE

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

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

JURISDICTION 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 État 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'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci;
- d) un tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.

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

(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions.

ARTICLE 21

COMMERCIAL CARRIAGE BY PUBLIC AUTHORITIES

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contracts of carriage within the meaning of Article 1.

ARTICLE 22

DECLARATION OF NON-APPLICATION

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General of the Organization.

PART 2

Text of Articles III and VIII of the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974

ARTICLE III

1. The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the Convention shall be bound by the provisions of the Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the Convention in relation to States Parties only to the Convention.

3. Nothing in this Protocol shall affect the obligations of a State which is a Party both to the Convention and to this Protocol with respect to a State which is a Party to the Convention but not a Party to this Protocol.

ARTICLE VIII

AMENDMENT OF LIMITS

1. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in article 7, paragraph 1, and article 8 of the Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter re-

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 État 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.

PARTIE 2

Texte des articles III et VIII du Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

ARTICLE III

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

2. Un État qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres États Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des États Parties à cette seule Convention.

3. Aucune disposition du présent Protocole ne modifie les obligations d'un État qui est Partie à la fois à la Convention et au présent Protocole à l'égard d'un État qui est Partie à la Convention mais qui n'est pas Partie au présent Protocole.

ARTICLE VIII

MODIFICATION DES LIMITES

1. À la demande d'au moins la moitié, et en tout cas d'un minimum de six, des États Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 7, et à l'article 8 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 États contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (ci-après dé-

ferred to as “the Legal Committee”) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6. (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol multiplied by three.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with paragraphs 1 and 2 of article VI at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

2001, c. 6, Sch. 2; 2009, c. 21, s. 16.

nommé « le Comité juridique ») pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les États 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 États contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique 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.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites 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.

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 est notifié par l'Organisation à tous les États 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 États contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général 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 États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article VI, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État 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 État, si cette dernière date est postérieure.

2001, ch. 6, ann. 2; 2009, ch. 21, art. 16.

SCHEDULE 3
(Section 41)

HAGUE-VISBY RULES

ARTICLE I

DEFINITIONS

In these Rules the following expressions have the meanings hereby assigned to them respectively, that is to say,

- (a) “carrier” includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;
- (b) “contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by water, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter-party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;
- (c) “goods” includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever, except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;
- (d) “ship” means any vessel used for the carriage of goods by water;
- (e) “carriage of goods” covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

ARTICLE II

RISKS

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by water the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

ARTICLE III

RESPONSIBILITIES AND LIABILITIES

1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to
 - (a) make the ship seaworthy;
 - (b) properly man, equip and supply the ship;
 - (c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.
2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.
3. After receiving the goods into his charge, the carrier, or the master or agent of the carrier, shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things
 - (a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or other-

ANNEXE 3
(article 41)

RÈGLES DE LA HAYE-VISBY

ARTICLE I

DÉFINITIONS

Dans les présentes règles, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

- a) « transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l’affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur;
- b) « contrat de transport » s’applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par eau, il s’applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d’une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement;
- c) « marchandises » comprend : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l’exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;
- d) « navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par eau;
- e) « transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu’à leur déchargement du navire.

ARTICLE II

RISQUES

Sous réserve des dispositions de l’article VI, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par eau, sera, quant au chargement, à la manutention, à l’arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ARTICLE III

RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d’exercer une diligence raisonnable pour :
 - a) mettre le navire en état de navigabilité;
 - b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
 - c) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.
2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l’article IV, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l’arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.
3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses :
 - a) les marques principales nécessaires à l’identification des marchandises telles qu’elles sont fournies par écrit par le chargeur

wise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

(b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

(c) the apparent order and condition of the goods:

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraphs 3(a), (b) and (c).

However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their receipt been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6. bis An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester visibles jusqu'à la fin du voyage;

b) ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises. Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément aux alinéas 3a), b) et c).

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ce point. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant l'enlèvement des marchandises et leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, ou lors de cet enlèvement et de cette remise, ou, si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, dans un délai de trois jours, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 6bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

6. bis Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a “shipped” bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the “shipped” bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted the same shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a “shipped” bill of lading.

8. Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect.

A benefit of insurance or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

ARTICLE IV

RIGHTS AND IMMUNITIES

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III.

Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from

- (a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;
- (b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;
- (c) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (d) act of God;
- (e) act of war;
- (f) act of public enemies;
- (g) arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
- (h) quarantine restrictions;
- (i) act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d’un connaissement « embarqué ». Toutefois, le transporteur, le capitaine ou l’agent aura également la faculté d’annoter au port d’embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l’embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s’il contient les mentions de l’article 3, paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans le présent article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent les présentes règles sera nul, non avenu et sans effet.

Une clause cédant le bénéfice de l’assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

ARTICLE IV

DROITS ET EXONÉRATIONS

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l’état d’innavigabilité, à moins qu’il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu’elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l’article III, paragraphe 1.

Toutes les fois qu’une perte ou un dommage aura résulté de l’innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l’exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l’exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l’administration du navire;
- b) d’un incendie, à moins qu’il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;
- c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d’autres eaux navigables;
- d) d’un « acte de Dieu »;
- e) de faits de guerre;
- f) du fait d’ennemis publics;
- g) d’un arrêt ou contrainte de prince, autorité ou peuple ou d’une saisie judiciaire;
- h) d’une restriction de quarantaine;
- i) d’un acte ou d’une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

- (j) strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- (k) riots and civil commotions;
- (l) saving or attempting to save life or property at sea;
- (m) wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;
- (n) insufficiency of packing;
- (o) insufficiency or inadequacy of marks;
- (p) latent defects not discoverable by due diligence;
- (q) any other cause arising without the actual fault and privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on the date to be determined by the law of the Court seized of the case. The value of the national currency, in terms of

j) de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) d'émeutes ou de troubles civils;

l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) d'une insuffisance d'emballage;

o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en eau, ni aucun déroutement raisonnable, ne sera considéré comme une infraction aux présentes règles ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. a) À moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration n'ait été insérée dans le connaissement, le transporteur comme le navire ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

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 de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens du présent paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La somme mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie na-

the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

(i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units;

(ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned. The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented, with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered

tionale d'un État 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 État non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet État.

Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans les présentes règles et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante :

(i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe 5, 10,000 unités monétaires,

(ii) en ce qui concerne la somme de deux unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe 5, 30 unités monétaires.

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause. Les calculs de la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'État, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du présent paragraphe 5, que celle exprimée en unités de compte.

Les États communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion 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.

e) Ni le transporteur ni le navire n'aurait le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par le présent paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) du présent paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement,

innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment.

If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

ARTICLE IV BIS

APPLICATION OF DEFENCES AND LIMITS OF LIABILITY

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

ARTICLE V

SURRENDER OF RIGHTS AND IMMUNITIES, AND INCREASE OF RESPONSIBILITIES AND LIABILITIES

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and liabilities under the Rules contained in any of these Articles, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of these Rules shall not be applicable to charter-parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter-party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

ARTICLE VI

SPECIAL CONDITIONS

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by water, provided that in this

être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

ARTICLE IV BIS

APPLICATION DES EXONÉRATIONS ET LIMITATIONS

1. Les exonérations et limitations prévues par les présentes règles sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des présentes règles.

3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par les présentes règles.

4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

ARTICLE V

ABANDON DES DROITS ET EXONÉRATIONS; ACCROISSEMENT DES RESPONSABILITÉS ET EXONÉRATIONS

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par les présentes règles, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition des présentes règles ne s'applique aux chartes-parties, mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes des présentes règles. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ARTICLE VI

CONDITIONS SPÉCIALES

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette situation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses

case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

ARTICLE VII

LIMITATIONS ON THE APPLICATION OF THE RULES

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by water.

ARTICLE VIII

LIMITATION OF LIABILITY

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of vessels.

ARTICLE IX

LIABILITY FOR NUCLEAR DAMAGE

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

ARTICLE X

APPLICATION

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- (a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a Contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par eau, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que le présent article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ARTICLE VII

RESTRICTIONS À L'APPLICATION DES RÈGLES

Aucune disposition des présentes règles ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par eau.

ARTICLE VIII

LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

Les dispositions des présentes règles ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

ARTICLE IX

MAINTIEN DE RESPONSABILITÉ

Les présentes règles ne portent pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

ARTICLE X

APPLICATION

Les dispositions des présentes règles s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, quand :

- a) le connaissement est émis dans un État contractant, ou
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant, ou
- c) le connaissement prévoit que les dispositions des présentes règles ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,

quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

SCHEDULE 4
(Section 41)

HAMBURG RULES

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF
GOODS BY SEA, 1978

Preamble

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

PART I

GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 1

DEFINITIONS

In this Convention:

1. “Carrier” means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

2. “Actual carrier” means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

3. “Shipper” means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

4. “Consignee” means the person entitled to take delivery of the goods.

5. “Goods” includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, “goods” includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

6. “Contract of carriage by sea” means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. “Bill of lading” means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

ANNEXE 4
(article 41)

RÈGLES DE HAMBOURG

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE
MARCHANDISES PAR MER, 1978

Préambule

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer,

ONT DÉCIDÉ de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit:

PARTIE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 1

DÉFINITIONS

Dans la présente Convention:

1. Le terme « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

2. Les termes « transporteur substitué » désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

3. Le terme « chargeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

4. Le terme « destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

5. Le terme « marchandises » doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme « marchandises » doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

6. Les termes « contrat de transport par mer » désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

7. Le terme « connaissance » désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

8. “Writing” includes, *inter alia*, telegram and telex.

ARTICLE 2

SCOPE OF APPLICATION

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

- (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or
- (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or
- (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charterparties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

ARTICLE 3

INTERPRETATION OF THE CONVENTION

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

PART II

LIABILITY OF THE CARRIER

ARTICLE 4

PERIOD OF RESPONSIBILITY

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

- (a) from the time he has taken over the goods from:

8. L’expression « par écrit » doit s’entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

ARTICLE 2

CHAMP D’APPLICATION

1. Les dispositions de la présente Convention s’appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux États différents lorsque :

- a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant; ou
- b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant; ou
- c) l’un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un État contractant; ou
- d) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant; ou
- e) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d’une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s’appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s’appliquent pas aux contrats d’affrètement. Toutefois, lorsqu’un connaissement est émis en vertu d’un contrat d’affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu’il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n’est pas l’affréteur.

4. Lorsqu’un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu’une expédition est faite dans le cadre d’un contrat d’affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s’appliquent.

ARTICLE 3

INTERPRÉTATION DE LA CONVENTION

Dans l’interprétation et l’application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d’en promouvoir l’uniformité.

PARTIE II

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

ARTICLE 4

DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

- a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

- (i) the shipper, or a person acting on his behalf; or
 - (ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;
- (b) until the time he has delivered the goods:
- (i) by handing over the goods to the consignee; or
 - (ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or
 - (iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

ARTICLE 5

BASIS OF LIABILITY

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

- (i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;
- (ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied

- (i) du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte, ou
 - (ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;
- b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison :
- (i) en remettant les marchandises au destinataire, ou
 - (ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
 - (iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

ARTICLE 5

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable :

- (i) des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires,
- (ii) des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si

with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

ARTICLE 6

LIMITS OF LIABILITY

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1(a) of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

ARTICLE 6

LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

ARTICLE 7

APPLICATION TO NON-CONTRACTUAL CLAIMS

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

ARTICLE 8

LOSS OF RIGHT TO LIMIT RESPONSIBILITY

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

ARTICLE 9

DECK CARGO

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

ARTICLE 7

RECOURS JUDICIAIRES

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

ARTICLE 8

DÉCHÉANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITÉ

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

ARTICLE 9

MARCHANDISES EN PONTÉE

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou usagers du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dis-

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

ARTICLE 10

LIABILITY OF THE CARRIER AND ACTUAL CARRIER

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

ARTICLE 11

THROUGH CARRIAGE

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

positions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

ARTICLE 10

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ET DU TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

ARTICLE 11

TRANSPORT PAR LES TRANSPORTEURS SUCCESSIFS

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

PART III
LIABILITY OF THE SHIPPER

ARTICLE 12
GENERAL RULE

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

ARTICLE 13
SPECIAL RULES ON DANGEROUS GOODS

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

PART IV
TRANSPORT DOCUMENTS

ARTICLE 14
ISSUE OF BILL OF LADING

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

PARTIE III
RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

ARTICLE 12
RÈGLE GÉNÉRALE

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

ARTICLE 13
RÈGLES SPÉCIALES CONCERNANT LES MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises:

a) le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

PARTIE IV
DOCUMENTS DE TRANSPORT

ARTICLE 14
ÉMISSION DU CONNAISSEMENT

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by an other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

ARTICLE 15

CONTENTS OF BILL OF LADING

1. The bill of lading must include, *inter alia*, the following particulars:

- (a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;
- (b) the apparent condition of the goods;
- (c) the name and principal place of business of the carrier;
- (d) the name of the shipper;
- (e) the consignee if named by the shipper;
- (f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;
- (g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;
- (h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;
- (i) the place of issuance of the bill of lading;
- (j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;
- (k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
- (l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;
- (m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;
- (n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and
- (o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a “shipped” bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a “shipped” bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in or

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n’est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

ARTICLE 15

CONTENU DU CONNAISSEMENT

1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes:

- a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- b) l’état apparent des marchandises;
- c) le nom et l’établissement principal du transporteur;
- d) le nom du chargeur;
- e) le destinataire, s’il a été désigné par le chargeur;
- f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
- g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
- h) le nombre d’exemplaires originaux du connaissement, s’il en existe plusieurs;
- i) le lieu d’émission du connaissement;
- j) la signature du transporteur ou d’une personne agissant en son nom;
- k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- l) la mention visée au paragraphe 3 de l’article 23;
- m) l’indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l’objet d’un accord exprès entre les parties; et
- o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu’elles sont fixées d’un commun accord conformément au paragraphe 4 de l’article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement « embarqué » qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d’un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d’un connaissement « embarqué ». Pour satisfaire à la demande d’un

der to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

ARTICLE 16

BILLS OF LADING: RESERVATIONS AND EVIDENTIARY EFFECT

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is *prima facie* evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is *prima facie* evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

ARTICLE 17

GUARANTEES BY THE SHIPPER

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability

connaissance « embarqué » de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissance « embarqué ».

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissance à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

ARTICLE 16

CONNAISSEMENT : RÉSERVES ET FORCE PROBANTE

1. Si le connaissance contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissance « embarqué » a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissance une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissance que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. À l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve :

a) le connaissance fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissance « embarqué », de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissance;

b) la preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.

4. Un connaissance qui ne mentionne pas le fret, comme prévu au paragraphe 1, à l'alinéa k), de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissance.

ARTICLE 17

GARANTIES DONNÉES PAR LE CHARGEUR

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissance. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissance a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du

ty under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

ARTICLE 18

DOCUMENTS OTHER THAN BILLS OF LADING

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

PART V

CLAIMS AND ACTIONS

ARTICLE 19

NOTICE OF LOSS, DAMAGE OR DELAY

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

ARTICLE 18

DOCUMENTS AUTRES QUE LES CONNAISSEMENTS

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

PARTIE V

DROITS ET ACTIONS

ARTICLE 19

AVIS DE PERTE, DE DOMMAGE OU DE RETARD

1. À moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les fa-

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

ARTICLE 20

LIMITATION OF ACTIONS

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

ARTICLE 21

JURISDICTION

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

cilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après: celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

ARTICLE 20

PRESCRIPTION DES ACTIONS

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'État où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

ARTICLE 21

COMPÉTENCE

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après:

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the port of loading or the port of discharge; or

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;

(c) for the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2(a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

ARTICLE 22

ARBITRATION

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation

a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

b) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

c) le port de chargement ou le port de déchargement;

d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

ARTICLE 22

ARBITRAGE

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat

providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

PART VI

SUPPLEMENTARY PROVISIONS

ARTICLE 23

CONTRACTUAL STIPULATIONS

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

a) soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé :

(i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou

(ii) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu, ou

(iii) le port de chargement ou le port de déchargement;

b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissaire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

PARTIE VI

DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

ARTICLE 23

CLAUSES CONTRACTUELLES

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'État où la procédure a été engagée.

ARTICLE 24

GENERAL AVERAGE

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

ARTICLE 25

OTHER CONVENTIONS

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention [March 31, 1978] relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

ARTICLE 24

AVARIES COMMUNES

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. À l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

ARTICLE 25

AUTRES CONVENTIONS

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention [31 mars 1978] et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des États parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires; ou

b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

ARTICLE 26

UNIT OF ACCOUNT

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as:

12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

PART VII

FINAL CLAUSES

ARTICLE 27

DEPOSITARY

The Secretary General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

ARTICLE 28

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL, ACCESSION

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.

ARTICLE 26

UNITÉ DE COMPTE

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État 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 État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature 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 les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à:

12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article 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 au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

PARTIE VII

CLAUSES FINALES

ARTICLE 27

DÉPOSITAIRE

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente convention.

ARTICLE 28

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION ET ADHÉSION

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

ARTICLE 29

RESERVATIONS

No reservations may be made to this Convention.

ARTICLE 30

ENTRY INTO FORCE

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

ARTICLE 31

DENUNCIATION OF OTHER CONVENTIONS

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.

3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

ARTICLE 29

RÉSERVES

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

ARTICLE 30

ENTRÉE EN VIGUEUR

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.

3. Chaque État contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

ARTICLE 31

DÉNONCIATION D'AUTRES CONVENTIONS

1. Au moment où il deviendra État contractant à la présente Convention, tout État partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention, notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des États contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux États parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un État contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximum de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période

ARTICLE 32

REVISION AND AMENDMENT

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

ARTICLE 33

REVISION OF THE LIMITATION AMOUNTS AND UNIT OF ACCOUNT OR MONETARY UNIT

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

ARTICLE 34

DENUNCIATION

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

transitoire, il devra appliquer aux États contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

ARTICLE 32

RÉVISION ET AMENDEMENTS

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

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 sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

ARTICLE 33

RÉVISION DES MONTANTS DE LIMITATION ET DE L'UNITÉ DE COMPTE OU DE L'UNITÉ MONÉTAIRE

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des États contractants.

3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des États participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les États contractants pour acceptation et à tous les États signataires de la Convention pour information.

4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des États contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.

5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un État contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les États contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

ARTICLE 34

DÉNONCIATION

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

Marine Liability — May 26, 2013

DONE at Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED
NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY
SEA

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

CONSENSUS ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS
UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale, la charge de la preuve incombe au transporteur mais que, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

SCHEDULE 5
(Sections 48 and 50)

TEXT OF ARTICLES I TO XI, XII BIS AND 15 OF THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR
OIL POLLUTION DAMAGE, 1992, AS AMENDED BY THE
RESOLUTION OF 2000

ARTICLE I

For the purposes of this Convention:

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

2. “Person” means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

3. “Owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship’s operator, “owner” shall mean such company.

4. “State of the ship’s registry” means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.

5. “Oil” means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

6. “Pollution damage” means:

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

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

7. “Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

8. “Incident” means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

9. “Organization” means the International Maritime Organization.

10. “1969 Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be

ANNEXE 5
(articles 48 et 50)

TEXTE DES ARTICLES I À XI, XII BIS ET 15 DE LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 SUR LA
RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES MODIFIÉE PAR LA
RÉSOLUTION DE 2000

ARTICLE PREMIER

Au sens de la présente Convention :

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

2. «Personne» signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État 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 État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l’exploitant des navires, l’expression «propriétaire» désigne cette compagnie.

4. «État d’immatriculation du navire» signifie, à l’égard des navires immatriculés, l’État dans lequel le navire a été immatriculé, et à l’égard des navires non immatriculés l’État dont le navire bat pavillon.

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

6. «Dommage par pollution» signifie :

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

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

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

8. «Événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

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

10. «Convention de 1969 sur la responsabilité» signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les États

deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

ARTICLE II

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

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

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

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

ARTICLE III

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

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

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

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

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

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

(e) any person taking preventive measures;

Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l'expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

ARTICLE II

La présente Convention s'applique exclusivement :

a) aux dommages de pollution survenus :

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

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

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

ARTICLE III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution :

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre :

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

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

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

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

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

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

ARTICLE IV

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

ARTICLE V

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) 4,510,000 units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;

(b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 631 units of account in addition to the amount mentioned in sub-paragraph (a);

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 89,770,000 units of account.

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

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

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

e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;

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

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

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

ARTICLE IV

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

ARTICLE V

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

a) 4 510 000 d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;

b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 631 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 89 770 000 d'unités de compte.

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

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des États 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 États 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'État contractant dans lequel 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. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this Article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this Article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

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

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

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

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

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the

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’État où le fonds est constitué peut ordonner qu’une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l’intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu’elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d’éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. a) L’«unité de compte» 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 État 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 État contractant qui n’est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

b) Toutefois, un État 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’État en cause.

c) 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’État 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 États contractants communiquent au depositaire 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.

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

11. L’assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article

same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

ARTICLE VI

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability,

(a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

ARTICLE VII

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

(a) name of ship and port of registration;

(b) name and principal place of business of owner;

(c) type of security;

(d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;

(e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

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

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the

aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

ARTICLE VI

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité,

a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout État 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 État 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 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'État contractant s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État contractant, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État contractant. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:

a) nom du navire et port d'immatriculation;

b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;

c) type de garantie;

d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel 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'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatricula-

ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this Article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

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

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State. A Contracting State may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this Article.

11. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this Article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

tion du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État contractant, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à 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'État 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 État contractant en application du paragraphe 2 sont reconnus par d'autres États 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 État contractant. Un État contractant peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V, paragraphe 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un État 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 État contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed by Article V, paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

ARTICLE VIII

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

ARTICLE IX

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

3. After the fund has been constituted in accordance with Article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

ARTICLE X

1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

- (a) where the judgment was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

ARTICLE XI

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

2. With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the juris-

12. Si un navire qui est la propriété de l'État n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet État et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article V, paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

ARTICLE VIII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

ARTICLE IX

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'article II, d'un ou de plusieurs États 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 États contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque État 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'État 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'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État 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 État contractant dès que les procédures exigées dans ledit État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

ARTICLE XI

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.

2. En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article IX et renonce à toutes

ditions set forth in Article IX and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

ARTICLE XII BIS

TRANSITIONAL PROVISIONS

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

- (a) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;
- (b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of subparagraph (a) of this Article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;
- (c) in the application of Article III, paragraph 4, of this Convention the expression “this Convention” shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;
- (d) in the application of Article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with sub-paragraph (a) of this Article.

ARTICLE 15

AMENDMENTS OF LIMITATION AMOUNTS

1. Upon the request of at least one quarter of the Contracting States any proposal to amend the limits of liability laid down in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.
2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.
3. All Contracting States to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.
5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship be-

les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

ARTICLE XII BIS

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent dans le cas d'un État 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'État 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 pour lequel la responsabilité est considérée comme assumée conformément au paragraphe a) du présent article.

ARTICLE 15

MODIFICATION DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ

1. À la demande d'un quart au moins des États contractants, toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États contractants.
2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
3. Tous les États contractants à la Convention de 1969 sur la responsabilité, 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 États contractants présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants soient présents au moment du vote.
5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique 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 égale-

tween the limits in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol and those in Article 4, paragraph 4, of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

6. (a) No amendment of the limits of liability under this Article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article. No amendment under this Article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol increased by 6 per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol multiplied by 3.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 16, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

ANNEX

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

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

ment compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention internationale de 1992 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 le 15 janvier 1998 ou avant l'expiration 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 de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 p. 100 par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, 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 États 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 États contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique 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 États 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 juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État 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 État, si cette dernière date est postérieure.

ANNEXE

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE
FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE
POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES

Délivré conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Marine Liability — May 26, 2013

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and address of owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name.....

Address.....

This certificate is valid until.....

Issued or certified by the Government of.....

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

At On
(Place) (Date)

.....
Signature and Title of issuing or
certifying official

Explanatory Notes:

- 1 *If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.*
- 2 *If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.*
- 3 *If security is furnished in several forms, these should be enumerated.*
- 4 *The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.*

2009, c. 21, s. 17.

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 1992 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.....

.....
(nom complet de l'État)

Fait à le
(lieu) (date)

.....
Signature et titre du fonctionnaire
qui délivre ou vise le certificat

Notes explicatives :

- 1 *En désignant l'État, 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, le montant fourni par chacune d'elles devrait être indiqué.*
- 3 *Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il conviendrait de les énumérer.*
- 4 *Dans la rubrique «Durée de la garantie», il faut préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.*

2009, ch. 21, art. 17.

SCHEDULE 6
(Sections 57 and 59)

TEXT OF ARTICLES 1 TO 4, 6 TO 10, 12 TO 15, 36 TER, 29, 33 AND 37 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992, AS AMENDED BY THE RESOLUTION OF 2000

GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 1

For the purposes of this Convention:

1. “1992 Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

1 bis. “1971 Fund Convention” means the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1971 Fund Convention as amended by that Protocol.

2. “Ship”, “Person”, “Owner”, “Oil”, “Pollution Damage”, “Preventive Measures”, “Incident”, and “Organization” have the same meaning as in Article I of the 1992 Liability Convention.

3. “Contributing Oil” means crude oil and fuel oil as defined in sub-paragraphs (a) and (b) below:

(a) “Crude Oil” means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation. It also includes crude oils from which certain distillate fractions have been removed (sometimes referred to as “topped crudes”) or to which certain distillate fractions have been added (sometimes referred to as “spiked” or “reconstituted” crudes).

(b) “Fuel Oil” means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the “American Society for Testing and Materials’ Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D 396-69)”, or heavier.

4. “Unit of account” has the same meaning as in Article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention.

5. “Ship’s tonnage” has the same meaning as in Article V, paragraph 10, of the 1992 Liability Convention.

6. “Ton”, in relation to oil, means a metric ton.

7. “Guarantor” means any person providing insurance or other financial security to cover an owner’s liability in pursuance of Article VII, paragraph 1, of the 1992 Liability Convention.

8. “Terminal installation” means any site for the storage of oil in bulk which is capable of receiving oil from waterborne transportation, including any facility situated off-shore and linked to such site.

ANNEXE 6
(articles 57 et 59)

TEXTE DES ARTICLES 1 À 4, 6 À 10, 12 À 15, 36 TER, 29, 33 ET 37 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1992 PORTANT CRÉATION D’UN FONDS INTERNATIONAL D’INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES MODIFIÉE PAR LA RÉOLUTION DE 2000

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER

Au sens de la présente Convention :

1. «Convention de 1992 sur la responsabilité» signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

1 bis. «Convention de 1971 portant création du Fonds» signifie la Convention internationale de 1971 portant création d’un Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les États Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l’expression désigne la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par ce protocole.

2. Les termes «navire», «personne», «propriétaire», «hydrocarbures», «dommage par pollution», «mesures de sauvegarde», «événement» et «Organisation» s’interprètent conformément à l’article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

3. Par «hydrocarbures donnant lieu à contribution» on entend le «pétrole brut» et le «fuel-oil», la définition de ces termes étant précisée dans les alinéas a) et b) ci-dessous :

a) «Pétrole brut» signifie tout mélange liquide d’hydrocarbures provenant du sol, soit à l’état naturel, soit traité pour permettre son transport. Cette définition englobe les pétroles bruts débarrassés de certains distillats (parfois qualifiés de «bruts étetés») et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts «fluxés» ou «reconstitués»).

b) «Fuel-oil» désigne les distillats lourds ou résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme carburants pour la production de chaleur ou d’énergie, d’une qualité équivalente à «la spécification applicable au fuel numéro quatre (désignation D 396-69) de l’American Society for Testing and Materials’» ou plus lourds que ce fuel.

4. Par «unité de compte» on entend l’unité visée à l’article V, paragraphe 9, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

5. «Jauge du navire» s’interprète conformément à l’article V, paragraphe 10, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

6. «Tonne», s’appliquant aux hydrocarbures, signifie tonne métrique.

7. «Garant» signifie toute personne qui fournit une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de l’article VII, paragraphe 1, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

8. Par «installation terminale» on entend tout emplacement de stockage d’hydrocarbures en vrac permettant la réception d’hydrocarbures transportés par voie d’eau, y compris toute installation située au large et reliée à cet emplacement.

9. Where an incident consists of a series of occurrences, it shall be treated as having occurred on the date of the first such occurrence.

ARTICLE 2

1. An International Fund for compensation for pollution damage, to be named “The International Oil Pollution Compensation Fund 1992” and hereinafter referred to as “the Fund”, is hereby established with the following aims:

- (a) to provide compensation for pollution damage to the extent that the protection afforded by the 1992 Liability Convention is inadequate;
- (b) to give effect to the related purposes set out in this Convention.

2. The Fund shall in each Contracting State be recognized as a legal person capable under the laws of that State of assuming rights and obligations and of being a party in legal proceedings before the courts of that State. Each Contracting State shall recognize the Director of the Fund (hereinafter referred to as “The Director”) as the legal representative of the Fund.

ARTICLE 3

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
 - (i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and
 - (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

COMPENSATION

ARTICLE 4

1. For the purpose of fulfilling its function under Article 2, paragraph 1(a), the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of the 1992 Liability Convention,

- (a) because no liability for the damage arises under the 1992 Liability Convention;
- (b) because the owner liable for the damage under the 1992 Liability Convention is financially incapable of meeting his obligations in full and any financial security that may be provided under Article VII of that Convention does not cover or is insufficient to satisfy the claims for compensation for the damage; an owner being treated as financially incapable of meeting his obligations and a financial security being treated as insufficient if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under the 1992 Liability Convention after having taken all reasonable steps to pursue the legal remedies available to him;

9. Lorsqu’un événement consiste en une succession de faits, on considère qu’il est survenu à la date du premier de ces faits.

ARTICLE 2

1. Un Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution, désigné sous le nom de «Fonds international d’indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» et ci-après dénommé «le Fonds», est créé aux fins suivantes:

- a) assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention de 1992 sur la responsabilité est insuffisante;
- b) atteindre les objectifs connexes prévus par la présente Convention.

2. Dans chaque État contractant, le Fonds est reconnu comme une personne juridique pouvant, en vertu de la législation de cet État, assumer des droits et obligations et être partie à toute action engagée auprès des tribunaux dudit État. Chaque État contractant doit reconnaître l’Administrateur du Fonds (ci-après dénommé l’«Administrateur») comme le représentant légal du Fonds.

ARTICLE 3

La présente Convention s’applique exclusivement:

- a) aux dommages par pollution survenus:
 - i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d’un État contractant, et
 - ii) dans la zone économique exclusive d’un État contractant, établie conformément au droit international ou, si un État contractant n’a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s’étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;
- b) aux mesures de sauvegarde, où qu’elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

INDEMNISATION

ARTICLE 4

1. Pour s’acquitter des fonctions prévues à l’article 2, paragraphe 1a), le Fonds est tenu d’indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n’a pas été en mesure d’obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention de 1992 sur la responsabilité pour l’une des raisons suivantes:

- a) la Convention de 1992 sur la responsabilité ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question;
- b) le propriétaire responsable aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s’acquitter pleinement de ses obligations et toute garantie financière qui a pu être souscrite en application de l’article VII de ladite Convention ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. Le propriétaire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s’acquitter de ses obligations et la garantie est considérée comme insuffisante, si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue

(c) because the damage exceeds the owner's liability under the 1992 Liability Convention as limited pursuant to Article V, paragraph 1, of that Convention or under the terms of any other international Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date of this Convention.

Expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall be treated as pollution damage for the purposes of this Article.

2. The Fund shall incur no obligation under the preceding paragraph if:

(a) it proves that the pollution damage resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or was caused by oil which has escaped or been discharged from a warship or other ship owned or operated by a State and used, at the time of the incident, only on Government non-commercial service; or

(b) the claimant cannot prove that the damage resulted from an incident involving one or more ships.

3. If the Fund proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with the intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the Fund may be exonerated wholly or partially from its obligation to pay compensation to such person. The Fund shall in any event be exonerated to the extent that the shipowner may have been exonerated under Article III, paragraph 3, of the 1992 Liability Convention. However, there shall be no such exoneration of the Fund with regard to preventive measures.

4. (a) Except as otherwise provided in sub-paragraphs (b) and (c) of this paragraph, the aggregate amount of compensation payable by the Fund under this Article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and the amount of compensation actually paid under the 1992 Liability Convention for pollution damage within the scope of application of this Convention as defined in Article 3 shall not exceed 203,000,000 units of account.

(b) Except as otherwise provided in sub-paragraph (c), the aggregate amount of compensation payable by the Fund under this Article for pollution damage resulting from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character shall not exceed 203,000,000 units of account.

(c) The maximum amount of compensation referred to in sub-paragraphs (a) and (b) shall be 300,740,000 units of account with respect to any incident occurring during any period when there are three Parties to this Convention in respect of which the combined relevant quantity of contributing oil received by persons in the territories of such Parties, during the preceding calendar year, equalled or exceeded 600 million tons.

(d) Interest accrued on a fund constituted in accordance with Article V, paragraph 3, of the 1992 Liability Convention, if any, shall not be taken into account for the computation of the maximum compensation payable by the Fund under this Article.

(e) The amounts mentioned in this Article shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the decision of

d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité;

c) les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1992 sur la responsabilité ou aux termes de toute autre convention ouverte à la signature, ratification ou adhésion, à la date de la présente Convention.

Aux fins du présent article, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour éviter ou réduire une pollution sont considérés, pour autant qu'ils soient raisonnables, comme des dommages par pollution.

2. Le Fonds est exonéré de toute obligation aux termes du paragraphe précédent dans les cas suivants :

a) s'il prouve que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection ou qu'il est dû à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire de guerre ou d'un autre navire appartenant à un État ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'État; ou

b) si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires.

3. Si le Fonds 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 Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser cette personne. Le Fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III, paragraphe 3 de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Toutefois, cette exonération du Fonds ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde.

4. a) Sauf dispositions contraires des alinéas b) et c) du présent paragraphe, le montant total des indemnités que le Fonds doit verser pour un événement déterminé en vertu du présent article est limité de manière que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement versées, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, pour réparer des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention tel que défini à l'article 3 n'excède pas 203 000 000 d'unités de compte.

b) Sauf dispositions contraires de l'alinéa c), le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article pour les dommages par pollution résultant d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ne peut excéder 203 000 000 d'unités de compte.

c) Le montant maximal d'indemnisation visé aux alinéas a) et b) est fixé à 300 740 000 d'unités de compte pour un événement déterminé survenant au cours de toute période pendant laquelle il y a trois Parties à la présente Convention pour lesquelles le total des quantités pertinentes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de l'année civile précédente par des personnes sur le territoire de ces Parties est égal ou supérieur à 600 millions de tonnes.

d) Les intérêts que pourrait rapporter un fonds constitué conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article V de la Convention de 1992 sur la responsabilité ne sont pas pris en considération dans le calcul du montant maximal des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article.

the Assembly of the Fund as to the first date of payment of compensation.

5. Where the amount of established claims against the Fund exceeds the aggregate amount of compensation payable under paragraph 4, the amount available shall be distributed in such a manner that the proportion between any established claim and the amount of compensation actually recovered by the claimant under this Convention shall be the same for all claimants.

6. The Assembly of the Fund may decide that, in exceptional cases, compensation in accordance with this Convention can be paid even if the owner of the ship has not constituted a fund in accordance with Article V, paragraph 3, of the 1992 Liability Convention. In such case paragraph 4(e) of this Article applies accordingly.

7. The Fund shall, at the request of a Contracting State, use its good offices as necessary to assist that State to secure promptly such personnel, material and services as are necessary to enable the State to take measures to prevent or mitigate pollution damage arising from an incident in respect of which the Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

8. The Fund may on conditions to be laid down in the Internal Regulations provide credit facilities with a view to the taking of preventive measures against pollution damage arising from a particular incident in respect of which the Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

ARTICLE 6

Rights to compensation under Article 4 shall be extinguished unless an action is brought thereunder or a notification has been made pursuant to Article 7, paragraph 6, within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage.

ARTICLE 7

1. Subject to the subsequent provisions of this Article, any action against the Fund for compensation under Article 4 of this Convention shall be brought only before a court competent under Article IX of the 1992 Liability Convention in respect of actions against the owner who is or who would, but for the provisions of Article III, paragraph 2, of that Convention, have been liable for pollution damage caused by the relevant incident.

2. Each Contracting State shall ensure that its courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions against the Fund as are referred to in paragraph 1.

3. Where an action for compensation for pollution damage has been brought before a court competent under Article IX of the 1992 Liability Convention against the owner of a ship or his guarantor, such court shall have exclusive jurisdictional competence over any action against the Fund for compensation under the provisions of Article 4 of this Convention in respect of the same damage. However, where an action for compensation for pollution damage under the

e) Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.

5. Si le montant des demandes établies contre le Fonds excède le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du paragraphe 4, le montant disponible au titre de la présente Convention est réparti au marc le franc entre les demandeurs sur la base des créances établies.

6. L'Assemblée du Fonds peut décider que, dans des cas exceptionnels, une indemnisation peut être versée en application de la présente Convention même si le propriétaire du navire n'a pas constitué de fonds conformément aux dispositions de l'article V, paragraphe 3, de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Dans ce cas, les dispositions de l'alinéa e) du paragraphe 4 du présent article s'appliquent.

7. À la demande d'un État contractant, le Fonds met ses services à la disposition de cet État dans la mesure où ils sont nécessaires pour l'aider à disposer rapidement du personnel, du matériel et des services dont il a besoin pour prendre des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

8. Le Fonds peut, dans des conditions qui devront être précisées dans le règlement intérieur, accorder des facilités de paiement pour permettre de prendre des mesures préventives contre les dommages par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 6

Les droits à indemnisation prévus par l'article 4 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles, ou de notification faite conformément à l'article 7, paragraphe 6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.

ARTICLE 7

1. Sous réserve des dispositions ci-après, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds en vertu de l'article 4 que devant les juridictions compétentes aux termes de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, pour les actions en justice contre le propriétaire qui est responsable des dommages par pollution résultant de l'événement en question ou qui en aurait été responsable en l'absence des dispositions de l'article III, paragraphe 2, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. Chaque État contractant rend ses juridictions compétentes pour connaître de toute action contre le Fonds visée au paragraphe 1.

3. Si une action en réparation de dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent, aux termes de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds conformément à l'article 4 de la présente Convention. Toutefois, si une action en réparation de dom-

1992 Liability Convention has been brought before a court in a State Party to the 1992 Liability Convention but not to this Convention, any action against the Fund under Article 4 of this Convention shall at the option of the claimant be brought either before a court of the State where the Fund has its headquarters or before any court of a State Party to this Convention competent under Article IX of the 1992 Liability Convention.

4. Each Contracting State shall ensure that the Fund shall have the right to intervene as a party to any legal proceedings instituted in accordance with Article IX of the 1992 Liability Convention before a competent court of that State against the owner of a ship or his guarantor.

5. Except as otherwise provided in paragraph 6, the Fund shall not be bound by any judgment or decision in proceedings to which it has not been a party or by any settlement to which it is not a party.

6. Without prejudice to the provisions of paragraph 4, where an action under the 1992 Liability Convention for compensation for pollution damage has been brought against an owner or his guarantor before a competent court in a Contracting State, each party to the proceedings shall be entitled under the national law of that State to notify the Fund of the proceedings. Where such notification has been made in accordance with the formalities required by the law of the court seized and in such time and in such a manner that the Fund has in fact been in a position effectively to intervene as a party to the proceedings, any judgment rendered by the court in such proceedings shall, after it has become final and enforceable in the State where the judgment was given, become binding upon the Fund in the sense that the facts and findings in that judgment may not be disputed by the Fund even if the Fund has not actually intervened in the proceedings.

ARTICLE 8

Subject to any decision concerning the distribution referred to in Article 4, paragraph 5, any judgment given against the Fund by a court having jurisdiction in accordance with Article 7, paragraphs 1 and 3, shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each Contracting State on the same conditions as are prescribed in Article X of the 1992 Liability Convention.

ARTICLE 9

1. The Fund shall, in respect of any amount of compensation for pollution damage paid by the Fund in accordance with Article 4, paragraph 1, of this Convention, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy under the 1992 Liability Convention against the owner or his guarantor.

2. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse or subrogation of the Fund against persons other than those referred to in the preceding paragraph. In any event the right of the Fund to subrogation against such person shall not be less favourable than that of an insurer of the person to whom compensation has been paid.

3. Without prejudice to any other rights of subrogation or recourse against the Fund which may exist, a Contracting State or agency thereof which has paid compensation for pollution damage in accor-

mage par pollution est intentée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité devant un tribunal d'un État qui est Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité sans être en même temps Partie à la présente Convention, toute action contre le Fonds visée à l'article 4 de la présente Convention peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds, soit devant tout tribunal d'un État Partie à cette convention et qui a compétence en vertu de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

4. Chaque État contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le Fonds puisse se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite, conformément à l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, devant un tribunal compétent de cet État, contre le propriétaire d'un navire ou son garant.

5. Sauf dispositions contraires du paragraphe 6, le Fonds n'est lié par aucun jugement ou autre décision rendue à la suite d'une procédure judiciaire, ni par aucun règlement à l'amiable auxquels il n'a pas été partie.

6. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, si une action en réparation de dommage par pollution a été intentée devant un tribunal compétent d'un État contractant contre un propriétaire ou son garant, aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité, la loi nationale de l'État en question doit permettre à toute partie à la procédure de notifier cette action au Fonds. Si une telle notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'État où se trouve le tribunal saisi en laissant au Fonds un délai suffisant pour pouvoir intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'État où il a été prononcé est opposable au Fonds, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

ARTICLE 8

Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article 4, paragraphe 5, tout jugement rendu contre le Fonds par un tribunal compétent en vertu de l'article 7, paragraphes 1 et 3, et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu exécutoire dans tout État contractant aux conditions prévues à l'article X de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

ARTICLE 9

1. Le Fonds acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui, conformément à l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, en réparation de dommages par pollution, tous les droits qui, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds contre des personnes autres que celles qui sont visées aux paragraphes précédents. En toute hypothèse le Fonds bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne indemnisée.

3. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds, un État contractant ou organisme de cet État qui a versé, en vertu de sa législation nationale, des indemnités pour

dance with provisions of national law shall acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

CONTRIBUTIONS

ARTICLE 10

1. Annual contributions to the Fund shall be made in respect of each Contracting State by any person who, in the calendar year referred to in Article 12, paragraph 2(a) or (b), has received in total quantities exceeding 150,000 tons:

(a) in the ports or terminal installations in the territory of that State contributing oil carried by sea to such ports or terminal installations; and

(b) in any installations situated in the territory of that Contracting State contributing oil which has been carried by sea and discharged in a port or terminal installation of a non-Contracting State, provided that contributing oil shall only be taken into account by virtue of this sub-paragraph on first receipt in a Contracting State after its discharge in that non-Contracting State.

2. (a) For the purposes of paragraph 1, where the quantity of contributing oil received in the territory of a Contracting State by any person in a calendar year when aggregated with the quantity of contributing oil received in the same Contracting State in that year by any associated person or persons exceeds 150,000 tons, such person shall pay contributions in respect of the actual quantity received by him notwithstanding that that quantity did not exceed 150,000 tons.

(b) “Associated person” means any subsidiary or commonly controlled entity. The question whether a person comes within this definition shall be determined by the national law of the State concerned.

ARTICLE 12

1. With a view to assessing the amount of annual contributions due, if any, and taking account of the necessity to maintain sufficient liquid funds, the Assembly shall for each calendar year make an estimate in the form of a budget of:

(i) Expenditure

(a) costs and expenses of the administration of the Fund in the relevant year and any deficit from operations in preceding years;

(b) payments to be made by the Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Fund due under Article 4, including repayment on loans previously taken by the Fund for the satisfaction of such claims, to the extent that the aggregate amount of such claims in respect of any one incident does not exceed four million units of account;

(c) payments to be made by the Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Fund due under Article 4, including repayments on loans previously taken by the Fund for the satisfaction of such claims, to the extent that the aggregate

des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention.

CONTRIBUTIONS

ARTICLE 10

1. Les contributions annuelles au Fonds sont versées, en ce qui concerne chacun des États contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile mentionnée à l'article 12, paragraphe 2, alinéa a) ou b), a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes :

a) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire de cet État; et

b) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer et déchargés dans un port ou dans une installation terminale d'un État non contractant, dans toute installation située sur le territoire d'un État contractant, étant entendu que les hydrocarbures donnant lieu à contribution ne sont pris en compte, en vertu du présent sous-paragraphe, que lors de leur première réception dans l'État contractant après leur déchargement dans l'État non contractant.

2. a) Aux fins du paragraphe 1 du présent article, lorsque le montant total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours d'une année civile par une personne sur le territoire d'un État contractant et des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de la même année sur ce territoire par une ou plusieurs personnes associées, dépasse 150 000 tonnes, cette personne est tenue de verser des contributions calculées en fonction des quantités d'hydrocarbures effectivement reçues par elle, nonobstant le fait que ces quantités ne dépassent pas 150 000 tonnes.

b) Par « personne associée » on entend toute filiale ou entité sous contrôle commun. La législation nationale de l'État intéressé détermine les personnes qui sont visées par cette définition.

ARTICLE 12

1. Pour déterminer, s'il y a lieu, le montant des contributions annuelles, l'Assemblée établit pour chaque année civile, en tenant compte de la nécessité d'avoir suffisamment de liquidités, une estimation présentée sous forme de budget comme suit :

i) Dépenses

a) Frais et dépenses prévus pour l'administration du Fonds au cours de l'année considérée et pour la couverture de tout déficit résultant des opérations des années précédentes;

b) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les indemnités dues en application de l'article 4, dans la mesure où le montant total des sommes versées, y compris le remboursement des emprunts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, ne dépasse pas quatre millions d'unités de compte par événement;

c) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les sommes dues en application de l'article 4, y compris le remboursement des prêts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses

amount of such claims in respect of any one incident is in excess of four million units of account;

(ii) Income

(a) surplus funds from operations in preceding years, including any interest;

(b) annual contributions, if required to balance the budget;

(c) any other income.

2. The Assembly shall decide the total amount of contributions to be levied. On the basis of that decision, the Director shall, in respect of each Contracting State, calculate for each person referred to in Article 10 the amount of his annual contribution:

(a) in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i)(a) and (b) on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received in the relevant State by such persons during the preceding calendar year; and

(b) in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i)(c) of this Article on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received by such person during the calendar year preceding that in which the incident in question occurred, provided that State was a Party to this Convention at the date of the incident.

3. The sums referred to in paragraph 2 above shall be arrived at by dividing the relevant total amount of contributions required by the total amount of contributing oil received in all Contracting States in the relevant year.

4. The annual contribution shall be due on the date to be laid down in the Internal Regulations of the Fund. The Assembly may decide on a different date of payment.

5. The Assembly may decide, under conditions to be laid down in the Financial Regulations of the Fund, to make transfers between funds received in accordance with Article 12.2(a) and funds received in accordance with Article 12.2(b).

ARTICLE 13

1. The amount of any contribution due under Article 12 and which is in arrears shall bear interest at a rate which shall be determined in accordance with the Internal Regulations of the Fund, provided that different rates may be fixed for different circumstances.

2. Each Contracting State shall ensure that any obligation to contribute to the Fund arising under this Convention in respect of oil received within the territory of that State is fulfilled and shall take any appropriate measures under its law, including the imposing of such sanctions as it may deem necessary, with a view to the effective execution of any such obligation; provided, however, that such measures shall only be directed against those persons who are under an obligation to contribute to the Fund.

3. Where a person who is liable in accordance with the provisions of Articles 10 and 12 to make contributions to the Fund does not fulfil his obligations in respect of any such contribution or any part thereof and is in arrear, the Director shall take all appropriate action against such person on behalf of the Fund with a view to the recovery of the amount due. However, where the defaulting contributor is

obligations, dans la mesure où le montant total des indemnités dépasse quatre millions d'unités de compte par événement;

ii) Revenus

a) Excédent résultant des opérations des années précédentes, y compris les intérêts qui pourraient être perçus;

b) Contributions annuelles qui pourront être nécessaires pour équilibrer le budget;

c) Tous autres revenus.

2. L'Assemblée arrête le montant total des contributions à percevoir. L'Administrateur, se fondant sur la décision de l'Assemblée, calcule, pour chacun des États contractants, le montant de la contribution annuelle de chaque personne visée à l'article 10:

a) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1i), alinéas a) et b), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus dans un État contractant par cette personne pendant l'année civile précédente; et

b) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1i), alinéa c), du présent article, sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit l'événement considéré, si cet État est Partie à la Convention à la date à laquelle est survenu l'événement.

3. Les sommes mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus sont calculées en divisant le total des contributions à verser par le total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues, au cours de l'année considérée, dans l'ensemble des États contractants.

4. La contribution annuelle est due à la date qui sera fixée par le règlement intérieur du Fonds. L'Assemblée peut arrêter une autre date de paiement.

5. L'Assemblée peut décider, dans les conditions qui seront fixées par le règlement financier du Fonds, d'opérer des virements entre des fonds reçus conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, alinéa a) et des fonds reçus conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, alinéa b).

ARTICLE 13

1. Le montant de toute contribution en retard visée à l'article 12 est accru d'un intérêt dont le taux est fixé conformément au règlement intérieur du Fonds, étant entendu que différents taux peuvent être fixés selon les circonstances.

2. Chaque État contractant veille à prendre des dispositions pour qu'il soit satisfait à l'obligation de contribuer au Fonds, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour les hydrocarbures reçus sur le territoire de cet État; il prend toutes mesures législatives appropriées, y compris les sanctions qu'il juge nécessaires, pour que cette obligation soit efficacement remplie, sous réserve toutefois que ces mesures ne visent que les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds.

3. Si une personne qui est tenue, en vertu des dispositions des articles 10 et 12, de verser des contributions, ne remplit pas ses obligations en ce qui concerne la totalité ou une partie de cette contribution, l'Administrateur prendra, au nom du Fonds, toutes mesures appropriées à l'égard de cette personne en vue d'obtenir le recouvrement des sommes dues. Toutefois, si le contribuable défaillant est manifestement

manifestly insolvent or the circumstances otherwise so warrant, the Assembly may, upon recommendation of the Director, decide that no action shall be taken or continued against the contributor.

ARTICLE 14

1. Each Contracting State may at the time when it deposits its instrument of ratification or accession or at any time thereafter declare that it assumes itself obligations that are incumbent under this Convention on any person who is liable to contribute to the Fund in accordance with Article 10, paragraph 1, in respect of oil received within the territory of that State. Such declaration shall be made in writing and shall specify which obligations are assumed.

2. Where a declaration under paragraph 1 is made prior to the entry into force of this Convention in accordance with Article 40, it shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall after the entry into force of the Convention communicate the declaration to the Director.

3. A declaration under paragraph 1 which is made after the entry into force of this Convention shall be deposited with the Director.

4. A declaration made in accordance with this Article may be withdrawn by the relevant State giving notice thereof in writing to the Director. Such notification shall take effect three months after the Director's receipt thereof.

5. Any State which is bound by a declaration made under this Article shall, in any proceedings brought against it before a competent court in respect of any obligation specified in the declaration, waive any immunity that it would otherwise be entitled to invoke.

ARTICLE 15

1. Each Contracting State shall ensure that any person who receives contributing oil within its territory in such quantities that he is liable to contribute to the Fund appears on a list to be established and kept up to date by the Director in accordance with the subsequent provisions of this Article.

2. For the purposes set out in paragraph 1, each Contracting State shall communicate, at a time and in the manner to be prescribed in the Internal Regulations, to the Director the name and address of any person who in respect of that State is liable to contribute to the Fund pursuant to Article 10, as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person during the preceding calendar year.

3. For the purposes of ascertaining who are, at any given time, the persons liable to contribute to the Fund in accordance with Article 10, paragraph 1, and of establishing, where applicable, the quantities of oil to be taken into account for any such person when determining the amount of his contribution, the list shall be *prima facie* evidence of the facts stated therein.

4. Where a Contracting State does not fulfil its obligations to submit to the Director the communication referred to in paragraph 2 and this results in a financial loss for the Fund, that Contracting State shall be liable to compensate the Fund for such loss. The Assembly shall, on the recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by that Contracting State.

tement insolvable ou si les circonstances le justifient, l'Assemblée peut, sur la recommandation de l'Administrateur, décider de renoncer à toute action contre le contribuable.

ARTICLE 14

1. Tout État contractant peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ainsi qu'à tout moment ultérieur, déclarer qu'il assume lui-même les obligations qui incombent, aux termes de la présente Convention, à toute personne tenue de contribuer au Fonds, en vertu de l'article 10, paragraphe 1, pour les hydrocarbures qu'elle a reçus sur le territoire de cet État. Une telle déclaration est faite par écrit et doit préciser les obligations qui sont assumées.

2. Si la déclaration visée au paragraphe 1 est faite avant l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 40, elle est adressée au Secrétaire général de l'Organisation qui la communique à l'Administrateur après l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Toute déclaration faite, conformément au paragraphe 1, après l'entrée en vigueur de la présente Convention est adressée à l'Administrateur.

4. Tout État qui a fait la déclaration visée par les dispositions du présent article peut la retirer sous réserve d'adresser une notification écrite à l'Administrateur. La notification prend effet trois mois après sa date de réception.

5. Tout État lié par une déclaration faite conformément au présent article est tenu, dans toute procédure judiciaire intentée devant un tribunal compétent et relative au respect de l'obligation définie dans cette déclaration, de renoncer à l'immunité de juridiction qu'il aurait pu invoquer.

ARTICLE 15

1. Chaque État contractant s'assure que toute personne qui reçoit, sur son territoire, des hydrocarbures donnant lieu à contribution en quantités telles qu'elle est tenue de contribuer au Fonds, figure sur une liste établie et tenue à jour par l'Administrateur conformément aux dispositions suivantes.

2. Aux fins prévues au paragraphe 1, tout État contractant communique par écrit à l'Administrateur, à une date qui sera fixée dans le règlement intérieur, le nom et l'adresse de toute personne qui est tenue, en ce qui concerne cet État, de contribuer au Fonds conformément à l'article 10, ainsi que des indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

3. La liste fait foi jusqu'à preuve contraire pour établir quelles sont, à un moment donné, les personnes tenues, en vertu de l'article 10, paragraphe 1, de contribuer au Fonds et pour déterminer, s'il y a lieu, les quantités d'hydrocarbures sur la base desquelles est fixé le montant de la contribution de chacune de ces personnes.

4. Lorsqu'un État contractant ne remplit pas l'obligation qu'il a de soumettre à l'Administrateur les renseignements visés au paragraphe 2 et que cela entraîne une perte financière pour le Fonds, cet État contractant est tenu d'indemniser le Fonds pour la perte subie. Après avis de l'Administrateur, l'Assemblée décide si cette indemnisation est exigible de cet État contractant.

ARTICLE 36 TER

1. Subject to paragraph 4 of this Article, the aggregate amount of the annual contributions payable in respect of contributing oil received in a single Contracting State during a calendar year shall not exceed 27.5% of the total amount of annual contributions pursuant to the 1992 Protocol to amend the 1971 Fund Convention, in respect of that calendar year.

2. If the application of the provisions in paragraphs 2 and 3 of Article 12 would result in the aggregate amount of the contributions payable by contributors in a single Contracting State in respect of a given calendar year exceeding 27.5% of the total annual contributions, the contributions payable by all contributors in that State shall be reduced *pro rata* so that their aggregate contributions equal 27.5% of the total annual contributions to the Fund in respect of that year.

3. If the contributions payable by persons in a given Contracting State shall be reduced pursuant to paragraph 2 of this Article, the contributions payable by persons in all other Contracting States shall be increased *pro rata* so as to ensure that the total amount of contributions payable by all persons liable to contribute to the Fund in respect of the calendar year in question will reach the total amount of contributions decided by the Assembly.

4. The provisions in paragraphs 1 to 3 of this Article shall operate until the total quantity of contributing oil received in all Contracting States in a calendar year has reached 750 million tons or until a period of 5 years after the date of entry into force of the said 1992 Protocol has elapsed, whichever occurs earlier.

ARTICLE 29

INFORMATION ON CONTRIBUTING OIL

1. Before this Protocol comes into force for a State, that State shall, when depositing an instrument referred to in Article 28, paragraph 5, and annually thereafter at a date to be determined by the Secretary-General of the Organization, communicate to him the name and address of any person who in respect of that State would be liable to contribute to the Fund pursuant to Article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person in the territory of that State during the preceding calendar year.

2. During the transitional period, the Director shall, for Parties, communicate annually to the Secretary-General of the Organization data on quantities of contributing oil received by persons liable to contribute to the Fund pursuant to Article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol.

ARTICLE 33

AMENDMENT OF COMPENSATION LIMITS

1. Upon the request of at least one quarter of the Contracting States, any proposal to amend the limits of amounts of compensation laid down in Article 4, paragraph 4, of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

ARTICLE 36 TER

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le montant total des contributions annuelles dues au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans un seul État contractant au cours d'une année civile donnée ne doit pas dépasser 27,5% du montant total des contributions annuelles pour l'année civile en question conformément au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds.

2. Si, du fait de l'application des dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 12, le montant total des contributions dues par les contribuables dans un seul État contractant pour une année civile donnée dépasse 27,5% du montant total des contributions annuelles, les contributions dues par tous les contribuables dans cet État doivent alors être réduites proportionnellement, afin que le total des contributions de ces contribuables soit égal à 27,5% du montant total des contributions annuelles au Fonds pour cette même année.

3. Si les contributions dues par les personnes dans un État contractant déterminé sont réduites, en vertu du paragraphe 2 du présent article, les contributions dues par les personnes dans tous les autres États contractants doivent être augmentées proportionnellement afin de garantir que le montant total des contributions dues par toutes les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds pour l'année civile en question atteindra le montant total des contributions arrêté par l'Assemblée.

4. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article seront applicables jusqu'à ce que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans l'ensemble des États contractants au cours d'une année civile atteigne 750 millions de tonnes ou jusqu'à l'expiration d'une période de cinq ans après l'entrée en vigueur dudit Protocole de 1992, si cette dernière date est plus rapprochée.

ARTICLE 29

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX HYDROCARBURES
DONNANT LIEU À CONTRIBUTION

1. Avant l'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard d'un État, cet État doit, lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 28, paragraphe 5, et ultérieurement chaque année à une date désignée par le Secrétaire général de l'Organisation, communiquer à ce dernier le nom et l'adresse des personnes qui, pour cet État, seraient tenues de contribuer au Fonds, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ainsi que des renseignements sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues sur le territoire de cet État par ces personnes au cours de l'année civile précédente.

2. Au cours de la période transitoire, l'Administrateur communique chaque année au Secrétaire général de l'Organisation, pour les Parties, des données sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par les personnes tenues de verser une contribution au Fonds conformément à l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole.

ARTICLE 33

MODIFICATIONS DES LIMITES D'INDEMNISATION

1. À la demande d'un quart des États contractants au moins, toute proposition visant à modifier les limites d'indemnisation prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom and changes in the monetary values. It shall also take into account the relationship between the limits in Article 4, paragraph 4, of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol and those in Article V, paragraph 1 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

6. (a) No amendment of the limits under this Article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article. No amendment under this Article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol multiplied by three.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 34, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États contractants.

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

3. Tous les États contractants à la Convention de 1971 portant création du Fonds, 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 États contractants présents et votants au sein du Comité juridique élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant et des fluctuations de la valeur des monnaies. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ni avant l'expiration 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 de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, 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 États 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 États qui étaient États contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique 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 États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 34, 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. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

ARTICLE 37

WINDING UP OF THE FUND

1. If this Protocol ceases to be in force, the Fund shall nevertheless:

(a) meet its obligations in respect of any incident occurring before the Protocol ceased to be in force;

(b) be entitled to exercise its rights to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under sub-paragraph (a), including expenses for the administration of the Fund necessary for this purpose.

2. The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the Fund including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the Fund.

3. For the purposes of this Article the Fund shall remain a legal person.

2009, c. 21, s. 17.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État 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 État, si cette dernière date est postérieure.

ARTICLE 37

LIQUIDATION DU FONDS

1. Au cas où le présent Protocole cesserait d'être en vigueur, le Fonds :

a) devra assumer ses obligations relatives à tout événement survenu avant que le Protocole ait cessé d'être en vigueur;

b) pourra exercer ses droits en matière de recouvrement des contributions dans la mesure où ces dernières sont nécessaires pour lui permettre de remplir les obligations visées à l'alinéa a), y compris les frais d'administration qu'il devra engager à cet effet.

2. L'Assemblée prendra toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds entre les personnes ayant versé des contributions.

3. Aux fins du présent article, le Fonds demeure une personne juridique.

2009, ch. 21, art. 17.

SCHEDULE 7
(Sections 63 and 65)

TEXT OF ARTICLES 1 TO 15, 18, 20, 24, 25 AND 29 OF THE
PROTOCOL OF 2003 TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND
FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992

GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 1

For the purposes of this Protocol:

1. “1992 Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992;
2. “1992 Fund Convention” means the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992;
3. “1992 Fund” means the International Oil Pollution Compensation Fund, 1992, established under the 1992 Fund Convention;
4. “Contracting State” means a Contracting State to this Protocol, unless stated otherwise;
5. When provisions of the 1992 Fund Convention are incorporated by reference into this Protocol, “Fund” in that Convention means “Supplementary Fund”, unless stated otherwise;
6. “Ship”, “Person”, “Owner”, “Oil”, “Pollution Damage”, “Preventive Measures” and “Incident” have the same meaning as in article I of the 1992 Liability Convention;
7. “Contributing Oil”, “Unit of Account”, “Ton”, “Guarantor” and “Terminal installation” have the same meaning as in article 1 of the 1992 Fund Convention, unless stated otherwise;
8. “Established claim” means a claim which has been recognised by the 1992 Fund or been accepted as admissible by decision of a competent court binding upon the 1992 Fund not subject to ordinary forms of review and which would have been fully compensated if the limit set out in article 4, paragraph 4, of the 1992 Fund Convention had not been applied to that incident;
9. “Assembly” means the Assembly of the International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund, 2003, unless otherwise indicated;
10. “Organization” means the International Maritime Organization;
11. “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 2

1. An International Supplementary Fund for compensation for pollution damage, to be named “The International Oil Pollution Com-

ANNEXE 7
(articles 63 et 65)

TEXTE DES ARTICLES 1 À 15, 18, 20, 24, 25 ET 29 DU
PROTOCOLE DE 2003 À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1992 PORTANT CRÉATION D’UN
FONDS INTERNATIONAL D’INDEMNISATION POUR LES
DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER

Aux fins du présent Protocole :

1. «Convention de 1992 sur la responsabilité» désigne la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
2. «Convention de 1992 portant création du Fonds» désigne la Convention internationale de 1992 portant création d’un Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
3. «Fonds de 1992» désigne le Fonds international d’indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures institué en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds;
4. sauf indication contraire, «État contractant» désigne un État contractant au présent Protocole;
5. lorsque les dispositions de la Convention de 1992 portant création du Fonds sont incorporées par référence dans le présent Protocole, le terme «Fonds» utilisé dans cette Convention désigne, sauf indication contraire, le «Fonds complémentaire»;
6. les termes ou expressions «navire», «personne», «propriétaire», «hydrocarbures», «dommage par pollution», «mesures de sauvegarde» et «événement» s’interprètent conformément à l’article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité;
7. sauf indication contraire, les termes ou expressions «hydrocarbures donnant lieu à contribution», «unité de compte», «tonne», «garant» et «installation terminale» s’interprètent conformément à l’article premier de la Convention de 1992 portant création du Fonds;
8. «Demande établie» désigne une demande qui a été reconnue par le Fonds de 1992 ou acceptée comme étant recevable en vertu d’une décision d’un tribunal compétent opposable au Fonds de 1992 et ne pouvant faire l’objet d’un recours ordinaire, et qui aurait donné lieu à une indemnisation intégrale si la limite prévue à l’article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s’était pas appliquée à l’événement;
9. sauf indication contraire, «Assemblée» désigne l’Assemblée du Fonds international complémentaire d’indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
10. «Organisation» désigne l’Organisation maritime internationale;
11. «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l’Organisation.

ARTICLE 2

1. Un Fonds complémentaire international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, désigné sous

pensation Supplementary Fund, 2003” (hereinafter “the Supplementary Fund”), is hereby established.

2. The Supplementary Fund shall in each Contracting State be recognized as a legal person capable under the laws of that State of assuming rights and obligations and of being a party in legal proceedings before the courts of that State. Each Contracting State shall recognize the Director of the Supplementary Fund as the legal representative of the Supplementary Fund.

ARTICLE 3

This Protocol shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

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

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

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

SUPPLEMENTARY COMPENSATION

ARTICLE 4

1. The Supplementary Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for an established claim for such damage under the terms of the 1992 Fund Convention, because the total damage exceeds, or there is a risk that it will exceed, the applicable limit of compensation laid down in article 4, paragraph 4, of the 1992 Fund Convention in respect of any one incident.

2. (a) The aggregate amount of compensation payable by the Supplementary Fund under this article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount together with the amount of compensation actually paid under the 1992 Liability Convention and the 1992 Fund Convention within the scope of application of this Protocol shall not exceed 750 million units of account.

(b) The amount of 750 million units of account mentioned in paragraph 2(a) shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date determined by the Assembly of the 1992 Fund for conversion of the maximum amount payable under the 1992 Liability and 1992 Fund Conventions.

3. Where the amount of established claims against the Supplementary Fund exceeds the aggregate amount of compensation payable under paragraph 2, the amount available shall be distributed in such a manner that the proportion between any established claim and the amount of compensation actually recovered by the claimant under this Protocol shall be the same for all claimants.

le nom de «Fonds complémentaire international d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» (ci-après dénommé le «Fonds complémentaire»), est créé en vertu du présent Protocole.

2. Dans chaque État contractant, le Fonds complémentaire est reconnu comme une personne morale pouvant, en vertu de la législation de cet État, assumer des droits et obligations et être partie à toute action engagée auprès des tribunaux dudit État. Chaque État contractant reconnaît l'Administrateur du Fonds complémentaire comme le représentant légal du Fonds complémentaire.

ARTICLE 3

Le présent Protocole s'applique exclusivement:

a) aux dommages par pollution survenus:

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

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

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

INDEMNISATION COMPLÉMENTAIRE

ARTICLE 4

1. Le Fonds complémentaire doit indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation intégrale et adéquate des dommages au titre d'une demande établie, en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds parce que le montant total des dommages excède ou risque d'excéder la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour un événement déterminé.

2. a) Le montant total des indemnités que le Fonds complémentaire doit verser pour un événement déterminé en vertu du présent article est limité de manière que la somme totale de ce montant ajouté au montant des indemnités effectivement versées en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité et de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour réparer des dommages par pollution relevant du champ d'application du présent Protocole n'excède pas 750 millions d'unités de compte.

b) Le montant de 750 millions d'unités de compte visé au paragraphe 2 a) est converti en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date fixée par l'Assemblée du Fonds de 1992 pour la conversion du montant maximal payable en vertu des Conventions de 1992 sur la responsabilité et portant création du Fonds.

3. Si le montant des demandes établies contre le Fonds complémentaire excède le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du paragraphe 2, le montant disponible au titre du présent Protocole est réparti au marc le franc entre les demandeurs sur la base des demandes établies.

4. The Supplementary Fund shall pay compensation in respect of established claims as defined in article 1, paragraph 8, and only in respect of such claims.

ARTICLE 5

The Supplementary Fund shall pay compensation when the Assembly of the 1992 Fund has considered that the total amount of the established claims exceeds, or there is a risk that the total amount of established claims will exceed the aggregate amount of compensation available under article 4, paragraph 4, of the 1992 Fund Convention and that as a consequence the Assembly of the 1992 Fund has decided provisionally or finally that payments will only be made for a proportion of any established claim. The Assembly of the Supplementary Fund shall then decide whether and to what extent the Supplementary Fund shall pay the proportion of any established claim not paid under the 1992 Liability Convention and the 1992 Fund Convention.

ARTICLE 6

1. Subject to article 15, paragraphs 2 and 3, rights to compensation against the Supplementary Fund shall be extinguished only if they are extinguished against the 1992 Fund under article 6 of the 1992 Fund Convention.

2. A claim made against the 1992 Fund shall be regarded as a claim made by the same claimant against the Supplementary Fund.

ARTICLE 7

1. The provisions of article 7, paragraphs 1, 2, 4, 5 and 6, of the 1992 Fund Convention shall apply to actions for compensation brought against the Supplementary Fund in accordance with article 4, paragraph 1, of this Protocol.

2. Where an action for compensation for pollution damage has been brought before a court competent under article IX of the 1992 Liability Convention against the owner of a ship or his guarantor, such court shall have exclusive jurisdictional competence over any action against the Supplementary Fund for compensation under the provisions of article 4 of this Protocol in respect of the same damage. However, where an action for compensation for pollution damage under the 1992 Liability Convention has been brought before a court in a Contracting State to the 1992 Liability Convention but not to this Protocol, any action against the Supplementary Fund under article 4 of this Protocol shall at the option of the claimant be brought either before a court of the State where the Supplementary Fund has its headquarters or before any court of a Contracting State to this Protocol competent under article IX of the 1992 Liability Convention.

3. Notwithstanding paragraph 1, where an action for compensation for pollution damage against the 1992 Fund has been brought before a court in a Contracting State to the 1992 Fund Convention but not to this Protocol, any related action against the Supplementary Fund shall, at the option of the claimant, be brought either before a court of the State where the Supplementary Fund has its headquarters or before any court of a Contracting State competent under paragraph 1.

ARTICLE 8

1. Subject to any decision concerning the distribution referred to in article 4, paragraph 3 of this Protocol, any judgment given against the Supplementary Fund by a court having jurisdiction in accordance

4. Le Fonds complémentaire verse des indemnités pour les demandes établies, telles que définies à l'article premier, paragraphe 8, et uniquement pour ces demandes.

ARTICLE 5

Le Fonds complémentaire verse des indemnités lorsque l'Assemblée du Fonds de 1992 estime que le montant total des demandes établies excède ou risque d'excéder le montant total disponible pour indemnisation en vertu de l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que, en conséquence, l'Assemblée du Fonds de 1992 décide, à titre soit provisoire, soit définitif, que les paiements ne porteront que sur une partie de toute demande établie. L'Assemblée du Fonds complémentaire décide alors si et dans quelle mesure le Fonds complémentaire acquittera la part de toute demande établie qui n'a pas été réglée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

ARTICLE 6

1. Sous réserve de l'article 15, paragraphes 2 et 3, les droits à indemnisation par le Fonds complémentaire ne s'éteignent que s'ils s'éteignent contre le Fonds de 1992 en vertu de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

2. Une demande formée contre le Fonds de 1992 est considérée comme une demande formée par le même demandeur contre le Fonds complémentaire.

ARTICLE 7

1. Les dispositions de l'article 7, paragraphes 1, 2, 4, 5 et 6, de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent aux actions en réparation intentées contre le Fonds complémentaire conformément à l'article 4, paragraphe 1, du présent Protocole.

2. Si une action en réparation de dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent, aux termes de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds complémentaire conformément à l'article 4 du présent Protocole. Toutefois, si une action en réparation de dommage par pollution est intentée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité devant un tribunal d'un État contractant à la Convention de 1992 sur la responsabilité mais non au présent Protocole, toute action contre le Fonds complémentaire visée à l'article 4 du présent Protocole peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds complémentaire, soit devant tout tribunal d'un État contractant au présent Protocole qui a compétence en vertu de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

3. Nonobstant le paragraphe 1, si une action en réparation de dommage par pollution contre le Fonds de 1992 est intentée devant un tribunal d'un État contractant à la Convention de 1992 portant création du Fonds mais non au présent Protocole, toute action apparentée contre le Fonds complémentaire peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds complémentaire soit devant tout tribunal d'un État contractant qui a compétence en vertu du paragraphe 1.

ARTICLE 8

1. Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article 4, paragraphe 3, du présent Protocole, tout jugement rendu contre le Fonds complémentaire par un tribunal compétent en vertu

with article 7 of this Protocol, shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each Contracting State on the same conditions as are prescribed in article X of the 1992 Liability Convention.

2. A Contracting State may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraph 1.

ARTICLE 9

1. The Supplementary Fund shall, in respect of any amount of compensation for pollution damage paid by the Supplementary Fund in accordance with article 4, paragraph 1, of this Protocol, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy under the 1992 Liability Convention against the owner or his guarantor.

2. The Supplementary Fund shall acquire by subrogation the rights that the person compensated by it may enjoy under the 1992 Fund Convention against the 1992 Fund.

3. Nothing in this Protocol shall prejudice any right of recourse or subrogation of the Supplementary Fund against persons other than those referred to in the preceding paragraphs. In any event the right of the Supplementary Fund to subrogation against such person shall not be less favourable than that of an insurer of the person to whom compensation has been paid.

4. Without prejudice to any other rights of subrogation or recourse against the Supplementary Fund which may exist, a Contracting State or agency thereof which has paid compensation for pollution damage in accordance with provisions of national law shall acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Protocol.

CONTRIBUTIONS

ARTICLE 10

1. Annual contributions to the Supplementary Fund shall be made in respect of each Contracting State by any person who, in the calendar year referred to in article 11, paragraph 2(a) or (b), has received in total quantities exceeding 150,000 tons:

(a) in the ports or terminal installations in the territory of that State contributing oil carried by sea to such ports or terminal installations; and

(b) in any installations situated in the territory of that Contracting State contributing oil which has been carried by sea and discharged in a port or terminal installation of a non-Contracting State, provided that contributing oil shall only be taken into account by virtue of this sub-paragraph on first receipt in a Contracting State after its discharge in that non-Contracting State.

2. The provisions of article 10, paragraph 2, of the 1992 Fund Convention shall apply in respect of the obligation to pay contributions to the Supplementary Fund.

de l'article 7 du présent Protocole, et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu exécutoire dans tout État contractant dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article X de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. Un État contractant peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet de garantir que les jugements sont reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu du paragraphe 1.

ARTICLE 9

1. Le Fonds complémentaire acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui, conformément à l'article 4, paragraphe 1, du présent Protocole, en réparation de dommages par pollution, tous les droits qui, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

2. Le Fonds complémentaire acquiert par subrogation les droits qui, en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, seraient dévolus à la personne indemnisée par lui et qu'elle aurait pu faire valoir contre le Fonds de 1992.

3. Aucune disposition du présent Protocole ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds complémentaire contre des personnes autres que celles qui sont visées aux paragraphes précédents. En toute hypothèse le Fonds complémentaire bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne indemnisée.

4. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds complémentaire, un État contractant ou organisme de cet État qui a versé, en vertu de sa législation nationale, des indemnités pour des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu du présent Protocole.

CONTRIBUTIONS

ARTICLE 10

1. Les contributions annuelles au Fonds complémentaire sont versées, en ce qui concerne chacun des États contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile mentionnée à l'article 11, paragraphe 2(a) ou b), a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes:

a) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire de cet État; et

b) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer et déchargés dans un port ou dans une installation terminale d'un État non contractant, dans toute installation située sur le territoire d'un État contractant, étant entendu que les hydrocarbures donnant lieu à contribution ne sont pris en compte, en vertu du présent alinéa, que lors de leur première réception dans l'État contractant après leur déchargement dans l'État non contractant.

2. Les dispositions de l'article 10, paragraphe 2, de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à l'obligation de verser des contributions au Fonds complémentaire.

ARTICLE 11

1. With a view to assessing the amount of annual contributions due, if any, and taking account of the necessity to maintain sufficient liquid funds, the Assembly shall for each calendar year make an estimate in the form of a budget of:

(i) Expenditure

(a) costs and expenses of the administration of the Supplementary Fund in the relevant year and any deficit from operations in preceding years;

(b) payments to be made by the Supplementary Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Supplementary Fund due under article 4, including repayments on loans previously taken by the Supplementary Fund for the satisfaction of such claims;

(ii) Income

(a) surplus funds from operations in preceding years, including any interest;

(b) annual contributions, if required to balance the budget;

(c) any other income.

2. The Assembly shall decide the total amount of contributions to be levied. On the basis of that decision, the Director of the Supplementary Fund shall, in respect of each Contracting State, calculate for each person referred to in article 10, the amount of that person's annual contribution:

(a) in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i)(a) on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received in the relevant State by such person during the preceding calendar year; and

(b) in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i)(b) on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received by such person during the calendar year preceding that in which the incident in question occurred, provided that State was a Contracting State to this Protocol at the date of the incident.

3. The sums referred to in paragraph 2 shall be arrived at by dividing the relevant total amount of contributions required by the total amount of contributing oil received in all Contracting States in the relevant year.

4. The annual contribution shall be due on the date to be laid down in the Internal Regulations of the Supplementary Fund. The Assembly may decide on a different date of payment.

5. The Assembly may decide, under conditions to be laid down in the Financial Regulations of the Supplementary Fund, to make transfers between funds received in accordance with paragraph 2(a) and funds received in accordance with paragraph 2(b).

ARTICLE 12

1. The provisions of article 13 of the 1992 Fund Convention shall apply to contributions to the Supplementary Fund.

ARTICLE 11

1. Pour déterminer, s'il y a lieu, le montant des contributions annuelles, l'Assemblée établit pour chaque année civile, en tenant compte de la nécessité d'avoir suffisamment de liquidités, une estimation présentée sous forme de budget comme suit :

i) Dépenses

a) frais et dépenses prévus pour l'administration du Fonds complémentaire au cours de l'année considérée et pour la couverture de tout déficit résultant des opérations des années précédentes;

b) versements que le Fonds complémentaire devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les indemnités dues par le Fonds complémentaire en application de l'article 4, y compris le remboursement des emprunts contractés antérieurement par le Fonds complémentaire pour s'acquitter de ses obligations;

ii) Revenus

a) excédent résultant des opérations des années précédentes, y compris les intérêts qui pourraient être perçus;

b) contributions annuelles qui pourraient être nécessaires pour équilibrer le budget;

c) tous autres revenus.

2. L'Assemblée arrête le montant total des contributions à percevoir. L'Administrateur du Fonds complémentaire, se fondant sur la décision de l'Assemblée, calcule, pour chacun des États contractants, le montant de la contribution annuelle de chaque personne visée à l'article 10 :

a) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1 i) a), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus dans un État contractant par cette personne pendant l'année civile précédente; et

b) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1 i) b), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit l'événement considéré, si cet État est un État contractant au présent Protocole à la date à laquelle est survenu l'événement.

3. Les sommes mentionnées au paragraphe 2 sont calculées en divisant le total des contributions à verser par le total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues, au cours de l'année considérée, dans l'ensemble des États contractants.

4. La contribution annuelle est due à la date qui sera fixée par le règlement intérieur du Fonds complémentaire. L'Assemblée peut arrêter une autre date de paiement.

5. L'Assemblée peut décider, dans les conditions qui seront fixées par le règlement financier du Fonds complémentaire, d'opérer des virements entre des fonds reçus conformément au paragraphe 2 a) et des fonds reçus conformément au paragraphe 2 b).

ARTICLE 12

1. Les dispositions de l'article 13 de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent aux contributions au Fonds complémentaire.

2. A Contracting State itself may assume the obligation to pay contributions to the Supplementary Fund in accordance with the procedure set out in article 14 of the 1992 Fund Convention.

ARTICLE 13

1. Contracting States shall communicate to the Director of the Supplementary Fund information on oil receipts in accordance with article 15 of the 1992 Fund Convention provided, however, that communications made to the Director of the 1992 Fund under article 15, paragraph 2, of the 1992 Fund Convention shall be deemed to have been made also under this Protocol.

2. Where a Contracting State does not fulfil its obligations to submit the communication referred to in paragraph 1 and this results in a financial loss for the Supplementary Fund, that Contracting State shall be liable to compensate the Supplementary Fund for such loss. The Assembly shall, on the recommendation of the Director of the Supplementary Fund, decide whether such compensation shall be payable by that Contracting State.

ARTICLE 14

1. Notwithstanding article 10, for the purposes of this Protocol there shall be deemed to be a minimum receipt of 1 million tons of contributing oil in each Contracting State.

2. When the aggregate quantity of contributing oil received in a Contracting State is less than 1 million tons, the Contracting State shall assume the obligations that would be incumbent under this Protocol on any person who would be liable to contribute to the Supplementary Fund in respect of oil received within the territory of that State in so far as no liable person exists for the aggregated quantity of oil received.

ARTICLE 15

1. If in a Contracting State there is no person meeting the conditions of article 10, that Contracting State shall for the purposes of this Protocol inform the Director of the Supplementary Fund thereof.

2. No compensation shall be paid by the Supplementary Fund for pollution damage in the territory, territorial sea or exclusive economic zone or area determined in accordance with article 3(a)(ii), of this Protocol, of a Contracting State in respect of a given incident or for preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage, until the obligations to communicate to the Director of the Supplementary Fund according to article 13, paragraph 1 and paragraph 1 of this article have been complied with in respect of that Contracting State for all years prior to the occurrence of that incident. The Assembly shall determine in the Internal Regulations the circumstances under which a Contracting State shall be considered as having failed to comply with its obligations.

3. Where compensation has been denied temporarily in accordance with paragraph 2, compensation shall be denied permanently in respect of that incident if the obligations to communicate to the Director of the Supplementary Fund under article 13, paragraph 1 and paragraph 1 of this article, have not been complied with within one year after the Director of the Supplementary Fund has notified the Contracting State of its failure to report.

2. Un État contractant peut lui-même assumer l'obligation de verser les contributions au Fonds complémentaire conformément à la procédure prévue à l'article 14 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

ARTICLE 13

1. Les États contractants communiquent à l'Administrateur du Fonds complémentaire des renseignements sur les quantités d'hydrocarbures reçues, conformément à l'article 15 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, sous réserve, toutefois, que les renseignements communiqués à l'Administrateur du Fonds de 1992 en vertu de l'article 15, paragraphe 2, de la Convention de 1992 portant création du Fonds soient réputés l'avoir été aussi en application du présent Protocole.

2. Lorsqu'un État contractant ne remplit pas l'obligation qu'il a de soumettre les renseignements visés au paragraphe 1 et que cela entraîne une perte financière pour le Fonds complémentaire, cet État contractant est tenu d'indemniser le Fonds complémentaire pour la perte subie. L'Assemblée décide, sur la recommandation de l'Administrateur du Fonds complémentaire, si cette indemnisation est exigible de cet État contractant.

ARTICLE 14

1. Nonobstant l'article 10, tout État contractant est considéré, aux fins du présent Protocole, comme recevant un minimum de 1 million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

2. Lorsque la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans un État contractant est inférieure à 1 million de tonnes, l'État contractant assume les obligations qui, en vertu du présent Protocole, incomberaient à toute personne tenue de contribuer au Fonds complémentaire pour les hydrocarbures reçus sur le territoire de cet État dans la mesure où la quantité totale d'hydrocarbures reçue ne peut être imputée à quelque personne que ce soit.

ARTICLE 15

1. Si, dans un État contractant, il n'existe aucune personne satisfaisant aux conditions de l'article 10, cet État contractant en informe l'Administrateur du Fonds complémentaire, aux fins du présent Protocole.

2. Aucune indemnisation n'est versée par le Fonds complémentaire pour les dommages par pollution survenus sur le territoire, dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive, ou dans la zone déterminée conformément à l'article 3 a) ii) du présent Protocole, d'un État contractant au titre d'un événement donné ou pour des mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages, tant que cet État contractant n'a pas rempli l'obligation qu'il a de communiquer à l'Administrateur du Fonds complémentaire les renseignements visés à l'article 13, paragraphe 1, et au paragraphe 1 du présent article, pour toutes les années antérieures à l'événement. L'Assemblée fixe dans le règlement intérieur les conditions dans lesquelles un État contractant est considéré comme n'ayant pas rempli les obligations lui incombant à cet égard.

3. Lorsqu'une indemnisation a été refusée temporairement en application du paragraphe 2, cette indemnisation est refusée de manière permanente au titre de l'événement en question si l'obligation de soumettre à l'Administrateur du Fonds complémentaire les renseignements visés à l'article 13, paragraphe 1, et au paragraphe 1 du présent article n'a pas été remplie dans l'année qui suit la notification par laquelle l'Administrateur du Fonds complémentaire a informé l'État

4. Any payments of contributions due to the Supplementary Fund shall be set off against compensation due to the debtor, or the debtor's agents.

ARTICLE 18

TRANSITIONAL PROVISIONS

1. Subject to paragraph 4, the aggregate amount of the annual contributions payable in respect of contributing oil received in a single Contracting State during a calendar year shall not exceed 20% of the total amount of annual contributions pursuant to this Protocol in respect of that calendar year.

2. If the application of the provisions in article 11, paragraphs 2 and 3, would result in the aggregate amount of the contributions payable by contributors in a single Contracting State in respect of a given calendar year exceeding 20% of the total annual contributions, the contributions payable by all contributors in that State shall be reduced *pro rata* so that their aggregate contributions equal 20% of the total annual contributions to the Supplementary Fund in respect of that year.

3. If the contributions payable by persons in a given Contracting State shall be reduced pursuant to paragraph 2, the contributions payable by persons in all other Contracting States shall be increased *pro rata* so as to ensure that the total amount of contributions payable by all persons liable to contribute to the Supplementary Fund in respect of the calendar year in question will reach the total amount of contributions decided by the Assembly.

4. The provisions in paragraphs 1 to 3 shall operate until the total quantity of contributing oil received in all Contracting States in a calendar year, including the quantities referred to in article 14, paragraph 1, has reached 1,000 million tons or until a period of 10 years after the date of entry into force of this Protocol has elapsed, whichever occurs earlier.

FINAL CLAUSES

ARTICLE 20

INFORMATION ON CONTRIBUTING OIL

Before this Protocol comes into force for a State, that State shall, when signing this Protocol in accordance with article 19, paragraph 2(a), or when depositing an instrument referred to in article 19, paragraph 4 of this Protocol, and annually thereafter at a date to be determined by the Secretary-General, communicate to the Secretary-General the name and address of any person who in respect of that State would be liable to contribute to the Supplementary Fund pursuant to article 10 as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person in the territory of that State during the preceding calendar year.

contractant de son manquement à l'obligation de soumettre les renseignements requis.

4. Toute contribution due au Fonds complémentaire est déduite des indemnités versées au débiteur ou aux agents du débiteur.

ARTICLE 18

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. Sous réserve du paragraphe 4, le montant total des contributions annuelles dues au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans un seul État contractant au cours d'une année civile donnée ne doit pas dépasser 20 % du montant total des contributions annuelles pour l'année civile en question conformément au présent Protocole.

2. Si, du fait de l'application des dispositions de l'article 11, paragraphes 2 et 3, le montant total des contributions dues par les contributeurs dans un seul État contractant pour une année civile donnée dépasse 20 % du montant total des contributions annuelles, les contributions dues par tous les contributeurs dans cet État doivent alors être réduites proportionnellement, afin que le total des contributions de ces contributeurs soit égal à 20 % du montant total des contributions annuelles au Fonds complémentaire pour cette même année.

3. Si les contributions dues par les personnes dans un État contractant donné sont réduites en vertu du paragraphe 2, les contributions dues par les personnes dans tous les autres États contractants doivent être augmentées proportionnellement, afin de garantir que le montant total des contributions dues par toutes les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds complémentaire pour l'année civile en question atteindra le montant total des contributions arrêté par l'Assemblée.

4. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 s'appliquent jusqu'à ce que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans l'ensemble des États contractants au cours d'une année civile, y compris les quantités visées à l'article 14, paragraphe 1, atteigne 1 000 millions de tonnes ou jusqu'à l'expiration d'un délai de 10 ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole, si cette dernière date est plus rapprochée.

CLAUSES FINALES

ARTICLE 20

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION

Avant l'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard d'un État, cet État doit, lorsqu'il signe le présent Protocole conformément à l'article 19, paragraphe 2 a), ou lorsqu'il dépose un instrument visé à l'article 19, paragraphe 4, et ultérieurement chaque année à une date fixée par le Secrétaire général, communiquer au Secrétaire général le nom et l'adresse des personnes qui, pour cet État, seraient tenues de contribuer au Fonds complémentaire en application de l'article 10, ainsi que des renseignements sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues sur le territoire de cet État par ces personnes au cours de l'année civile précédente.

ARTICLE 24

AMENDMENT OF COMPENSATION LIMIT

1. Upon the request of at least one quarter of the Contracting States, any proposal to amend the limit of the amount of compensation laid down in article 4, paragraph 2 (a), shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limit, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom and changes in the monetary values.

6. (a) No amendments of the limit under this article may be considered before the date of entry into force of this Protocol nor less than three years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) The limit may not be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date when this Protocol is opened for signature to the date on which the Legal Committee's decision comes into force.

(c) The limit may not be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in this Protocol multiplied by three.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of twelve months after the date of notification, unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force twelve months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with article 26, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the twelve-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with para-

ARTICLE 24

MODIFICATIONS DE LA LIMITE D'INDEMNISATION

1. À la demande d'un quart des États contractants au moins, toute proposition visant à modifier la limite d'indemnisation prévue à l'article 4, paragraphe 2 a) est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États contractants.

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

3. Tous les États contractants au 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 États contractants présents et votants au sein du Comité juridique élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier la limite, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant et des fluctuations de la valeur des monnaies.

6. a) Aucun amendement visant à modifier la limite en vertu du présent article ne peut être examiné avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ni avant l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.

b) La limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans le présent Protocole majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, calculé à partir de la date à laquelle le présent Protocole est ouvert à la signature jusqu'à la date à laquelle la décision du Comité juridique prend effet.

c) La limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par l'Organisation à tous les États contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de douze mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient États contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique 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 douze mois après son acceptation.

9. Tous les États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 26, 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 juridique mais que le délai d'acceptation de douze mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés

graph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

ARTICLE 25

PROTOCOLS TO THE 1992 FUND CONVENTION

1. If the limits laid down in the 1992 Fund Convention have been increased by a Protocol thereto, the limit laid down in article 4, paragraph 2(a), may be increased by the same amount by means of the procedure set out in article 24. The provisions of article 24, paragraph 6, shall not apply in such cases.

2. If the procedure referred to in paragraph 1 has been applied, any subsequent amendment of the limit laid down in article 4, paragraph 2, by application of the procedure in article 24 shall, for the purpose of article 24, paragraphs 6(b) and (c), be calculated on the basis of the new limit as increased in accordance with paragraph 1.

ARTICLE 29

WINDING UP OF THE SUPPLEMENTARY FUND

1. If this Protocol ceases to be in force, the Supplementary Fund shall nevertheless:

- (a) meet its obligations in respect of any incident occurring before the Protocol ceased to be in force;
- (b) be entitled to exercise its rights to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under paragraph 1(a), including expenses for the administration of the Supplementary Fund necessary for this purpose.

2. The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the Supplementary Fund, including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the Supplementary Fund.

3. For the purposes of this article the Supplementary Fund shall remain a legal person.

2009, c. 21, s. 17.

par le présent paragraphe, un État 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 État, si cette dernière date est postérieure.

ARTICLE 25

PROTOCOLES À LA CONVENTION DE 1992 PORTANT CRÉATION DU FONDS

1. Si les limites prévues dans la Convention de 1992 portant création du Fonds sont relevées par un protocole y relatif, la limite prévue à l'article 4, paragraphe 2 a), peut être relevée du même montant au moyen de la procédure décrite à l'article 24. En pareil cas, les dispositions de l'article 24, paragraphe 6, ne s'appliquent pas.

2. Si la procédure visée au paragraphe 1 est appliquée, toute modification apportée ultérieurement à la limite prévue à l'article 4, paragraphe 2, au moyen de la procédure décrite à l'article 24, est calculée, aux fins de l'article 24, paragraphes 6 b) et 6 c), sur la base de la nouvelle limite telle que relevée conformément au paragraphe 1.

ARTICLE 29

LIQUIDATION DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

1. Au cas où le présent Protocole cesserait d'être en vigueur, le Fonds complémentaire :

- a) assume ses obligations relatives à tout événement survenu avant que le Protocole ait cessé d'être en vigueur;
- b) peut exercer ses droits en matière de recouvrement des contributions dans la mesure où ces dernières sont nécessaires pour lui permettre de remplir les obligations visées au paragraphe 1 a), y compris les frais d'administration qu'il doit engager à cet effet.

2. L'Assemblée prend toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds complémentaire, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds complémentaire entre les personnes ayant versé des contributions.

3. Aux fins du présent article, le Fonds complémentaire demeure une personne morale.

2009, ch. 21, art. 17.

SCHEDULE 8
(Section 69)

TEXT OF ARTICLES 1 TO 10 OF THE INTERNATIONAL
CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL
POLLUTION DAMAGE, 2001

ARTICLE 1
DEFINITIONS

For the purposes of this Convention:

1. “Ship” means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
2. “Person” means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. “Shipowner” means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
4. “Registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship’s operator, “registered owner” shall mean such company.
5. “Bunker oil” means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
6. “Civil Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.
7. “Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
8. “Incident” means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
9. “Pollution damage” means:
 - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
 - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
10. “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.
11. “Gross tonnage” means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of

ANNEXE 8
(article 69)

TEXTE DES ARTICLES 1 À 10 DE LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 2001 SUR LA RESPONSABILITÉ
CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES DE SOUTE

ARTICLE 1
DÉFINITIONS

Aux fins de la présente Convention :

1. «Navire» signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu’il soit.
2. «Personne» signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.
3. «Propriétaire du navire» signifie le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l’affrèteur coque nue, l’armateur gérant et l’exploitant du navire.
4. «Propriétaire inscrit» 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 d’un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l’exploitant du navire, l’expression «propriétaire inscrit» désigne cette compagnie.
5. «Hydrocarbures de soute» signifie tous les hydrocarbures minéraux, y compris l’huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l’exploitation ou la propulsion du navire, et les résidus de tels hydrocarbures.
6. «Convention sur la responsabilité civile» signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée.
7. «Mesures de sauvegarde» signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d’un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution.
8. «Événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage par pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage par pollution.
9. «Dommage par pollution» signifie :
 - a) le préjudice ou le dommage causé à l’extérieur du navire par contamination survenue à la suite d’une fuite ou d’un rejet d’hydrocarbures de soute 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; et
 - b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.
10. «État d’immatriculation du navire» signifie, à l’égard d’un navire immatriculé, l’État dans lequel le navire a été immatriculé et, à l’égard d’un navire non immatriculé, l’État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
11. «Jauge brute» signifie la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l’Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

12. “Organization” means the International Maritime Organization.

13. “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 2

SCOPE OF APPLICATION

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

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

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

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

ARTICLE 3

LIABILITY OF THE SHIPOWNER

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or

(c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

12. «Organisation» signifie l’Organisation maritime internationale.

13. «Secrétaire général» signifie le Secrétaire général de l’Organisation.

ARTICLE 2

CHAMP D’APPLICATION

La présente Convention s’applique exclusivement:

a) aux dommages par pollution survenus:

i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d’un État Partie, et

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

b) aux mesures de sauvegarde, où qu’elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

ARTICLE 3

RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d’un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.

2. Lorsque plus d’une personne sont responsables en vertu du paragraphe 1, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

3. Le propriétaire du navire n’est pas responsable s’il prouve:

a) que le dommage par pollution 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) que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu’un tiers a délibérément agi ou omis d’agir dans l’intention de causer un dommage; ou

c) que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d’une autre action préjudiciable d’un gouvernement ou d’une autre autorité responsable de l’entretien des feux ou d’autres aides à la navigation dans l’exercice de cette fonction.

4. Si le propriétaire du navire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l’a subi a délibérément agi ou omis d’agir dans l’intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire du navire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

5. Aucune demande en réparation d’un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire du navire autrement que sur la base de la présente Convention.

6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

ARTICLE 4
EXCLUSIONS

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

ARTICLE 5
INCIDENTS INVOLVING TWO OR MORE SHIPS

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

ARTICLE 6
LIMITATION OF LIABILITY

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

ARTICLE 7
COMPULSORY INSURANCE OR FINANCIAL SECURITY

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party

6. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente Convention.

ARTICLE 4
EXCLUSIONS

1. La présente Convention ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini dans la Convention sur la responsabilité civile, qu'une indemnisation soit due ou non au titre de ce dommage en vertu de cette convention.

2. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3, les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial.

3. Un État Partie peut décider d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 2, auquel cas il notifie sa décision au Secrétaire général en précisant les conditions et modalités de cette application.

4. En ce qui concerne les navires appartenant à un État Partie et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 9 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

ARTICLE 5
ÉVÉNEMENTS METTANT EN CAUSE DEUX OU PLUSIEURS NAVIRES

Lorsqu'un événement met en cause deux ou plusieurs navires 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 3, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

ARTICLE 6
LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière de limiter leur responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

ARTICLE 7
ASSURANCE OBLIGATOIRE OU GARANTIE FINANCIÈRE

1. Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1000 immatriculé dans un État Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution, pour un montant équivalent aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité

has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given

compétente d'un État Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la présente Convention et comporter les renseignements suivants :

- a) nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit;
- c) numéro OMI d'identification du navire;
- d) type et durée de la garantie;
- e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de toute autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;
- f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

b) Un État Partie notifie au Secrétaire général :

- i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
- ii) le retrait d'une telle habilitation; et
- iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.

c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas maintenues. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, l'espagnol, ou le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.

5. 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 État Partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.

6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat en vertu du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où prévient en a

to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that

été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou de la garantie ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

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

8. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

10. Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'article 6. En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, 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 du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.

11. Un État Partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire d'une jauge brute supérieure à 1000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire ou une installation au large située dans sa mer territoriale.

13. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent les ports ou les installations au large situés dans son territoire, sous réserve que

the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

ARTICLE 8 TIME LIMITS

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-years' period shall run from the date of the first such occurrence.

ARTICLE 9 JURISDICTION

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

2. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

ARTICLE 10 RECOGNITION AND ENFORCEMENT

1. Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

- (a) where the judgement was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State

l'État Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 12.

14. Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

15. Un État 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 à tout moment par la suite, déclarer que le présent article ne s'applique pas aux navires exploités exclusivement à l'intérieur de la zone de cet État visée à de l'article 2 a) i).

ARTICLE 8 DÉLAIS DE PRESCRIPTION

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle 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 consiste en un ensemble de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

ARTICLE 9 TRIBUNAUX COMPÉTENTS

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée à l'article 2 a) ii) d'un ou de plusieurs États Parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présentées que devant les tribunaux de ces États Parties.

2. Un préavis raisonnable est donné à chaque défendeur pour toute action intentée en vertu du paragraphe 1.

3. Chaque État Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 10 RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION DES JUGEMENTS

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 9, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État Partie, sauf:

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État Partie dès que les procédures requises dans

have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name.....

Address.....

This certificate is valid until.....

Issued or certified by the Government of.....

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

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)

The present certificate is issued under the authority of the Government of (full designation of the State) by (name of institution or organization)

At On
(Place) (Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

ANNEXE

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE

Délivré conformément aux dispositions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

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.....

.....
(nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions de l'article 7(3).

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de (nom complet de l'État) par (nom de l'institution ou de l'organisme)

À le
(lieu) (date)

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

Notes explicatives :

1. En désignant l'État, 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. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry “Duration of Security” must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry “Address” of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

2009, c. 21, s. 17.

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.
5. Dans la rubrique «Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)», il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

2009, ch. 21, art. 17.

RELATED PROVISIONS

— 2009, c. 21, s. 19

19. A claim to recover loss, damage, costs or expenses filed with the Administrator under section 85 of the *Marine Liability Act* before the day on which this section comes into force is deemed to have been filed under section 103 of the *Marine Liability Act*, as enacted by section 11.

— 2009, c. 21, s. 20

20. The Administrator and Deputy Administrator who are in office on the day on which this section comes into force shall continue to perform their duties and functions as if they had been appointed under section 94 or 95, as the case may be, of the *Marine Liability Act*, as enacted by section 11.

DISPOSITIONS CONNEXES

— 2009, ch. 21, art. 19

19. Toute demande en recouvrement de créance présentée au titre de l'article 85 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur du présent article, est traitée comme si elle avait été présentée au titre de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, édicté par l'article 11.

— 2009, ch. 21, art. 20

20. L'administrateur et l'administrateur adjoint qui sont en fonction à l'entrée en vigueur du présent article continuent d'exercer leur charge comme s'ils avaient été nommés en vertu des articles 94 ou 95, selon le cas, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, édicté par l'article 11.