

SENAT DE BELGIQUE BELGISCHE SENAAAT

SESSION DE 1955-1956

SEANCE DU 6 DECEMBRE 1955

Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour la prévention contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, des annexes, de l'acte final et des résolutions, signés à Londres le 12 mai 1954.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Introduction.

Les enquêtes effectuées dans les différents pays ont démontré que la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures ou résidus d'hydrocarbures rejetés par les navires a pris une extension considérable et que les dommages qui en résultent deviennent de plus en plus sérieux. La pollution par les hydrocarbures constitue non seulement une menace pour les oiseaux, les végétations marines, les poissons, les crustacés et les mollusques, elle souille également de couches de goudron les plages de nos cités balnéaires jetant ainsi l'inquiétude dans les milieux touristiques et hôteliers et augmentant en outre les risques d'incendies locaux dans les ports.

Non seulement les communes du littoral ont sollicité l'application de mesures en vue de combattre cette pollution, mais l'Union Internationale des Organisations Officielles de Tourisme, la Commission Royale des Monuments et des Sites, l'Institut Royal Belge des Sciences Naturelles et l'Union Internationale pour la Protection de la Nature ont également insisté pour que soit ratifiée la Convention du 12 mai 1954 relative à la pollution des eaux de la mer.

Le Conseil de l'Europe, de son côté, a, dans une recommandation n° 68, approuvé le 24 septembre 1954 demandé au Comité des Ministres d'inviter les puissances à ratifier cette convention aussitôt que possible. Suite à la Résolution (54)

ZITTING 1955-1956

VERGADERING VAN 6 DECEMBER 1955

Wetsontwerp houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, van de bijlagen, van de slotakte en van de resoluties, ondertekend op 12 Mei 1954, te Londen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

I. — Inleiding.

Uit de enquêtes die bij de verschillende landen werden ingesteld is gebleken dat de verontreiniging van de zeewateren ten gevolge van het storten in zee van olie of oliehoudende afvalwateren aanzienlijk uitbreiding heeft genomen en dat de schadelijke gevolgen ervan ernstig zijn geworden. De verontreiniging door olie is niet alleen een bedreiging voor het gevogelte, voor het vegetaal leven in zee, voor de visser, de schaal- en weekdieren, ze bevuilt met teerlagen ook de strandplaatsen van onze badsteden waar ze de onrust van de toeristische- en hotelbedrijven opwekt, ze vergroot ook de risico's van locale branden in de havens.

Niet alleen de kustgemeenten hebben om maatregelen tegen deze verontreiniging verzocht, ook de Internationale Unie van de Officiële Organisaties voor Toerisme, de Koninklijke Commissie voor Monumenten en landschappen, het Koninklijk Instituut van België voor Natuurwetenschappen en l'Union Internationale pour la Protection de la Nature drongen met nadruk aan op de bekrachtiging van de Conventie van 12 Mei 1954 betreffende de verontreiniging van de zeewateren.

Ook de Raad van Europa verzocht het Comité van de Ministers in een aanbeveling n° 68, goedgekeurd op 24 September 1954, de mogelijkheden uit te nodigen zo spoedig mogelijk deze conventie te bekrachtigen. Deze uitnodiging werd, ingevolge

20 des délégués des Ministres réunis à Strasbourg en octobre 1954, cette invitation a été transmise par le Secrétaire Général du Conseil aux pays membres de celui-ci.

Le présent projet de loi a pour objet l'approbation de la convention précitée.

II. — Historique.

La pollution des eaux de la mer a préoccupé de tout temps la plupart des pays. Les mesures de protection se sont toujours limitées essentiellement aux eaux maritimes relevant de la souveraineté nationale. En Belgique l'arrêté royal du 1^{er} mai 1889 consacrait déjà l'interdiction de déverser dans les eaux régies par l'Etat, des objets ou matières de nature à polluer celles-ci. L'arrêté royal de 1894 relatif à la police des eaux côtières et de leurs ports comportait une disposition semblable. D'autre part, les règlements de police des eaux côtières et de l'Escaut (A.R. 22-1-1929, art. 11 et A.R. 10-9-1930, art. 19) interdisent pareille pollution. En outre, les règlements portuaires prévoient également des dispositions prohibitives en matière de pollution des eaux.

La limitation de l'application de ces dispositions aux eaux territoriales et intérieures n'a pu empêcher la pollution des eaux en pleine mer de s'aggraver d'année en année, conférant ainsi un caractère alarmant aux conséquences dommageables subies par certaines côtes. Une réglementation sur le plan purement national se révéla quasi irréaliste. De nombreuses initiatives d'association d'armateurs prirent corps. Les engagements librement conclus n'offraient toutefois pas de garantie suffisante. En 1926 fut organisée à Washington une conférence internationale au cours de laquelle les deux propositions ci-après trouvèrent des défenseurs :

1^o Equipement au moyen de séparateurs d'huile de tous les navires transportant ou consommant des hydrocarbures ;

2^o Détermination de zones maritimes définies comportant l'interdiction absolue de tout rejet d'hydrocarbures ou d'eaux huileuses.

Seule la seconde proposition aboutit à un accord. Il fut recommandé à tous les pays de désigner le long de leur côte une zone dans laquelle des mesures de protection seraient prises. En principe cette zone ne pouvait dépasser 50 milles.

La plupart des associations d'armateurs, y compris celles de Belgique, s'engagèrent volontairement en 1926 à respecter la zone de 50 milles recommandée par Washington.

En 1934 la question fut reprise, cette fois à la Société des Nations, qui établit un projet de Con-

Resolutie (54) 20 van de afgevaardigden van de Ministers verenigd te Straatsburg in October 1954, door de Secretaris-Generaal van de Raad aan de landen, leden van de Raad, overgemaakt.

Huidig ontwerp van wet heeft tot doel genoemde conventie goed te keuren.

II. — Historiek.

De verontreiniging van de zeewateren heeft steeds de bijzondere aandacht gehad van de meeste landen. De beschermende maatregelen waren uiteraard steeds beperkt tot de zeewateren behorend tot de nationale souvereiniteit. In België werd reeds bij koninklijk besluit van 1 Mei 1889 verboden voorwerpen of stoffen in de wateren beheerd door de Staat te werpen die van aard zijn o.m. deze te besmetten. Het koninklijk besluit van 1894 betreffende de politie van de wateren van de kust en haar havens hield een gelijkaardige bepaling in. Ook de huidige politiereglementen voor de kustwateren en voor de Schelde (K.B. 22-1-1929 art. 11 en K.B. 10-9-1930 art. 19) verbieden dergelijke verontreiniging. Bovendien voorzien de havenreglementen eveneens verbodsbepalingen in verband met de verontreiniging van de wateren.

De beperking van de toepassing van deze bepalingen tot de territoriale- en binnenwateren kon niet beletten dat de verontreiniging van de zeewateren in volle zee jaar na jaar toenam en dat de nadelige gevolgen op bepaalde kusten onrustwekkende vormen aannam. Een regeling op zuiver nationaal plan bleek vrijwel irrationeel. Talrijke initiatieven van redersverenigingen namen vorm. De vrij aangegane verbintenissen boden echter nog geen afdoende waarborg. In 1926 werd een internationale conferentie te Washington belegd waarop twee voorstellen werden verdedigd :

1^o Uitrusten met oliefilters van schepen welke olieproducten vervoeren of verbruiken ;

2^o Vaststellen van bepaalde zeegebieden waarin olie noch oliehoudend water mogen gestort worden.

Alleen over het tweede voorstel kon overeenstemming worden bekomen. Aanbeveling werd aan alle landen gedaan langs hun kust een zone aan te duiden waarin beschermende maatregelen zouden genomen worden. In principe mocht deze zone zich niet verder dan 50 mijl uitstrekken.

De meeste redersverenigingen, ook deze in België, verbonden zich in 1926 vrijwillig het gebied van 50 mijl door Washington aanbevolen, te eerbiedigen.

In 1934 werd de kwestie opnieuw voorgebracht, ditmaal bij de Volkenbond die in 1935 een

vention en 1935. Ce projet, sans prévoir l'obligation conseillait la mise en service à bord de séparateurs d'huile. L'Allemagne, l'Italie et le Japon ayant fait défaut, la convention ne fut pas soumise à une conférence diplomatique.

Le 6 mars 1948 fut signée à Genève la Convention relative à la création d'une Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (I.M.C.O.), ratifiée en Belgique par la loi du 26 juin 1951.

En 1949 la question de la pollution des eaux de la mer fut reprise par le Conseil Economique et Social des Nations Unies. On constata que le projet de 1935 pouvait être pris comme base de départ. La Commission des Transports et des Communications était d'avis que le problème devait être confié à l'I.M.C.O., comme entrant dans ses attributions normales, mais qu'entretiens les différents pays seraient consultés sur l'intérêt que la question revêtait pour eux et sur les aspects qu'il importait d'examiner tout particulièrement.

En 1951, après avoir pris connaissance des réponses des différentes nations au questionnaire qui leur fut communiqué, le Conseil Economique et Social de l'O.N.U. adopta le 11 août 1951 une résolution invitant les pays à faire connaître les résultats des études techniques qu'ils avaient effectuées, en vue de les transmettre à l'I.M.C.O.

A la suite des renseignements recueillis, une nouvelle résolution fut adoptée le 15 avril 1953, invitant les pays à mettre leurs experts à la disposition du Secrétaire Générale en vue de coordonner les études et d'en déduire les conclusions à transmettre à l'I.M.C.O.

Entretiens le problème fut également examiné par des organismes non gouvernementaux, notamment par la « Baltic and International Maritime Conference » et par la « International Chamber of Shipping ». En tête de ce mouvement d'étude se trouvait l'Angleterre, qui, en septembre 1952, chargea un comité national d'experts d'étudier le problème de façon approfondie. Le résultat de cette étude est consigné dans le « Rapport on the Prevention of Pollution of the Sea by Oil », du 2 juillet 1953.

Sans attendre de nouvelles dispositions réglementaires, les armateurs britanniques décidèrent dès le 13 août 1953 d'appliquer volontairement certaines mesures dans une zone maritime bien déterminée, correspondant à celle figurant à la carte D du « Report ».

ontwerp van Conventie opstelde. Dit ontwerp hield niet de verplichting doch alleen een aanbeveling in oliefilters aan boord te hebben. Tengevolge van de afzijdigheid van Duitsland, Italië en Japan werd dit ontwerp niet aan een diplomatieke conferentie voorgelegd.

Op 6 Maart 1948 werd te Genève het Verdrag ondertekend nopens de oprichting van een Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.), in België goedgekeurd bij de wet van 26 Juni 1951.

In 1949 werd de kwestie van de verontreiniging der zeewateren terug opgenomen door de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties. Vastgesteld werd dat het ontwerp van 1935 als vertrekpunt kon genomen worden. De Commissie voor Vervoer en Verkeer was van oordeel dat hogerbedoelde I.M.C.O. zich met dit probleem zou moeten bezig houden als vallend in haar normale bevoegdheden, doch dat intussen aan de verschillende landen zou gevraagd worden in hoeverre ze zich voor deze kwestie interesseren en op welke aspecten bijzonder de nadruk zou moeten gelegd worden.

In 1951, na kennis te hebben genomen van de antwoorden der verschillende naties op de hun toegezonden vragenlijst, nam de Economische en Sociale Raad van de O.V.N. op 11 Augustus 1951 een resolutie aan waarbij de landen werden uitgenodigd de resultaten van de door hen ondernomen technische studies mede te delen ten einde deze aan I.M.C.O. over te maken.

Ten gevolge van de binnengekomen inlichtingen werd op 15 April 1953 een nieuwe resolutie aangenomen volgens welke de landen werden uitgenodigd hun experten ter beschikking te stellen van de Secretaris-Generaal ten einde de studies te coördineren en er besluiten uit te trekken voor overmaking aan I.M.C.O.

Intussentijd werd het probleem echter ook door niet-gouvernementele organismen onderzocht, o.m. door de « Baltic and International Maritime Conference » en door de « International Chamber of Shipping ». Aan de spits van het onderzoek stond echter Engeland dat in September 1952 een nationaal comité van experten opdracht gaf een volledige studie te maken van het probleem. Het resultaat van deze studie is neergelegd in het « Report on the Prevention of Pollution of the Sea by Oil » van 2 Juli 1953.

Zonder verdere wettelijke maatregelen af te wachten beslisten reeds op 13 Augustus 1953 de Britse reders vrijwillig sommige maatregelen toe te passen in een welbepaald zeegebied overeenstemmend met deze van kaart D van het « Report ».

Vu l'étendue des dommages occasionnés aux plages par les souillures, une conférence non gouvernementale fut organisée à Londres, à la fin d'octobre 1953, sous les auspices du Ministre britannique des Transports. Le but était de secouer l'apathie de l'opinion publique et d'attirer l'attention des différents gouvernements sur le problème.

Il fut proposé d'inviter les gouvernements restés inactifs jusqu'à ce jour, à prendre des mesures dans les limites de leurs eaux territoriales et à favoriser par la suite la conclusion d'une convention internationale.

Le Ministre d'Etat Lippens assista à cette conférence et y dénonça la pollution toujours croissante des eaux côtières belges, constituant un préjudice considérable pour les touristes dans les cités balnéaires.

Du 26 avril au 12 mai 1954 se tint ensuite, à l'initiative du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, une conférence diplomatique internationale à laquelle assistaient les représentants de 32 pays, 16 observateurs et 2 délégués d'organismes internationaux. Le 12 mai 1954 furent signés l'acte final comportant 8 résolutions, ainsi que la Convention sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

En conséquence, le Secrétariat Général de l'Organisation des Nations Unies décida de ne pas poursuivre l'étude de la question et de se consacrer uniquement à la centralisation et à la diffusion de la documentation des études poursuivies par les différents pays.

C'est cette convention qui est actuellement soumise à l'approbation.

III. — *Résumé de la Convention.*

La Convention comporte pour les gouvernements les obligations essentielles ci-après :

1° l'interdiction de rejeter en pleine mer, dans les zones indiquées, les hydrocarbures ou les mélanges d'hydrocarbures polluant la surface des eaux ;

2° la construction dans les ports principaux, d'installations permettant la captation et la transformation de l'eau de lavage des citernes et du lest en eau des citernes à hydrocarbures des navires faisant escale au port ;

3° la répression des infractions à l'interdiction sub 1° et

4° l'obligation d'un « oil record book » qui doit être tenu à jour à bord des navires et permettre le contrôle international.

La convention entrera en vigueur à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle

Verontrust over de omvang van het bevuilen van de badplaatsen, werd onder bescherming van de Britse Minister van Vervoer een niet-gouvernementele conferentie belegd te Londen einde October 1953. Doel was de openbare opinie wakker te schudden en de aandacht van de verschillende regeringen op het probleem te vestigen.

Voorgesteld werd de regeringen die nog in gebreke waren gebleven te verzoeken maatregelen te nemen binnen hun territoriale wateren en vervolgens het afsluiten van een internationale conventie te bevorderen.

Staatsminister Lippens nam aan deze Conferentie deel en kloeg er de toenemende verontreiniging aan van de Belgische kustwateren die ten zeerste nadelig is voor de toeristen in de badsteden.

Van 26 April tot 12 Mei 1954 werd dan op initiatief van de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en van Noord-Ierland een diplomatieke Internationale Conferentie gehouden waarop 32 landen vertegenwoordigd waren, 16 waarnemers en 2 afgevaardigden van internationale organismen. Op 12 Mei 1954 werd de slotakte met 8 resoluties en de conventie op de verontreiniging van de zeewateren door olie ondertekend.

Tengevolge daarvan zag het Algemeen Secretariaat van de Organisatie voor de Verenigde Volken af van het verder instuderen van de kwestie en nam het alleen op zich de documentatie van de verder doorgedreven studies van de verschillende landen te centraliseren en te verspreiden.

Het is deze conventie die thans ter goedkeuring wordt voorgelegd.

III. — *Samenvatting van de Conventie.*

De Conventie omvat voor de regeringen in hoofdzaak de volgende verplichtingen :

1° het opleggen van verbod van uitstorten in volle zee, in aangeduide zones, van olie of oliehoudende mengsels die het wateroppervlak aantasten ;

2° het bouwen in de bijzonderste havens van de haveninstallaties die toelaten het waswater van de tanks en het ballastwater van oliebunkers voortkomende van de schepen die de haven aandoen op te vangen en te verwerken ;

3° het bestraffen van de overtredingen van het verbod sub 1°, en

4° het verplichtmaken van een « oil record book » dat moet bijgehouden worden aan boord van de schepen en de internationale controle moet mogelijk maken.

De conventie wordt van kracht na verloop van een jaar volgend op de datum waarop tien landen

dix gouvernements au moins seront devenus parties à la Convention, dont cinq représentant des pays disposant chacun d'une flotte de navires-citerne d'au moins 500.000 tonneaux de jauge brute. Au total 10 pays possèdent une telle flotte, notamment la France, les Pays-Bas, l'Italie, le Japon, le Liberia, la Norvège, le Panama, la Suède, l'Angleterre et les Etats-Unis d'Amérique.

Pour la Belgique elle devient obligatoire à la date précitée à condition que la ratification précède la mise en application générale. Si la ratification a lieu ultérieurement, à cette date, la convention devient obligatoire 3 mois après le dépôt des instruments de ratification.

En vue de rendre exécutoire les dispositions de cette convention, un projet d'arrêté royal instituant une Commission Nationale chargée de proposer les mesures en vue de prévenir la pollution des eaux de la mer, a été déposé. Dans cette commission siègent des représentants de tous les ministères intéressés ainsi que des services portuaires et des milieux professionnels.

IV. — Possibilités d'exécution de la Convention.

Il est évident que l'aménagement d'installations, tant à bord des navires auxquels la convention s'applique, que dans les ports principaux, n'ira pas sans dépenses. Celles-ci seront toutefois indispensables si la convention est ratifiée par plusieurs pays. En effet, si nos navires ne répondaient pas aux prescriptions, ils se heurteraient à des difficultés dans les ports de ces pays et d'autre part les navires de ces pays ne feraient plus escale dans nos ports s'ils n'y trouvaient pas les installations requises pour la captation rapide de l'eau de lavage des citernes.

La Commission Nationale précitée aura pour mission de donner au Gouvernement son avis quant aux mesures pratiques d'exécution.

Le Ministre des Affaires étrangères,

P.-H. SPAAK.

*Pour le Ministre des Communications,
absent :
Le Ministre du Commerce extérieur,*

V. LAROCK.

*Le Ministre de la Santé Publique
et de la Famille,*

E. LEBURTON.

waarvan vijf met ieder een tankervloot van ten minste 500.000 ton bruto, zullen toetreden zijn tot de Conventie. In totaal zijn er 10 landen met zulke vloot, nl. Frankrijk, Nederland, Italië, Japan, Liberia, Noorwegen, Panama, Zweden, Engeland en de Verenigde Staten van Amerika.

Voor België wordt ze bindend op voornoemde datum indien de bekrachtiging het algemeen van kracht worden voorafgaat. Indien deze bekrachtiging nadien komt, wordt ze bindend 3 maand na het neerleggen van de bekrachtigingsdocumenten.

Met het doel de bepalingen van deze conventie ten uitvoer te brengen werd een ontwerp van koninklijk besluit houdende oprichting van een Nationale Commissie die als taak heeft maatregelen voor te stellen die de verontreiniging van de zeewateren door olie kunnen voorkomen, voorgelegd. In deze commissie zijn opgenomen de vertegenwoordigers van alle betrokken ministeries alsmede de havendiensten en de beroepsmiddelen.

IV. — Mogelijkheden van uitvoering van de Conventie.

Het valt niet te betwijfelen dat het aanbrengen van installaties zowel aan boord van de schepen waarop de conventie van toepassing is als in de bijzonderste havens, uitgaven zullen mede brengen. Ze zullen echter onvermijdelijk zijn indien de conventie door meerdere landen zou bekrachtigd worden. Immers indien onze schepen niet zouden beantwoorden aan de verplichtingen zouden ze moeilijkheden ondervinden in de havens van die landen en anderzijds zouden onze havens niet meer worden aangedaan door de schepen van die landen indien ze er niet de voorgeschreven installaties vinden voor een snel opvangen van het waswater van de tanks.

Het zal de taak zijn van hoger bedoelde Nationale Commissie de Regering van advies te dienen omtrent de practische maatregelen van uitvoering.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

*Voor de Minister van Verkeerswezen,
afwezig :
De Minister van Buitenlandse Handel,*

*De Minister van Volksgezondheid
en van het Gezin,*

Le Ministre du Commerce extérieur, | De Minister van Buitenlandse Handel,

V. LAROCK.

*Le Ministre des Travaux Publics | De Minister van Openbare Werken
et de la Reconstruction, en van Wederopbouw,*

O. VANAUDENHOVE.

Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour la prévention contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, des annexes, de l'acte final et des résolutions, signés à Londres le 12 mai 1954.

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES.

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre de la Santé Publique et de la Famille, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de Notre Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre de la Santé Publique et de la Famille, Notre Ministre du Commerce extérieur et Notre Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article Unique.

La Convention internationale pour la prévention contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, les annexes, l'acte final et les résolutions, signés à Londres, le 12 mai 1954, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 3 novembre 1955.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :
Le Ministre des Affaires étrangères,

P.-H. SPAAK.

Pour le Ministre des Communications,
absent :
Le Ministre du Commerce extérieur,

Le Ministre de la Santé Publique
et de la Famille,

E. LEBURTON.

Wetsontwerp houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, van de bijlagen, van de slotakte en van de resoluties, ondertekend op 12 Mei 1954, te Londen.

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden,
HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Volksgezondheid en van het Gezin, van Onze Minister van Buitenlandse Handel en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Volksgezondheid en van het Gezin, Onze Minister van Buitenlandse Handel en Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig Artikel.

Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, de bijlagen, de slotakte en de resoluties, ondertekend op 12 Mei 1954, te Londen, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 3 November 1955.

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Buitenlandse Zaken,

Voor de Minister van Verkeerswezen,
afwezig :
De Minister van Buitenlandse Handel,

V. LAROCK.

De Minister van Volksgezondheid
en van het Gezin,

Le Ministre du Commerce extérieur, | *De Minister van Buitenlandse Handel,*

V. LAROCK.

Le Ministre des Travaux Publics | *De Minister van Openbare Werken*
et de la Reconstruction, | *en van Wederopbouw,*

O. VANAUDENHOVE.

CONVENTION INTERNATIONALE
pour
la prévention contre la pollution
des eaux de la mer
par les hydrocarbures,
annexes, acte final, résolutions,
signés à Londres, le 12 mai 1954.

INTERNATIONAL CONVENTION
for
the prevention of pollution
of the sea by oil,
annexes, final act, resolutions,
signed at London, on May 12, 1954.

INTERNATIONAAL VERDRAG
ter voorkoming
van verontreiniging van de zee door olie,
bijlagen, slotakte en resoluties,
ondertekend op 12 Mei 1954, te Londen.

(VERTALING.)

Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954.

Les Gouvernements représentés à la Conférence Internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures réunie à Londres du 26 avril au 12 mai 1954,

Désireux d'entreprendre une action commune pour prévenir la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures rejetés des navires, et considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention,

Ont désigné les Plénipotentiaires soussignés qui, ayant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont agréé les dispositions suivantes :

Article I.

1. Aux fins de la présente Convention, les expressions suivantes (sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte) ont respectivement la signification ci-après, à savoir :

« Le Bureau » est pris au sens qui lui est attribué par l'Article XXI ;

« Rejet, » lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, signifie tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause ;

« Huile diesel lourde » signifie l'huile diesel employée par les navires, dont la distillation à une température n'excédant par 340° C. lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard A.S.T.M. D.158/53, réduit le volume de 50 pour cent au plus ;

« Mille » signifie mille marin de 6.080 pieds, soit de 1.852 mètres ;

« Hydrocarbure » signifie pétrole brut, fuel-oil, huile diesel lourde ou huile de graissage.

2. Aux fins de la présente Convention, les territoires relevant d'un Gouvernement contractant comprennent le territoire du pays de ce Gouvernement, ainsi que tout autre territoire dont les relations internationales relèvent de la

The International Convention for the prevention of pollution of the sea by oil, 1954.

The Governments represented at the International Conference on Pollution of the Sea by Oil held in London from 26 th April, 1954, to 12th May, 1954,

Desiring to take action by common agreement to prevent pollution of the sea by oil discharged from ships, and considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention,

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries, who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows :

Article I.

1. For the purposes of the present Convention, the following expressions shall (unless the context otherwise requires) have the meanings hereby respectively assigned to them, that is to say :

« The Bureau » has the meaning assigned to it by Article XXI ;

« Discharge » in relation to oil or to an oily mixture means any discharge or escape howsoever caused ;

« Heavy diesel oil » means marine diesel oil, other than those distillates of which more than 50 per cent, by volume distils at a temperature not exceeding 340° C. when tested by A.S.T.M. Standard Method D.158/53 ;

« Mile » means a nautical mile of 6.080 feet of 1.852 metres ;

« Oil » means crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, and « oil » shall be construed accordingly.

2. For the purpose of the present Convention the territories of a Contracting Government mean the territory of the Country of which it is the Government and any other territory for the international relations of which the Go-

Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954.

De Regeringen, vertegenwoordigd op de Internationale Conferentie betreffende verontreiniging van de zee door olie, gehouden te Londen van 26 April tot 12 Mei 1954,

Verlangend, door gemeenschappelijke maatregelen de verontreiniging van de zee door olie, afkomstig van schepen, te voorkomen en overwegende, dat dit doel het beste kan worden bereikt door het sluiten van een verdrag,

Hebben te dien einde de ondergetekende gevolmachtigden benoemd, die, nadat zij hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten hebben overgelegd, het volgende zijn overeengekomen :

Artikel I.

1. Voor de doeleinden van dit Verdrag hebben de volgende uitdrukkingen (tenzij het zinsverband anders vereist) de hieronder toegekende betekenis, te weten :

« Het Bureau » heeft de betekenis, daaraan in Artikel XXI toegekend ;

« Uitpompen » met betrekking tot olie of tot een oliehoudend mengsel betekent : elk uitpompen of wegvloeiën hoe ook veroorzaakt ;

« Zware dieselolie » betekent : dieselolie, die wordt gebruikt als brandstof voor scheepsdiesel motoren en waarvan het volume percentage dat overdestilleert tot een temperatuur van ten hoogste 340° C minder dan 50 bedraagt gemeten volgen de A.S.T.M. Standaard Methode D.158/53 ;

« Mijl » betekent : een zeemijl van 6.080 voeten of 1.852 meters ;

« Olie » betekent : ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie, en « oliehoudend » wordt dienovereenkomstig uitgelegd.

2. Voor de doeleinden van dit Verdrag worden onder de gebieden van een Verdragsluitende Regering verstaan het grondgebied van het land waarvan zij de Regering is, alsmede ieder ander gebied voor welks buitenlandse betrek-

responsabilité de ce Gouvernement et auquel la Convention aura été étendue en application de l'Article XVIII.

Article II.

La présente Convention s'appliquera aux navires de mer immatriculés dans l'un quelconque des territoires relevant d'un Gouvernement contractant, à l'exception :

- (i) des navires employés comme navires auxiliaires de la Marine pendant la durée de ce service ;
- (ii) des navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux ;
- (iii) des navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine pendant la durée de ce service ;
- (iv) de tout navire navigant sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord et les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires et qui s'étendent à l'Est jusqu'au débouché aval du Canal Lachine à Montréal, dans la Province de Québec, Canada, pendant la durée de cette navigation.

Article III.

1. Sous réserve des dispositions des Articles IV et V ci-après, il sera interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique, de rejeter à la mer, dans les limites de l'une quelconque des zones d'interdiction prévues à l'Annexe A de la Convention pour les navires-citerne, les produits suivants :

- a) hydrocarbures ;
- b) tout mélange contenant des hydrocarbures, de nature à souiller la surface de la mer.

Pour l'application de ce paragraphe, un mélange dont la teneur en hydrocarbure est inférieure à 100 parties d'hydrocarbure pour 1.000.000 de partie de mélange ne sera pas considéré comme de nature à souiller la surface de la mer.

2. Sous réserve des dispositions des Articles IV et V ci-après, tout navire auquel la Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne, rejettera aussi loin de terre que faire se peut toutes eaux de nettoyage de soutes et toutes

vernment is responsible and to which the Convention shall have been extended under Article XVIII.

Article II.

The present Convention shall apply to sea-going ships registered in any of the territories of a Contracting Government, except :

- (i) ships for the time being used as naval auxiliaries ;
- (ii) ships of under 500 tons gross tonnage ;
- (iii) ships for the time being engaged in the whaling industry ;
- (iv) ships for the time being navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the Lachine Canal at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

Article III.

1. Subject to the provisions of Articles IV and V, the discharge from any tanker, being a ship to which the Convention applies, within any of the prohibited zones referred to in Annex A to the Convention in relation to tankers of :

- a) oil ;
- b) any oily mixture the oil in which fouls the surface of the sea, shall be prohibited.

For the purposes of this paragraph the oil in an oily mixture of less than 100 parts of oil in 1,000,000 parts of the mixture shall not be deemed to foul the surface of the sea.

2. Subject to the provisions of Articles IV and V, any discharge into the sea from a ship, being a ship to which the Convention applies and not being a tanker, of oily ballast water or tank washings shall be made as far as prac-

kingen zij verantwoordelijk is en waarop het Verdrag overeenkomstig Artikel XVIII van toepassing is verklaard.

Artikel II.

Dit Verdrag is van toepassing op zeeschepen, geregistreerd in enig gebied van een Verdragsluitende Regering, met uitzondering van :

- (i) schepen in gebruik als marine-hulp-schepen, voor de tijd dat zij als zodanig worden gebruikt ;
- (ii) schepen met een bruto inhoud van minder dan 500 registerton ;
- (iii) schepen betrokken bij de uitoefening van de walvisvangst, voor de tijd dat zij als zodanig worden gebruikt ;
- (iv) schepen varende op de Grote Meren van Noord-Amerika en de deze verbindende en bijbehorende wateren voor zover zich in oostelijke richting uitstreckende tot de benedenmond van het Lachinekanaal te Montreal in de provincie Quebec, Canada, voor de tijd dat zij daar varen.

Artikel III.

1. Behoudens het bepaalde in de Artikelen IV en V, is het uitpompen door een tankschip waarop het Verdrag van toepassing is, binnen één van de voor tankschepen verboden zones als vermeld in Bijlage A van het Verdrag, van :

- a) olie ;
- b) elk oliehoudend mengsel, waarvan de olie het zeeoppervlak verontreinigt.

Voor de toepassing van dit lid wordt olie in een oliehoudend mengsel in een verhouding van minder dan 100 delen olie op 1.000.000 delen mengsel geacht het zeeoppervlak niet te verontreinigen.

2. Behoudens het bepaalde in de Artikelen IV en V dient het uitpompen in zee van oliehoudend ballastwater of tankspoelingen door een schip waarop het Verdrag van toepassing is, geen tankschip zijnde, zo ver mogelijk van

eaux de lest polluées par les hydrocarbures. A l'expiration d'un délai de trois ans suivant la date d'entrée en vigueur de la Convention, le paragraphe 1 du présent Article relatif aux navires-citerne, s'appliquera également aux autres, étant entendu que :

- a) les zones d'interdiction applicables aux navires autres que les navires-citerne seront celles prévues à cet effet à l'Annexe A de la Convention ;
- b) le rejet d'hydrocarbures ou de tout mélange contenant des hydrocarbures ne sera pas interdit lorsque le navire aura pour destination un port qui ne sera pas pourvu des installations de réception prévues à l'Article VIII ci-après.

3. Toute contravention aux paragraphes 1 et 2 du présent Article constituera une infraction punissable par la législation du territoire dans lequel le navire est immatriculé.

Article IV.

1. L'Article III de la présente Convention ne s'appliquera pas :

- a) au rejet d'hydrocarbures ou de tout mélange d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa sécurité, éviter une avarie au navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer ; ou
- b) au déversement d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce déversement ;
- c) au rejet de dépôts :
 - (i) impossibles à pomper hors des citernes de cargaison des navires-citerne en raison de leur densité, ou
 - (ii) provenant de la purification ou de la clarification de combustible liquide ou d'huile de graissage,

pourvu que ce rejet soit effectué aussi loin de terre que faire se peut.

2. Mention des circonstances et des causes de ces rejets ou fuites sera faite

ticable from land. As from a date three years after the date on which the Convention comes into force, paragraph 1 of this Article shall apply to ships other than tankers as it applies to tankers, except that :

- a) the prohibited zones in relation to ships other than tankers shall be those referred to as such in Annex A to the Convention ; and
- b) the discharge of oil or of an oily mixture from such a ship shall not be prohibited when the ship is proceeding to a port not provided with such reception facilities as are referred to in Article VIII.

3. Any contravention of paragraphs 1 and 2 of this Article shall be an offence punishable under the laws of the territory in which the ship is registered.

Article IV.

1. Article III shall not apply to :

- a) the discharge of oil or of an oily mixture from a ship for the purpose of securing the safety of the ship, preventing damage to the ship or cargo, or saving life at sea ; or
- b) the escape of oil, or of an oily mixture, resulting from damage to the ship or unavoidable leakage, if all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the leakage for the purpose of preventing or minimising the escape ;
- c) the discharge of sediment :
 - (i) which cannot be pumped from the cargo tanks of tankers by reason of its solidity ; or
 - (ii) which is residue arising from the purification or clarification of oil fuel or lubricating oil ;

provided that such discharge is made as far from land as is practicable.

2. In the event of such discharge or escape as is referred to in this Article

land verwijderd te geschieden. Na verloop van drie jaren na de datum waarop het Verdrag in werking treedt, zal het eerste lid van dit Artikel behalve op tankschepen eveneens van toepassing zijn op andere dan tankschepen, met dien verstande, dat :

- a) de verboden zones voor andere dan tankschepen, die verboden zones zijn, welke als zodanig zijn vermeld in Bijlage A van het Verdrag, en
- b) het uitpompen van olie of van een oliehoudend mengsel door een dergelijk schip niet is verboden als het onderweg is naar een haven, welke niet is voorzien van ontvangst-inrichtingen als genoemd in Artikel VIII.

3. Elke inbreuk op de voorschriften van de leden 1 en 2 van dit Artikel wordt beschouwd als een overtreding, strafbaar krachtens de wetten van het gebied, waarin het schip is geregistreerd.

Artikel IV.

1. Artikel III is niet van toepassing op :

- a) het uitpompen van olie of van een oliehoudend mengsel door een schip met het doel de veiligheid van het schip te verzekeren, schade aan schip of lading te voorkomen of mensenlevens op zee te redden, of
- b) het wegvloeiën van olie of van een oliehoudend mengsel ten gevolge van schade aan het schip of onvermijdelijke lekkage, indien na het ontstaan van de schade of ontdekking van de lekkage alle redelijke voorzorgsmaatregelen zijn genomen om het wegvloeiën te voorkomen of tot een minimum te beperken ;
- c) het lozen van bezinksel :
 - (i) dat ten gevolge van vastheid niet kan worden gepompt uit de ladingtanks van tankschepen, of

(ii) dat uit residu bestaat, overblijvende na het reinigen of zuiveren van brandstofolie of smeerolie.

mits dit lozen zo ver mogelijk van land verwijderd geschiedt.

2 In geval van uitpompen of wegvloeiën, als bedoeld in dit Artikel, moet

au registre des hydrocarbures tenu conformément à l'Article IX.

Article V.

L'Article III ne s'appliquera pas au rejet provenant des fonds de cale d'un navire :

- a) de tout mélange contenant des hydrocarbures, effectués pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour le territoire où le navire est immatriculé ;
- b) après l'expiration de cette période, d'un mélange ne contenant pas d'autre hydrocarbure que de l'huile de graissage.

Article VI.

Les pénalités que la législation d'un des territoires relevant d'un Gouvernement contractant imposera, en application de l'Article III, pour les rejets interdits d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en dehors de ses eaux territoriales ne devront pas être inférieures à celles que cette législation prévoira pour les mêmes infractions commises dans ses eaux territoriales.

Article VII.

A l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire où il est immatriculé, tout navire auquel la Convention s'applique devra être muni de dispositifs permettant d'éviter que les fuites de fuel-oil ou d'huile diesel lourde ne parviennent dans les fonds de cale dont le contenu est déchargé à la mer sans être traité par un séparateur.

Article VIII.

A l'expiration d'un délai de trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention dans un territoire relevant d'un Gouvernement contractant, celui-ci s'assurera que tous ses ports principaux ont prévu des installations capables de recevoir, sans imposer à la navigation des délais anormaux, les résidus que les navires autres que

a statement shall be made in the oil record book required by Article IX of the circumstances of and reason for the discharge.

Article V.

Article III shall not apply to the discharge from the bilges of a ship :

- a) of any oily mixture during the period of twelve months following the date on which the Convention comes into force in respect of the territory in which the ship is registered;
- b) after the expiration of such period, of an oily mixture containing no oil other than lubricating oil.

Article VI.

The penalties which may be imposed in pursuance of Article III under the law of any of the territories of a Contracting Government in respect of the unlawful discharge from a ship of oil or of an oily mixture into waters outside the territorial waters of that territory shall not be less than the penalties which may be imposed under the law of that territory in respect of the unlawful discharge of oil or of an oily mixture from a ship into such territorial waters.

Article VII.

As from a date twelve months after the present Convention comes into force in respect of any of the territories of a Contracting Government all ships registered in that territory shall be required to be so fitted as to prevent the escape of fuel oil or heavy diesel oil into bilges the contents of which are discharged into the sea without being passed through an oily-water separator.

Article VIII.

As from a date three years after the present Convention comes into force in respect of any of the territories of a Contracting Government, that Government shall ensure the provision in each main port in that territory of facilities adequate for the reception, without causing undue delay to ships, of such residues from oily ballast water and tank

van de omstandigheden van en de reden voor het uitpompen mededeling worden gedaan in het oliejournaal, als voorgescreven in Artikel IX.

Artikel V.

Artikel III is niet van toepassing op het pompen uit de vullingen van een schip :

- a) van enig oliehoudend mengsel gedurende een tijdvak van 12 maanden volgende op de datum, waarop het Verdrag van kracht wordt voor het gebied, waarin het schip is geregistreerd ;
- b) na het verstrijken van bedoeld tijdvak, van een oliehoudend mengsel bevattende geen andere olie dan smeerolie.

Artikel VI.

De straffen, welke ingevolge Artikel III volgens de wet van enig gebied van een Verdragsluitende Regering worden opgelegd op het onrechtmatig uitpompen van olie of een oliehoudend mengsel door een schip buiten de territoriale wateren van dat gebied, zullen niet minder zijn dan de straffen, welke volgens de wet van dat gebied worden opgelegd op het onrechtmatig uitpompen van olie of een oliehoudend mengsel door een schip binnen bedoelde territoriale wateren.

Artikel VII.

Na verloop van 12 maanden nadat dit Verdrag voor enig gebied van een Verdragsluitende Regering in werking treedt, dienen alle schepen, geregistreerd in dat gebied, zodanig te zijn uitgerust, dat het wegvloeien van stookolie of zware dieselolie naar vullings, waarvan de inhoud in zee wordt uitgepompt zonder door een olie-afscheider te zijn geleid, wordt voorkomen.

Artikel VIII.

Na verloop van drie jaren nadat dit Verdrag voor enig gebied van een Verdragsluitende Regering in werking is getreden, draagt deze Regering er voor zorg, dat elke belangrijke haven in dat gebied is voorzien van inrichtingen, geschikt tot het — zonder aan schepen onnodig oponthoud te veroorzaken — in ontvangst nemen van zodanige olie-

les navires-citerne, qui fréquentent ces ports, pourraient avoir à décharger après avoir épuré les eaux de nettoyage de leurs soutes ou leurs eaux de lest polluées, au moyen d'un séparateur, d'un réservoir de décantation ou par tout autre procédé. Chaque Gouvernement contractant décidera, au fur et à mesure des circonstances, quels ports de son territoire devront être considérés comme ports principaux au sens du présent article. Il en fera notification par écrit au Bureau en indiquant si les installations de réception nécessaires y sont disponibles.

Article IX.

1. Tout navire auquel la Convention s'applique tiendra, dans la forme définie à l'Annexe B de la présente Convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire. Les mentions prévues y seront portées. Chaque page, y compris toute déclaration faite en application du paragraphe 2 de l'Article IV en sera signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et par le Capitaine du navire. Les mentions seront écrites soit dans une langue officielle du territoire dans lequel le navire est immatriculé, soit en français, soit en anglais.

2. Les autorités compétentes de tout territoire relevant d'un Gouvernement contractant pourront examiner à bord des navires auxquels la Convention s'applique, pendant qu'ils se trouvent dans un port de ce territoire, le registre des hydrocarbures dont ils doivent être munis conformément aux dispositions de la présente Convention. Elles pourront en extraire des copies conformes et pourront en exiger la certification par le Capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée conforme par le Capitaine du navire sera, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des hydrocarbures. Toute intervention des autorités compétentes, en vertu des dispositions du présent paragraphe, sera effectuée de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire puisse être retardé de ce fait.

washings as would remain for disposal by ships, other than tankers, using the port, if the water had been separated by the use of an oily-water separator, a settling tank or otherwise. Each Contracting Government shall from time to time determine which ports are the main ports in its territories for the purposes of this Article, and shall notify the Bureau in writing accordingly indicating whether adequate reception facilities have been installed.

Article IX.

1. There shall be carried in every ship to which the Convention applies an oil record book (whether as part of the ship's official log-book or otherwise) in the form specified in Annex B to the present Convention. The appropriate entries shall be made in that book, and each page of the book, including any statement under paragraph 2 of Article IV, shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and by the master of the ship. The written entries in the oil record book shall be in an official language of the territory in which the ship is registered, or in English or French.

2. The competent authorities of any of the territories of a Contracting Government may inspect on board any such ship while within a port in that territory the oil record book required to be carried in the ship in compliance with the provisions of the Convention, and may make a true copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which purports to have been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's oil record book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. Any action by the competent authorities under this paragraph shall be taken as expeditiously as possible and the ship shall not be delayed.

restanten uit oliehoudend ballastwater en tankspoelingen, als voor afgifte door andere dan tankschepen, die de haven aanlopen, zouden overblijven, wanneer het water door middel van een olieafscheider, een bezinktank of op andere wijze zou zijn gereinigd. Iedere Verdragsluitende Regering dient van tijd tot tijd vast te stellen, welke haven met betrekking tot de toepassing van dit Artikel de belangrijke havens in haar gebieden zijn en hieraan schriftelijk kennis te geven aan het Bureau, daarbij aangevende of doelmatige ontvangstinrichtingen zijn geïnstalleerd.

Artikel IX.

1. Aan boord van elk schip waarop het Verdrag van toepassing is, dient een oliejournaal (hetzij als onderdeel van het officiële dagboek van het schip, hetzij op andere wijze) in de vorm, als aangegeven in Bijlage B van dit Verdrag, te worden gehouden. In dat journaal dienen de daarvoor in aanmerking komende aantekeningen te worden gemaakt en elke bladzijde er van, met inbegrip van een mededeling als bedoeld in het tweede lid van Artikel IV, dient te worden ondertekend door de officier of officieren belast met de desbetreffende werkzaamheden, en door de kapitein van het schip. De aantekeningen in het oliejournal dienen te zijn gesteld in een officiële taal van het gebied waarin het schip is geregistreerd, of in de Engelse of Franse taal.

2. De bevoegde autoriteiten van enig gebied van een Verdragsluitende Regering mogen aan boord van een dergelijk schip, terwijl het in een haven van dat gebied ligt, inzage nemen van het oliejournaal dat het schip krachtens de bepalingen van het Verdrag aan boord dient te hebben. Zij kunnen een eensluidend afschrift maken van elke daarin geplaatste aantekening en zij kunnen van de kapitein van het schip verlangen, dat hij het afschrift voor eensluidend waarmerkt. Elk aldus vervaardigd en voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van een aantekening in het oliejournaal van het schip dient in een gerechtelijke procedure als bewijs van de feiten, vermeld in de aantekening, te worden toegelaten. Elk optreden van de bevoegde autoriteiten in gevolge dit lid dient zo snel mogelijk te geschieden en het schip mag niet worden opgehouden.

Article X.

1. Tout Gouvernement contractant pourra exposer par écrit, au Gouvernement contractant dont relève le territoire dans lequel un navire est immatriculé, les points de fait établissant qu'il a été contrevenu à l'une des dispositions de la Convention par ce navire, et ce quel que soit le lieu où la contravention qu'il allègue ait pu être commise. Dans toute la mesure du possible, celle-ci sera portée à la connaissance du Capitaine du navire par l'autorité compétente relevant du premier des Gouvernements mentionnés ci-dessus.

2. Dès réception de l'exposé de faits, le second Gouvernement examinera l'affaire et pourra demander au premier de lui fournir sur la contravention alléguée des éléments de fait plus complets ou plus valables. Si le Gouvernement du territoire dans lequel le navire est immatriculé estime que la preuve est suffisante pour permettre, conformément à sa législation, des poursuites du chef de la contravention alléguée contre l'armateur ou le Capitaine du navire, il fera engager celles-ci aussitôt que possible et informera l'autre Gouvernement et le Bureau de leurs résultats.

Article XI.

Dans les matières relevant de la présente Convention aucune de ses dispositions ne sera interprétée comme dérogeant aux pouvoirs que tout Gouvernement contractant exerce dans les limites de sa juridiction, ni comme étendant les limites de la juridiction d'un quelconque des Gouvernements contractants.

Article XII.

Tout Gouvernement contractant adressera au Bureau et à l'organisme approprié des Nations Unies :

- a) le texte des lois, décrets, règlements et instructions, en vigueur dans ses territoires et destinés à assurer l'application de la présente Convention ;
- b) tous rapports ou résumés de rapports officiels ayant trait aux résultats obtenus dans l'application des dispositions de la présente Conven-

Article X.

1. Any Contracting Government may furnish to the Contracting Government in the territory of which a ship is registered particulars in writing of evidence that any provision of the Convention has been contravened in respect of that ship, wheresoever the alleged contravention may have taken place. If it is practicable to do so, the competent authorities of the former Government shall notify the master of the ship of the alleged contravention.

2. Upon receiving such particulars the latter Government shall investigate the matter, and may request the former Government to furnish further or better particulars of the alleged contravention. If the Government in the territory of which the ship is registered is satisfied that sufficient evidence is available in the form required by law to enable proceedings against the owner or master of the ship to be taken in respect of the alleged contravention, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, and shall inform the other Contracting Government and the Bureau of the result of such proceedings.

Article XI.

Nothing in the present Convention shall be construed as derogating from the powers of any Contracting Government to take measures within its jurisdiction in respect of any matter to which the Convention relates or as extending the jurisdiction of any Contracting Government.

Article XII.

Each Contracting Government shall send to the Bureau and to the appropriate organ of the United Nations :

- a) the text of laws, decrees, orders and regulations in force in its territories which give effect to the present Convention ;
- b) all official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the provisions of the Convention.

Artikel X.

1. Iedere Verdragsluitende Regering kan aan de Verdragsluitende Regering in welker gebied een schip is geregistreerd, schriftelijk bewijsmateriaal verstrekken dat ten aanzien van dat schip enig voorschrift van het Verdrag is overtreden, waar deze overtreding ook heeft plaats gehad. Indien uitvoerbaar, dienen de bevoegde autoriteiten van eerstgenoemde Regering de kapitein van het schip kennis te geven van de beweerde overtreding.

2. Na ontvangst van zodanige gegevens moet laatstgenoemde Regering de aangelegenheid onderzoeken en zij kan eerstgenoemde Regering verzoeken meer of betere gegevens omtrent de beweerde overtreding te verstrekken. Indien de Regering in welker gebied het schip is geregistreerd, overtuigd is, dat voldoende bewijsmateriaal als door de wet vereist beschikbaar is om tegen de eigenaar of de kapitein van het schip een vervolging in te stellen met betrekking tot de beweerde overtreding, dient zij zo spoedig mogelijk daartoe over te gaan en de andere Verdragsluitende Regering en het Bureau over het resultaat daarvan in te lichten.

Artikel XI.

De bepalingen van dit Verdrag mogen nimmer zo worden uitgelegd, dat zij afbreuk doen aan de bevoegdheden van enige Verdragsluitende Regering om binnen haar rechtsgebied maatregelen te nemen ten aanzien van enige zaak waarop het Verdrag betrekking heeft, of dat zij uitbreiding geven aan het rechtsgebied van een Verdragsluitende Regering.

Artikel XII.

Iedere Verdragsluitende Regering dient aan het Bureau en aan het terzake geëigende orgaan van de Verenigde Naties te doen toekomen :

- a) de tekst van in haar gebied van kracht zijnde, aan dit Verdrag uitvoering gevende wetten, besluiten, beschikkingen en regelingen ;
- b) alle officiële rapporten of samenvattingen van officiële rapporten, voor zover deze de resultaten der toepassing van de bepalingen van het

tion, sous réserve toutefois que ces documents n'aient pas, aux yeux de ce Gouvernement, un caractère confidentiel.

Article XIII.

Tout différend entre les Gouvernements contractants relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé par voie de négociation sera, à la requête de l'une quelconque des parties, déféré à la Cour Internationale de Justice, à moins que les parties en cause ne s'entendent pour le soumettre à l'arbitrage.

Article XIV.

1. La présente Convention demeurera ouverte à la signature pendant trois mois à dater de ce jour et ensuite à l'acceptation.

2. Les Gouvernements pourront devenir partie à la Convention par :

- (i) signature sans réserve quant à l'acceptation ;
- (ii) signature sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation, ou
- (iii) acceptation.

3. L'acceptation résultera du dépôt des instruments par chaque Gouvernement auprès du Bureau qui informera de toute signature ou acceptation, et de leur date, tous les Gouvernements ayant déjà signé ou accepté la Convention.

Article XV.

1. La présente Convention entrera en vigueur à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle au moins dix Gouvernements seront devenus parties à la Convention, dont cinq représentant des pays ayant chacun au moins 500.000 tonneaux de jauge brute en navires-citerne.

2. a) La date d'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1 du présent Article s'appliquera à tous les Gouvernements ayant signé la Convention sans réserve d'acceptation ou l'ayant acceptée avant cette date. Pour les Gouvernements ayant accepté la Convention à cette date ou postérieurement, l'entrée en vigueur aura lieu trois mois

provided always that such reports or summaries are not, in the opinion of that Government, of a confidential nature.

Article XIII.

Any dispute between Contracting Governments relating to the interpretation or application of the present Convention which cannot be settled by negotiation shall be referred at the request of either party to the International Court of Justice for decision unless the parties in dispute agree to submit it to arbitration.

Article XIV.

1. The present Convention shall remain open for signature for three months from this day's date and shall thereafter remain open for acceptance.

2. Governments may become parties to the Convention by :

- (i) signature without reservation as to acceptance ;
- (ii) signature subject to acceptance followed by acceptance ; or
- (iii) acceptance.

3. Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Bureau, which shall inform all Governments that have already signed or accepted the Convention of each signature and deposit of an acceptance and of the date of such signature or deposit.

Article XV.

1. The present Convention shall come into force twelve months after the date on which not less than ten Governments have become parties to the Convention, including five Governments of countries each with not less than 500.000 gross tons of tanker tonnage.

2. a) For each Government which signs the Convention without reservation as to acceptance or accepts the Convention before the date on which the Convention comes into force in accordance with paragraph 1 of this Article it shall come into force on that date. For each Government which accepts the Convention on or after that date,

Verdrag aangeven, mits zodanige rapporten of samenvattingen, naar de mening van die Regering, niet van vertrouwelijke aard zijn.

Artikel XIII.

Elk geschil tussen Verdragsluitende Regeringen over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, dat niet door onderhandeling kan worden bijgelegd, dient op verzoek van één van beide partijen ter beslissing te worden voorgelegd aan het Internationale Gerechtshof, tenzij de in geschil zijnde partijen overeenkomen het aan arbitrage te onderwerpen.

Artikel XIV.

1. Dit Verdrag blijft met ingang van heden gedurende drie maanden opengesteld voor ondertekening en blijft daarna opengesteld voor aanvaarding.

2. Regeringen kunnen partij bij het Verdrag worden door :

- (i) ondertekening zonder voorbehoud van aanvaarding ;
- (ii) ondertekening onder voorbehoud van aanvaarding, gevolgd door aanvaarding, of
- (iii) aanvaarding.

3. Aanvaarding geschiedt door het nederleggen van een akte van aanvaarding bij het Bureau, hetwelk alle Regeringen die het Verdrag reeds hebben ondertekend of aanvaard, kennis zal geven van elke ondertekening of aanvaarding en van de datum daarvan.

Artikel XV.

1. Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum, waarop niet minder dan tien Regeringen, waaronder vijf Regeringen van landen elk met niet minder dan 500.000 B.R.T. tankertonnage, partij bij het Verdrag zijn geworden.

2. a) Voor iedere Regering, die het Verdrag ondertekent zonder voorbehoud van aanvaarding of het aanvaardt vóór de datum waarop het Verdrag overeenkomstig het eerste lid van dit Artikel in werking treedt zal het op die datum van kracht worden. Voor iedere Regering, die het Verdrag op of na die datum aanvaardt, zal het van kracht

après la date du dépôt de leurs instruments d'acceptation.

b) Le bureau informera aussitôt que possible de la date d'entrée en vigueur tous les Gouvernements ayant signé ou accepté la Convention.

Article XVI.

1. A la requête de l'un d'eux, le Bureau communiquera pour examen à tous les Gouvernements contractants chaque proposition d'amendement à la présente Convention.

2. Un amendement ainsi communiqué sera considéré comme ayant été accepté par tous les Gouvernements contractants à l'expiration d'une période de six mois suivant la date de la communication, sauf si l'un de ceux-ci a notifié, deux mois au moins avant l'expiration de cette période, qu'il n'accepte pas ledit amendement.

3. a) A la demande d'un tiers d'entre eux, une conférence des Gouvernements contractants sera convoquée par le Bureau en vue d'examiner une proposition d'amendement.

b) Tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents à la Conférence sera communiqué par le Bureau à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

4. A l'expiration du délai d'un an suivant la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, un amendement communiqué pour acceptation aux autres Gouvernements contractants conformément au paragraphe précédent liera tous les Gouvernements qui, avant son entrée en vigueur, n'auront pas fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas cet amendement.

5. Toutes les déclarations prévues au présent Article seront notifiées par

it shall come into force three months after the date of the deposit of that Government's acceptance.

b) The Bureau shall, as soon as possible, inform all Governments which have signed or accepted the Convention of the date on which it will come into force.

Article XVI.

1. Upon the request of any Contracting Government a proposed amendment of the present Convention shall be communicated by the Bureau to all Contracting Governments for consideration.

2. Any amendment communicated to Contracting Governments for consideration under paragraph 1 of this Article shall be deemed to have been accepted by all Contracting Governments and shall come into force on the expiration of a period of six months after it has been so communicated, unless any one of the Contracting Governments shall have made a declaration not less than two months before the expiration of that period that it does not accept the amendment.

3. a) A conference of Contracting Governments to consider amendments of the Convention proposed by any Contracting Government shall be convened by the Bureau upon the request of one-third of the Contracting Governments.

b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority vote of the Contracting Governments represented shall be communicated by the Bureau to all Contracting Governments for their acceptance.

4. Any amendment communicated to Contracting Governments for their acceptance under paragraph 3 of this Article shall come into force for all Contracting Governments, except those which before it comes into force make a declaration that they do not accept the amendment, twelve months after the date on which the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Governments.

5. Any declaration under this Article shall be made by a notification in

worden drie maanden na de datum waarop de akte van aanvaarding door die Regering is neergelegd.

b) Het Bureau geeft zo spoedig mogelijk alle Regeringen, die het Verdrag hebben ondertekend of aanvaard, kennis van de datum, waarop het in werking zal treden.

Artikel XVI.

1. Op verzoek van iedere Verdragsluitende Regering deelt het Bureau een voorstel tot wijziging van dit Verdrag ter overweging aan alle Verdragsluitende Regeringen mede.

2. Een krachtens het eerste lid van dit Artikel aan de Verdragsluitende Regeringen ter overweging medege-deeld voorstel tot wijziging wordt geacht door alle Verdragsluitende Regeringen te zijn aanvaard en zal van kracht worden zes maanden na de datum van de mededeling tenzij één van de Verdragsluitende Regeringen niet later dan twee maanden vóór het verstrijken van die termijn, heeft verklaard dat zij de wijziging niet aanvaardt.

3 a) Een conferentie van Verdragsluitende Regeringen, ter behandeling van door een Verdragsluitende Regering voorgestelde wijzigingen van het Verdrag, wordt door het Bureau bijeengeroepen op verzoek van één derde van de Verdragsluitende Regeringen.

b) Elke door deze conferentie met een meerderheid van twee derden der vertegenwoordigde Verdragsluitende Regeringen aangenomen wijziging wordt door het Bureau ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Regeringen, teneinde de aanvaarding te verkrijgen.

4. Een krachtens het derde lid van dit artikel ter aanvaarding ter kennis van de Verdragsluitende Regeringen gebrachte wijziging treedt voor alle Verdragsluitende Regeringen in werking twaalf maanden na de datum, waarop de wijziging door twee derden van de Verdragsluitende Regeringen is aanvaard, behalve voor die, welke, voordat de wijziging van kracht wordt, verklaren dat zij haar niet aanvaard hebben.

5. Iedere verklaring als bedoeld in dit Artikel, moet schriftelijk worden

écrit au Bureau qui en informera tous les Gouvernements contractants.

6. Le Bureau fera connaître à tous les Gouvernements signataires ou contractants les amendements qui entrent en vigueur en application du présent Article, ainsi que la date à laquelle ils prennent effet.

Article XVII.

1. La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment après l'expiration de la période de cinq ans suivant la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur pour ce Gouvernement.

2. La dénonciation s'effectuera par notification écrite adressée au Bureau, celui-ci fera connaître à tous les autres Gouvernements contractants les dénonciations qui lui seront parvenues avec la date de leur réception.

3. Une dénonciation prendra effet à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Bureau, ou à l'expiration de telle autre période plus longue qu'elle pourrait spécifier.

Article XVIII.

1. a) Tout Gouvernement contractant pourra, lors de sa signature ou de son acceptation, ou à tout moment ultérieur, déclarer, par une notification écrite adressée au Bureau, que la présente Convention s'étend à un ou plusieurs des territoires dont les relations internationales relèvent de sa responsabilité.

b) L'application de la présente Convention sera étendue aux territoires désignés dans cette notification à la date de réception de celle-ci ou à telle autre date qui y serait fixée.

2. a) Tout Gouvernement contractant qui aura, par déclaration prévue au paragraphe 1 du présent Article, étendu la Convention à un ou plusieurs territoires, pourra à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans suivant la date à laquelle cette extension sera entrée en vigueur, déclarer par notification écrite au Bureau qu'elle cesse de s'appliquer à ce ou ces terri-

writing to the Bureau which shall notify all contracting Governments of the receipt of the declaration.

6 The Bureau shall inform all signatory and Contracting Governments of any amendments which come into force under this Article, together with the date on which such amendments shall come into force.

Article XVII.

1. The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiration of a period of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

2 Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Bureau, which shall notify all the Contracting Governments of any denunciation received and of the date of its receipt.

3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Bureau.

Article XVIII.

1. a) Any Government may, at the time of signature or acceptance of the present Convention, or at any time thereafter, declare by notification in writing given to the Bureau that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible.

b) The Convention shall, from the date of the receipt of the notification, or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territories named therein.

2. a) Any Contracting Government which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may, at any time after the expiration of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, give notification in writing to the Bureau, declaring that the convention shall cease to extend to

bekend gemaakt aan het Bureau, hetwelk alle Verdragsluitende Regeringen met de ontvangst van de verklaring in kennis stelt.

6. Het Bureau stelt alle ondertekende en Verdragsluitende Regeringen in kennis van wijzigingen die ingevolge dit Artikel van kracht worden, alsmede van de datum daarvan.

Artikel XVII.

1. Dit Verdrag kan door een Verdragsluitende Regering te allen tijde na verloop van vijf jaren, gerekend vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Regering in werking trad, worden opgezegd.

2. Opzegging geschiedt door een schriftelijke mededeling aan het Bureau, hetwelk alle Verdragsluitende Regeringen in kennis stelt met iedere ontvangen opzegging en de datum van ontvangst daarvan.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na ontvangst door het Bureau, dan wel op een zodanig later tijdstip als in de kennisgeving is vermeld.

Artikel XVIII.

1. a) Iedere Regering kan op het tijdstip van ondertekening of aanvaarding van dit Verdrag of te allen tijde daarna schriftelijk ter kennis van het Bureau brengen, dat het Verdrag ook van toepassing zal zijn op enig gebied, voor welks buitenlandse betrekkingen zij verantwoordelijk is.

b) Het Verdrag zal, te rekenen van de datum van ontvangst van de kennisgeving of van een andere daarin aangegeven datum af van toepassing zijn op de in de kennisgeving genoemde gebieden.

2. a) Iedere Verdragsluitende Regering, welke een verklaring als bedoeld in het eerste lid van dit Artikel heeft afgelegd, kan te allen tijde na verloop van vijf jaren, gerekend van de datum waarop het Verdrag voor een gebied van toepassing is verklaard af, schriftelijk ter kennis van het Bureau brengen,

toires, ou à l'un ou l'autre d'entre eux qu'il choisirait de désigner dans sa notification.

b) La Convention cessera de s'appliquer aux territoires en question à l'expiration d'un délai d'un an suivant la date de réception de la notification par le Bureau ou de toute autre période plus longue qui y serait fixée.

3. Le Bureau informera tous les Gouvernements contractants qu'extension de la présente Convention a été faite à un territoire en vertu du paragraphe 1 du présent Article. Il agira de même au cas où il serait mis fin à cette extension en vertu du paragraphe 2 du présent Article. Il spécifiera dans les deux cas la date à partir de laquelle la Convention est devenue ou a cessé d'être applicable.

Article XIX.

1. En cas de guerre ou d'hostilités, le Gouvernement contractant qui s'estime affecté, soit comme belligérant, soit comme neutre, pourra suspendre l'application de la totalité ou d'une partie seulement de la Convention ou de son extension à un territoire relevant de lui. Il en fera notification immédiate au Bureau.

2. Il pourra à tout moment mettre fin à cette suspension. Il le fera, en tout cas, aussitôt que celle-ci cessera d'être justifiée aux termes du paragraphe 1 du présent Article. Notification immédiate en sera faite au Bureau.

3. Le Bureau portera à la connaissance de tous les Gouvernements contractants les diverses notifications reçues en application du présent Article.

Article XX.

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Bureau en fera dépôt auprès du Secrétaire Général des Nations Unies pour enregistrement.

any such territory named in the notification.

b) The Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification twelve months, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Bureau.

3. The Bureau shall inform all Contracting Governments of the extension of the Convention to any territories under paragraph 1 of this Article, and of the termination of any such extension under paragraph 2 of this Article, stating in each case the date from which the Convention has been, or will cease to be, so extended.

Article XIX.

1. In case of war or other hostilities, a Contracting Government which considers that it is affected, whether as a belligerent or as a neutral, may suspend the operation of the whole or any part of the present Convention in respect of all or any of its territories. The suspending Government shall immediately give notice of any such suspension to the Bureau.

2. The suspending Government may at any time terminate such suspension and shall in any event terminate it as soon as it ceases to be justified under paragraph 1 of this Article. Notice of such termination shall be given immediately to the Bureau by the Government concerned.

3. The Bureau shall notify all Contracting Governments of any suspension or termination of suspension under this Article.

Article XX.

As soon as the present Convention comes into force it shall be registered by the Bureau with the Secretary-General of the United Nations.

dat het Verdrag zal ophouden op dit gebied van toepassing te zijn.

b) Het Verdrag zal ophouden op een, in een dergelijke verklaring genoemd gebied van toepassing te zijn twaalf maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door het Bureau, dan wel op een zodanig later tijdstip als in de kennisgeving is vermeld.

3. Het Bureau geeft alle Verdragssluitende Regeringen kennis van de toepasselijkverklaring van het Verdrag op enig gebied, als bedoeld in het eerste lid van dit Artikel, en van de beëindiging van een toepasselijkverklaring, als bedoeld in het tweede lid van dit Artikel, daarbij aangevend de datum van welke af het Verdrag van toepassing is of zal ophouden van toepassing te zijn.

Artikel XIX.

1. In geval van oorlog of andere vijandelijkheden kan een Verdragssluitende Regering, welke meent dat zij als oorlogvoerende of als neutrale Regering daarbij is betrokken, voor alle of enige van haar gebieden de werking van dit Verdrag voor het geheel of een gedeelte daarvan schorsen. De Regering die tot schorsing is overgegaan, dient van een dergelijke schorsing onverwijld mededeling te doen aan het Bureau.

2. De Regering die tot schorsing is overgegaan, kan de schorsing te allen tijde beëindigen en dient haar in elk geval op te heffen zodra zij niet meer gerechtvaardigd is op grond van het eerste lid van dit Artikel. De betreffende Regering dient het Bureau terstond van een dergelijke beëindiging kennis te geven.

3. Het Bureau stelt alle Verdragssluitende Regeringen in kennis van elke schorsing of beëindiging van een schorsing, als bedoeld in dit Artikel.

Artikel XX.

Zodra dit Verdrag in werking treedt wordt het door het Bureau ter registratie aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties aangeboden.

Article XXI.

Les fonctions assignées au Bureau seront exercées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord jusqu'à et en attendant la formation de l'Organisation Consultative Maritime Intergouvernementale et la prise en charge par elle des fonctions qui lui sont attribuées par la Convention signée à Genève le 6 mars 1948 ; par la suite, les fonctions du Bureau seront assumées par cette Organisation.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

Fait à Londres, ce douzième jour de mai 1954, en anglais et en français, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé au Bureau et dont celui-ci donnera copies conformes à tous les Gouvernements Contractants.

Article XXI.

The duties of the Bureau shall be carried out by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland unless and until the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation comes into being and takes over the duties assigned to it under the Convention signed at Geneva on the 6th day of March, 1948, and thereafter the duties of the Bureau shall be carried out by the said Organisation.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done in London this twelfth day of May, 1954, in English and French, both texts being equally authoritative, in a single copy, which shall be deposited with the Bureau and of which the Bureau shall transmit certified copies to all signatory and Contracting Governments.

Artikel XXI.

De taak van het Bureau wordt uitgevoerd door de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland tenzij en totdat de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie tot stand komt en de haar krachtens het Verdrag, ondertekend te Genève op 6 Maart 1948, opgedragen taak overneemt ; de taak van het Bureau wordt daarna door genoemde Organisatie uitgevoerd.

Ten blijke waarvan de ondergetekende gevolmachtigden dit Verdrag hebben getekend.

Gedaan te Londen de twaalfde Mei 1954 in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek, in één exemplaar, dat zal worden nedergelegd bij het Bureau en waarvan het Bureau gewaarmerkte afschriften zal doen toekomen aan alle ondertekenende en Verdragsluitende Regeringen.

Pour le Gouvernement de l'Australie :

For the Government of Australia :

Voor de Regering van Australië :

Pour le Gouvernement de la Belgique :

*For the Government of Belgium :
Subject to acceptance,*

*Voor de Regering van België :
Onder voorbehoud van aanvaarding.*

M.-A. van BOECKEL.

Pour le Gouvernement du Brésil :

For the Government of Brazil :

Voor de Regering van Brazilië :

Pour le Gouvernement du Canada :

*For the Government of Canada :
Subject to ratification,*

*Voor de Regering van Canada :
Onder voorbehoud van bekrachtiging.*

Alan CUMYN.

Pour le Gouvernement de Ceylan :

*For the Government of Ceylon :
Subject to acceptance,*

*Voor de Regering van Ceylon :
Onder voorbehoud van aanvaarding.*

T.-D. PERERA.

Pour le Gouvernement du Chili :

For the Government of Chile :

Voor de Regering van Chili :

Pour le Gouvernement du Danemark :

*For the Government of Denmark :
Subject to acceptance,*

*Voor de Regering van Denemarken :
Onder voorbehoud van aanvaarding.*

Mogens BLACH.

Pour le Gouvernement de Finlande :

*For the Government of Finland :
Subject to acceptance,*

*Voor de Regering van Finland :
Onder voorbehoud van aanvaarding.*

S. SUNDMAN.

<i>Pour le Gouvernement de la République française :</i>	<i>For the Government of France : Sous réserve de ratification,</i>	<i>Voor de Regering van Frankrijk : Onder voorbehoud van bekrachtiging,</i>
R. MASSIGLI.		
<i>Pour le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne :</i>	<i>For the Government of the Federal Republic of Germany : Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van Bondsrepubliek Duitsland : Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>
Karl SCHUBERT.		
<i>Pour le Gouvernement de la Grèce :</i>	<i>For the Government of Greece : Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van Griekenland : Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>
M. SAKARIS. Kostas LYRAS.		
<i>Pour le Gouvernement de l'Inde :</i>	<i>For the Government of India :</i>	<i>Voor de Regering van India :</i>
<i>Pour le Gouvernement de l'Irlande :</i>	<i>For the Government of Ireland : Subject to acceptance ,</i>	<i>Voor de Regering van Ierland : Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>
F.-H. BOLAND.		
<i>Pour le Gouvernement d'Israël :</i>	<i>For the Government of Israel :</i>	<i>Voor de Regering van Israël :</i>
<i>Pour le Gouvernement de l'Italie :</i>	<i>For the Government of Italy : Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van Italië : Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>
Giulio INGIANNI.		
<i>Pour le Gouvernement du Japon :</i>	<i>For the Government of Japan : Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van Japan : Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>
S. MATSUMOTO.		
<i>Pour le Gouvernement du Libéria :</i>	<i>For the Government of Liberia : Subject to acceptance or ratification by the President with the advice and consent of the Liberian Senate,</i>	<i>Voor de Regering van Liberia : Onder voorbehoud van aanvaarding of bekrachtiging door de President met het advies en toestemming van de Senaat van Liberia,</i>
George-B. STEVENSON. S. Edward PEAL.		
<i>Pour le Gouvernement du Mexique :</i>	<i>For the Government of Mexico : Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van Mexico : Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>
G.-Luders de NEGRI.		
<i>Pour le Gouvernement des Pays-Bas :</i>	<i>For the Government of the Netherlands : Subject to ratification,</i>	<i>Voor de Regering der Nederlanden : Onder voorbehoud van bekrachtiging,</i>
A. H. HASSELMAN.		
<i>Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :</i>	<i>For the Government of New-Zealand : Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van Nieuw-Zeeland: Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>
F.-H. CORNER.		
<i>Pour le Gouvernement du Nicaragua :</i>	<i>For the Government of Nicaragua :</i>	<i>Voor de Regering van Nicaragua :</i>
<i>Pour le Gouvernement de la Norvège :</i>	<i>For the Government of Norway : Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van Noorwegen : Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>
Sigurd STORHAUG.		

<i>Pour le Gouvernement du Panama :</i>	<i>For the Government of Panama :</i>	<i>Voor de Regering van Panama :</i>
---	---------------------------------------	--------------------------------------

<i>Pour le Gouvernement de la Pologne :</i>	<i>For the Government of Poland :</i>	<i>Voor de Regering van Polen :</i>
---	---------------------------------------	-------------------------------------

<i>Pour le Gouvernement du Portugal :</i>	<i>For the Government of Portugal :</i>	<i>Voor de Regering van Portugal :</i>
---	---	--

<i>Pour le Gouvernement de l'Espagne :</i>	<i>For the Government of Spain :</i>	<i>Voor de Regering van Spanje :</i>
--	--------------------------------------	--------------------------------------

<i>Pour le Gouvernement de la Suède :</i>	<i>For the Government of Sweden :</i> <i>Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van Zweden :</i> <i>Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>
---	--	--

G. BOOS.

<i>Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques :</i>	<i>For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics :</i> <i>Subject to ratification by the Presidium of the Supreme Soviet of the U.S.S.R.,</i>	<i>Voor de Regering van de Unie der Socialistische Sovjetrepublieken :</i> <i>Onder voorbehoud van bekrachtiging door het Presidium van de Opperste Sovjet van de U.S.S.R. :</i>
--	--	---

Y. MALIK.

<i>Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :</i>	<i>For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :</i> <i>Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van het Verenigd-Koninkrijk en Noord-Ierland :</i> <i>Onder voorbehoud van aanvaarding.</i>
--	--	--

Gilmour JENKINS.
Percy FAULKNER.

<i>Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :</i>	<i>For the Government of the United States of America :</i>	<i>Voor de Regering van de Verenigde Staten van Amerika :</i>
---	---	---

<i>Pour le Gouvernement du Vénézuéla :</i>	<i>For the Government of Venezuela :</i>	<i>Voor de Regering van Venezuela :</i>
<i>Pour le Gouvernement de la Yougoslavie :</i>	<i>For the Government of Yugoslavia :</i> <i>Subject to acceptance,</i>	<i>Voor de Regering van Joego-Slavië :</i> <i>Onder voorbehoud van aanvaarding,</i>

Predrag NICOLIC.

ANNEXE A.

ZONES D'INTERDICTION.

1. Sous réserve du paragraphe 3 de la présente Annexe, les zones d'interdiction, pour les navires-citerne, seront les étendues de mer situées à moins de cinquante milles de terre, sauf exceptions ci-après :

a) Les Zones de l'Adriatique :

Dans la Mer Adriatique, les zones d'interdiction situées respectivement au large des côtes d'Italie et de Yougoslavie s'étendront chacune sur une largeur de 30 milles à partir de la terre, à la seule exception de l'île de Vis. A l'expiration d'une période de trois ans, suivant la date de mise en vigueur de la présente Convention, la largeur de cette zone sera augmentée de 20 milles à moins que les deux Gouvernements ne s'entendent pour remettre cette opération à une date ultérieure. Au cas où ils se mettraient ainsi d'accord, les deux Gouvernements en donneront notification au Bureau trois mois au moins avant l'expiration de la période de trois ans. Le Bureau donnera connaissance de cet accord à tous les Gouvernements contractants.

b) La Zone de la Mer du Nord :

La zone d'interdiction de la Mer du Nord s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir des côtes des pays suivants :

Belgique ;
Danemark ;
Pays-Bas ;
République Fédérale d'Allemagne ;
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Cette zone ne s'étendra pas au delà du point où se rejoignent la limite d'une zone de 100 milles au large de la côte Ouest du Jutland et celle de la zone de 50 milles au large de la côte norvégienne.

c) La Zone Atlantique :

La limite de cette zone commencera en un point situé sur le méridien de Greenwich à 100 milles au Nord-Nord-Est des îles Shetland ; elle se dirigera vers le Nord en suivant le méridien de Greenwich jusqu'au 64^{me} degré de latitude Nord ; de là vers l'Ouest en suivant le 64^{me} parallèle jusqu'au 10^{me} degré de longitude Ouest ; de là jusqu'à

ANNEX A

PROHIBITED ZONES.

1. Subject to paragraph 3 of this Annex, the prohibited zones in relation to tankers shall be all sea areas within 50 miles from land, with the following exceptions :

a) The Adriatic Zones :

Within the Adriatic Sea the prohibited zones off the coasts of Italy and Yugoslavia respectively shall each extend for a distance of 30 miles from land, excepting only the island of Vis. When the present Convention has been in force for a period of three years the said zones shall each be extended by a further 20 miles in with unless the two Governments agree to postpone such extension. In the event of such an agreement the said Governments shall notify the Bureau accordingly not less than three months before the expiration of such period of three years and the Bureau shall notify all Contracting Governments of such agreement.

b) The North Sea Zone :

The North Sea Zone shall extend for a distance of 100 miles from the coasts of the Following countries :

Belgium ;
Denmark ;
the Federal Republic of Germany ;
the Netherlands ;
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

but not beyond the point where the limit of a 100-mile zone off the west coast of Jutland intersects the limit of the 50-mile zone off the coast of Norway.

c) The Atlantic Zone :

The Atlantic Zone shall be within a line drawn from a point on the Greenwich meridian 100 miles in a north-north-easterly direction from the Shetland Islands ; thence northwards along the Greenwich meridian to latitude 64° north ; thence westwards along the 64th parallel to longitude 10° west ; thence to latitude 60° north, longitude 14°

BIJLAGE A.

VERBODEN ZONES.

1. Behoudens het bepaalde in lid 3 van deze bijlage zijn de verboden zones voor tankschepen alle zeegebieden, gelegen binnen 50 mijlen van land, met de volgende uitzonderingen :

a) De Adriatische Zones.

In de Adriatische Zee strekken de verboden zones, onderscheidenlijk langs de kusten van Italië en Zuidslavië, zich uit over een afstand van 30 mijlen van land, alleen uitgezonderd het eiland Vis.

Wanneer dit Verdrag gedurende drie jaren van kracht is geweest, worden de genoemde zones elk met 20 mijlen verbreed, tenzij de beide Regeringen overeenkomen deze verbreding uit te stellen. In geval van een dergelijke overeenkomst dienen de genoemde Regeringen, niet later dan drie maanden vóór het verstrijken van de termijn van drie jaren, het Bureau dienovereenkomstig in te lichten en het Bureau stelt alle Verdragsluitende Regeringen van zodanige overeenkomst in kennis.

b) De Noordzee-Zone.

De Noordzee-Zone strekt zich uit over een afstand van 100 mijlen vanuit de kusten van de volgende landen :

België ;
Denemarken ;
de Bondsrepubliek Duitsland ;
Nederland ;
het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,

doch niet voorbij het punt, waar de grens van de zone van 100 mijlen langs de Westkust van Jutland de grens van de zone van 50 mijlen langs de kust van Noorwegen snijdt.

c) De Atlantische Zone.

De Atlantische Zone omvat een zeegebied begrensd door de lijn, getrokken van een punt uit op de meridiaan van Greenwich op 100 mijlen in Noord-Noord-Oostelijke richting van de Shetland Eilanden gelegen ; vandaar Noordwaarts langs de meridiaan van Greenwich tot 64° Noorderbreedte ; vandaar Westwaarts langs de 64^{ste} parallel tot

un point situé par 60° de latitude Nord et 14° de longitude Ouest ; de là jusqu'à un point situé par 54° 30' de latitude Nord et 30° de longitude Ouest ; de là jusqu'à un point situé par 44° 20' de latitude Nord et 30° de longitude Ouest ; de là jusqu'au point situé par 48° de latitude Nord et 14° de longitude Ouest ; et de là vers l'Est en suivant le 48^{me} parallèle jusqu'au point d'intersection de la limite de la zone de 50 milles au large de la côte française. Pour les trajets effectués à l'intérieur de cette zone atlantique, telle qu'elle est définie ci-dessus, et lorsque les navires ont pour destination un port qui ne dispose pas d'installations adéquates pour la réception des déchets d'hydrocarbures, la limite de la zone d'interdiction atlantique sera toutefois reportée à 100 milles de terre.

d) La Zone Australienne :

La zone australienne s'étendra sur une largeur de 150 milles à partir des côtes d'Australie à l'exception de la partie des côtes Nord et Ouest du Continent australien comprise entre le point situé en face de l'île de Jeudi et le point de la côte Ouest situé à 20° de latitude Sud.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de la présente Annexe, les zones d'interdiction, pour les navires autres que les navires-citerne, seront constituées par toutes les étendues de la mer situées à moins de 50 milles de terre, sauf exceptions ci-après :

a) Les zones de l'Adriatique :

Dans la Mer Adriatique, les zones d'interdiction situées respectivement au large des côtes d'Italie et de Yougoslavie s'étendront chacune sur une largeur de 20 milles à partir de la terre à la seule exception de l'île de Vis. A l'expiration d'une période de trois ans suivant la date de mise en vigueur de la présente Convention, la largeur de cette zone sera augmentée de 30 milles à moins que les deux Gouvernements ne s'entendent pour remettre cette opération à une date ultérieure. Au cas où ils se mettraient ainsi d'accord, les deux Gouvernements en donneront la notification au Bureau trois mois au moins avant l'expiration de la période de trois ans. Le Bureau donnera connaissance de cet accord à tous les Gouvernements contractants.

west ; thence to latitude 54° 30' north, longitude 30° west ; thence to latitude 44° 20' north, longitude 30° west ; thence to latitude 48° north, longitude 14° west ; thence eastwards along the 48th parallel to a point of intersection with the 50-mile zone off the coast of France. Provided that in relation to voyages which do not extend seawards beyond the Atlantic Zone as defined above, and which are to ports not provided with adequate facilities for the reception of oily residue, the Atlantic Zone shall be deemed to terminate at a distance of 100 miles from land.

d) The Australian Zone :

The Australian Zone shall extend for a distance of 150 miles from the coasts of Australia, except off the north and west coasts of the Australian mainland between the point opposite Thursday Island and the point on the west coast at 20° south latitude.

2. Subject to paragraph 3 of this Annex the prohibited zones in relation to ships other than tankers shall be all sea areas within 50 miles from land with the following exceptions :

a) The Adriatic Zones :

Within the Adriatic Sea the prohibited zones off the coasts of Italy and Yugoslavia respectively shall each extend for a distance of 20 miles from land, excepting only the island of Vis. After the expiration of a period of three years following the application of prohibited zones to ships other than tankers in accordance with paragraph 2 of Article III the said zones shall each be extended by a further 30 miles in width unless the two Governments agree to postpone such extension. In the event of such an agreement the said Governments shall notify the Bureau accordingly not less than three months before the expiration of such period of three years, and the Bureau shall notify all Contracting Governments of such agreement.

10° Westerlengte ; vandaar naar 60° Noorderbreedte in 14° Westerlengte ; vandaar naar 54° 30' Noorderbreedte en 30° Westerlengte ; vandaar naar 44° 20' Noorderbreedte en 30° Westerlengte ; vandaar naar 48° Noorderbreedte en 14° Westerlengte ; vandaar Oostwaarts langs de 48^{ste} parallel tot het snijpunt met de zone van 50 mijlen langs de kust van Frankrijk, met dien verstande dat met betrekking tot reizen, die zich zeewaarts niet verder uitstrekken van de bovenomschreven Atlantische Zone en gemaakt worden naar havens, niet voorzien van doelmatige ontvangst-inrichtingen voor olierestanten, de Atlantische Zone geacht wordt te eindigen op een afstand van 100 mijlen vanuit land.

d) De Australische Zone.

De Australische Zone strekt zich uit over een afstand van 150 mijlen vanuit de kusten van Australië, behalve uit de Noord- en Westkusten van het Australische vasteland tussen het punt, gelegen tegenover Thursday Island en het punt gelegen op de Westkust op 20° Zuiderbreedte.

2. Behoudens het bepaalde in lid 3 van deze Bijlage zijn de verboden zones voor andere dan tankschepen alle zeegebieden, gelegen binnen 50 mijlen van land, met de volgende uitzonderingen :

a) De Adriatische Zones.

In de Adriatische Zee strekken de verboden zones, onderscheidenlijk langs de kusten van Italië en Zuidslavië, zich uit over een afstand van 20 mijlen vanuit land, alleen uitgezonderd het eiland Vis. Na verloop van drie jaren, volgende op het van toepassing worden van verboden zones voor andere dan tankschepen overeenkomstig lid 2 van Artikel III, moeten de bedoelde zones elk met 30 mijlen worden verbreed tenzij de beide Regeringen overeenkomen deze verbreding uit te stellen. In geval van een dergelijke overeenkomst dienen de genoemde Regeringen, niet later dan drie maanden vóór het verstrijken van de termijn van drie jaren, het Bureau dienovereenkomstig in te lichten en het Bureau stelt alle Verdragsluitende Regeringen van zodanige overeenkomst in kennis.

b) Les Zones de la Mer du Nord et de l'Atlantique :	b) The North Sea and Atlantic Zones :	b) De Noordzee- en Atlantische Zonen.
Les Zones de la Mer du Nord et de l'Atlantique s'étendront sur une distance de 100 milles à partir des côtes des pays suivants :	The North Sea and Atlantic Zones shall extend for a distance of 100 miles from the coasts of the following countries :	De Noordzee- en Atlantische Zonen strekken zich uit over een afstand van 100 mijlen vanuit de kusten van de volgende landen :
Belgique ; Danemark ; Irlande ; Pays-Bas ; République Fédérale d'Allemagne ; Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,	Belgium ; Denmark ; the Federal Republic of Germany ; Ireland ; the Netherlands ; the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,	België ; Denemarken ; de Bondsrepubliek Duitsland ; Ierland ; Nederland ; het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,
mais elles ne s'étendront pas au delà du point d'intersection de la limite de la zone de 100 milles au large de la côte occidentale du Jutland et de la limite de la zone de 50 milles au large de la côte de la Norvège.	but not beyond the point where the limit of a 100-mile zone off the west coast of Jutland intersects the limit of the 50-mile zone off the coast of Norway.	doch niet voorbij het punt, waar de grens van de zone van 100 mijlen langs de Westkust van Jutland de grens van de zone van 50 mijlen langs de kust van Noorwegen snijdt.
3. a) Tout Gouvernement contractant pourra proposer :	3. a) Any Contracting Government may propose :	3 a) Iedere Verdragsluitende Regering kan voorstellen :
(i) la réduction de toute zone au large de la côte d'un quelconque de ces territoires ;	(i) the reduction of any zone off the coast of any its territories ;	(i) versmalling van elke zone langs de kust van elke harer gebieden ;
(ii) l'extension de toute zone jusqu'à une largeur maximum de 100 milles à partir d'une des dites côtes,	(ii) the extension of any such zone to a maximum of 100 miles from any such coast,	(ii) verbreding van zulk een zone tot ten hoogste 100 mijlen vanuit een dergelijke kust,
en faisant une déclaration à cet effet. La réduction de l'extension entrera en vigueur à l'expiration d'une période de six mois après la déclaration, à moins que l'un quelconque des Gouvernements contractants ne fasse, deux mois au moins avant l'expiration de ladite période, une déclaration stipulant que ses intérêts sont affectés, soit en raison de la proximité de ses côtes, soit en raison de l'activité de ses navires marchands dans les parages en question, et qu'il n'accepte pas la réduction ou l'extension, suivant le cas.	by making a declaration to that effect and the reduction or extension shall come into force after the expiration of a period of six months after the declaration has been made, unless any one of the Contracting Governments shall have made a declaration not less than two months before the expiration of that period that its interests are affected either by reason of the proximity of its coasts or by reason of its ships trading in the area, and that it does not accept the reduction or extension, as the case may be.	door een verklaring te dien einde af te leggen. De versmalling of verbreding wordt van kracht na verloop van zes maanden nadat de verklaring is afgelegd tenzij één der Verdragsluitende Regeringen, niet later dan twee maanden vóór het aflopen dier termijn, heeft medegedeeld dat haar belangen, hetzij wegens de nabijheid van haar kusten, hetzij omdat haar schepen geregeld in het gebied varen, worden aangetast en zij de versmalling of verbreding niet aanvaardt, naar gelang het geval zich voordoet.
b) Toute déclaration prévue par ce paragraphe sera notifiée par écrit au Bureau qui avisera tous les Gouvernements contractants de la réception de celle-ci.	b) Any declaration under this paragraph shall be made by a notification in writing to the Bureau which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the declaration.	b) Iedere verklaring krachtens dit lid dient te worden afgelegd door schriftelijke mededeling aan het Bureau, hetwelk alle Verdragsluitende Regeringen kennis geeft van de ontvangst dier verklaring.

ANNEXE B

REGISTRE DES HYDROCARBURES

I. — Navires-Citerne

DATE D'INSCRIPTION					
(a) Lestage et rejet des eaux de lest des citernes des cargaisons					
1. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s)					
2. Nature de l'hydrocarbure précédemment contenu dans la(les) citerne(s)					
3. Date et lieu des opérations de lestage					
4. Date et heure du rejet de l'eau de lest					
5. Emplacement ou position du navire					
6. Quantité approximative d'eau polluée transférée dans la (les) citerne(s) de décantation					
7. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) de décantation					
(b) Nettoyage des citernes de cargaison					
8. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) nettoyée(s)					
9. Type d'hydrocarbure précédemment contenu dans la (les) citerne(s)					
10. Numéro d'ordre de la (des) caisse(s) de décantation dans laquelle (lesquelles) les eaux de nettoyage ont été transférées					
11. Dates et heures du nettoyage					
(c) Dépôt dans la (les) citerne(s) et rejet de l'eau					
12. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) de décantation					
13. Durée du dépôt (en heures)					
14. Date et heure du rejet de l'eau					
15. Emplacement ou position du navire					
16. Quantité approximative de résidus					
(d) Rejet par le navire des résidus d'hydrocarbure des citernes de décantation et d'autres origines					
17. Date et procédé du rejet					
18. Emplacement ou position du navire					
19. Origines et quantités approximatives					

Signature de l'Officier ou des Officiers
responsables des opérations en question
Signature du Capitaine du navire

II. — Autres Navires.

- (a) Lestage ou nettoyage en cours de traversée des soutes à combustible
1. Numéro d'ordre de la (les) soute(s)
2. Nature de l'hydrocarbure précédemment contenu dans la soute (les soutes)
3. Date et lieu du lestage
4. Date et heure du rejet des eaux de lest ou de nettoyage
5. Emplacement ou position du navire
6. Le cas échéant, durée d'utilisation du séparateur
7. Déchargement des résidus d'hydrocarbure conservés à bord
- (b) Rejet par le navire des résidus d'hydrocarbure des soutes à combustible et d'autres origines
8. Date du rejet et moyen utilisé
9. Emplacement ou position du navire
10. Origines et quantités approximatives

Signature de l'Officier ou des Officiers responsables des opérations en question
Signature du Capitaine du navire
.....

III. — S'applique à tous les Navires.

- Rejet ou déversement accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures
1. Date et heure du rejet ou du déversement
2. Emplacement ou position du navire
3. Quantité approximative et nature de l'hydrocarbure
4. Circonstances du rejet ou du déversement et remarques générales

Signature de l'Officier ou des Officiers responsables des opérations en question
Signature du Capitaine du navire
.....

FORM OF OIL RECORD BOOK I. — For Tankers

DATE OF ENTRY				
(a) Ballasting of and discharge of ballast from cargo tanks				
1. Identity numbers of tank(s)				
2. Type of oil previously contained in tank(s)				
3. Date and place of ballasting				
4. Date and time of discharge of ballast water				
5. Place or position of ship				
6. Approximate amount of oil-contaminated water transferred to slop tank(s)				
7. Identity numbers of slop tank(s)				
(b) Cleaning of cargo tanks				
8. Identity numbers of tank(s) cleaned				
9. Type of oil previously contained in tank(s)				
10. Identity numbers of slop tank(s) to which washings transferred				
11. Dates and times of cleaning				
(c) Settling in slop tank(s) and discharge of water				
12. Identity numbers of slop tank(s)				
13. Period of settling (in hours)				
14. Date and time of discharge of water				
15. Place or position of ship				
16. Approximate quantities of residue				
(d) Disposal from ship of oily residues from slop tank(s) and other sources				
17. Date and method of disposal				
18. Place or position of ship				
19. Sources and approximate quantities				

(28)

Signature of Officer or Officers
in charge of the operations concerned
Signature of Master

.....

II. — For ships other than tankers.

(a) Ballasting, or cleaning during voyage, of bunker fuel tanks	
1. Identity number of tank(s)	
2. Type of oil previously contained in tank(s)	
3. Date and place of ballasting	
4. Date and time of discharge of ballast or washing water	
5. Place or position of ship	
6. Whether separator used : if so, give period of use	
7. Disposal of oily residue retained on board	
(b) Disposal from ship of oily residues from bunker fuel tanks and other sources	
8. Date and method of disposal	
9. Place or position of ship	
10. Sources and approximate quantities	

Signature of Officer or Officers
in charge of the operations concerned
Signature of Master
.....

III. — For all Ships.

Accidental and other exceptional discharges or escapes of oil	
1. Date and time of occurrence	
2. Place or position of ship	
3. Approximate quantity and type of oil	
4. Circumstances of discharges or escape and general remarks	

Signature of Officer or Officers
in charge of the operations concerned
Signature of Master
.....

MODEL VAN HET OLIEJOURNAAL
I. — Voor tankschepen.

DATUM VAN DE AANTEKENING					
(a) Ballasten van en uitpompen van ballast uit ladings-tanks					
1. Aanduiding van tank(s)					
2. Soort olie, tevoren in tank(s) aanwezig					
3. Datum en plaats van ballasten					
4. Datum en plaats van uitpompen van ballastwater					
5. Plaats of bestek van het schip					
6. Benaderde hoeveelheid met olie verontreinigd water, overgebracht naar sloptank(s)					
7. Aanduiding van sloptank(s)					
(b) Schoonmaken van ladingtanks					
8. Aanduiding van schoongemaakte tank(s)					
9. Soort olie, tevoren in tank(s) aanwezig					
10. Aanduiding van sloptank(s), naar welke tankwas-water is overgebracht					
11. Data en tijden van schoonmaken					
(c) Bezinking in sloptank(s) en uitpompen van water					
12. Aanduiding van sloptank(s)					
13. Tijdsduur van bezinking (in uren)					
14. Datum en tijd van uitpompen van water					
15. Plaats of bestek van het schip					
16. Benaderde hoeveelheden residu					
(d) Van boord verwijderen van olierestanten uit sloptank(s) en van andere herkomst					
17. Datum en wijze van verwijdering					
18. Plaats of bestek van het schip					
19. Herkomst en benaderde hoeveelheden					

Handtekening van de officier of officieren
belast met de betreffende werkzaamheden
Handtekening van de kapitein

.....

II. — Voor andere dan tankschepen.

- | | | | |
|-----|--|--|--|
| (a) | Ballasten of schoonmaken van brandstof-bunkertanks gedurende de reis | | |
| 1. | Aanduiding van de tank(s) | | |
| 2. | Soort olie, tevoren in tank(s) aanwezig | | |
| 3. | Datum en plaats van ballasten | | |
| 4. | Datum en tijd van uitpompen van ballast- of tankwaswater | | |
| 5. | Plaats of bestek van het schip | | |
| 6. | Duur van eventueel gebruik van olieafscheider | | |
| 7. | Verwijdering van aan boord gehouden olierestanten | | |
| (b) | Van boord verwijderen van olierestanten uit brandstofbunkertanks en van andere herkomst. | | |
| 8. | Datum en methode van verwijdering | | |
| 9. | Plaats of bestek van het schip | | |
| 10. | Herkomst en benaderde hoeveelheden | | |

Handtekening van de officier of officieren belast met de betreffende werkzaamheden
 Handtekening van de kapitein

III. — Voor alle schepen.

- | | | |
|---|--|--|
| Toevallig en ander uitzonderlijk uitpompen of wegvloeden van olie | | |
| 1. Datum en tijd van het voorval | | |
| 2. Plaats of bestek van het schip | | |
| 3. Benaderde hoeveelheid en soort van olie | | |
| 4. Omstandigheden van het uitpompen of wegvloeden en algemene opmerkingen | | |

Handtekening van de officier of officieren belast met de betreffende werkzaamheden
 Handtekening van de kapitein

Acte final de la Conférence internationale sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954.

Sur invitation du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, une Conférence s'est réunie à Londres, du 26 avril 1954 au 12 mai 1954, pour convenir de mesures visant à prévenir la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures rejetés par les navires.

Les Délégations des pays suivants représentaient leurs Gouvernements à la Conférence :

Australie ;
Belgique ;
Brésil ;
Canada ;
Ceylan ;
Chili ;
Danemark ;
Espagne ;
Finlande ;
France ;
République Fédérale d'Allemagne ;
Grèce ;
Inde ;
Irlande ;
Israël ;
Italie ;
Japon ;
Libéria ;
Etats-Unis du Mexique ;
Pays-Bas ;
Nouvelle-Zélande ;
Nicaragua ;
Norvège ;
Panama ;
Pologne ;
Portugal ;
Suède ;
Union des Républiques Socialistes Soviétiques ;
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ;
Etats-Unis d'Amérique ;
Vénézuéla ;
Yougoslavie.

Les Gouvernements des pays suivants avaient envoyé des observateurs à la Conférence :

Argentine ;
Birmanie ;
Costa-Rica ;
Cuba ;
Egypte ;
Pakistan ;
Suisse ;

Final Act of the International Conference on pollution of the sea by oil, 1954.

Upon the invitation of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, a Conference was held in London from 26th April, 1954, to 12th May, 1954, for the purpose of agreeing measures for the prevention of the pollution of the sea by oil discharged from ships.

The Governments of the following countries were represented by Delegations at the Conference :

Australia ;
Belgium ;
Brazil ;
Canada ;
Ceylon ;
Chile ;
Denmark ;
Finland ;
France ;
The Federal Republic of Germany ;
Greece ;
India ;
Ireland ;
Israel ;
Italy ;
Japan ;
Liberia ;
Mexico ;
the Netherlands ;
New-Zealand ;
Nicaragua ;
Norway ;
Panama ;
Poland ;
Portugal ;
Spain ;
Sweden ;
The Union of Soviet Socialist Republics ;
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ;
The United States of America ;
Venezuela ;
Yugoslavia.

The Governments of the following countries had Observers at the Conference :

Argentina ;
Burma ;
Costa Rica ;
Cuba ;
Egypt ;
Pakistan ;
The Union of South Africa ;

Slotakte van de Internationale Conferentie betreffende verontreiniging van de zee door olie, 1954.

Op uitnodiging van de Regering van het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland werd, van 26 April 1954 tot 12 Mei 1954, te Londen een Conferentie gehouden, om overeen te komen in zake maatregelen ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie afkomstig van schepen.

De Regeringen van volgende landen waren door Afvaardigingen op de Conferentie vertegenwoordigd :

Australië ;
België ;
Brazilië ;
Canada ;
Ceylon ;
Chili ;
Denemarken ;
Spanje ;
Finland ;
Frankrijk ;
Bondsrepubliek Duitsland ;
Griekenland ;
India ;
Ierland ;
Israël ;
Italië ;
Japan ;
Liberia ;
Verenigde Staten van Mexico ;
Nederland ;
Nieuw-Zeeland ;
Nicaragua ;
Noorwegen ;
Panama ;
Polen ;
Portugal ;
Zweden ;
Unie van de Socialistische Sovjetrepublieken ;
Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland ;
Verenigde Staten van Amerika ;
Venezuela ;
Joego-Slavië.

De Regeringen van volgende landen hadden waarnemers naar de Conferentie gezonden :

Argentinië ;
Birma ;
Costa-Rica ;
Cuba ;
Egypte ;
Pakistan ;
Zwitserland ;

Turquie ; Uruguay ; Union Sud-Africaine. Les organisations suivantes étaient représentées par des observateurs à la Conférence : Nations Unies ; Organisation pour l'Alimentation et l'Agriculture ; Sir Gilmour Jenkins, Chef de la Délégation du Royaume-Uni, a été élu Président de la Conférence ; M. G.M.E. Böös, Chef de la Délégation Suédoise, vice-Président ; M.S.G. Griffin a été nommé Secrétaire Général. Le rapport de la Commission du Royaume-Uni pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures ainsi que des mémoranda préparés par le Gouvernement du Royaume-Uni, ont été soumis à la Conférence. Ils ont servi de base à ses débats. Pour mener à bien ses travaux, la Conférence a constitué les Commissions et sous-Commissions énumérées ci-dessous avec le nom de leur président respectif : Commission des Chefs de Délégation : Sir Gilmour Jenkins, Royaume-Unie. Commission de Vérification des Pouvoirs : Comte de Crouy Chanel, France. Commission Générale : M. P. Faulkner, Royaume-Uni. Comité de Rédaction : M. P. Faulkner, Royaume-Uni. Sous-Commission des Pétroliers : M. C. Moolenburgh, Pays-Bas. Sous-Commission des Séparateurs : Commandant Odd. I. Loennechen, Norvège. Sous-Commission sur la Persistance des Hydrocarbures : M. G.M.E. Böös, Suède. Sous-Commission du Pétrole Brut : M. A.H.J. Otto, Pays-Bas. Sous-Commission des Installations Portuaires : M. A. Boucher, France.	Switzerland ; Turkey ; Uruguay. The following organisations had Observers at the Conference ; The United Nations ; The Food and Agriculture Organisation ; Sir Gilmour Jenkins, Head of the United Kingdom Delegation, was elected President of the Conference, and Mr. G.M.E. Böös, Head of the Swedish Delegation, vice-President, and Mr. S.G. Griffin was appointed Secretary-General. The Conference had before them and used as a basis of discussion the Report of the United Kingdom Committee on the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, together with memoranda prepared by the Government of the United Kingdom. The following Committees and Sub-Committees, of which the undermentioned were Chairmen, were set up : Heads of Delegations Committee : Sir Gilmour Jenkins, United Kingdom. Credentials Committee : Comte de Crouy-Chanel, France. General Committee : Mr. P. Faulkner, United Kingdom. Drafting Committee : Mr. P. Faulkner, United Kingdom. Sub-Committee on Tankers : Mr. C. Moolenburgh, Netherlands. Sub-Committee on Oily-water Separators : Captain Odd. I. Loennechen, Norway. Sub-Committee on the Persistence of Oil : Mr. G.M.E. Böös, Sweden. Sub-Committee on Crude Oil : Mr. A.H.J. Otto, Netherlands. Sub-Committee on Port Facilities : Mr. A. Boucher, France.	Turkije ; Uruguay ; Zuidafrikaanse Unie. De volgende organisaties waren door waarnemers op de Conferentie vertegenwoordigd : Verenigde Naties ; Voedsel- en Landbouworganisatie ; Sir Gilmour Jenkins, Hoofd van de Afvaardiging van het Verenigd Koninkrijk, werd tot Voorzitter van de Conferentie verkozen en de heer G.M.E. Böös, Hoofd van de Zweedse Afvaardiging, tot Ondervoorzitter. De heer S.G. Griffin werd tot Secretaris-Generaal benoemd. Het verslag van de Commissie van het Verenigd Koninkrijk ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, en memoranda van de Regering van het Verenigd Koninkrijk werden aan de Conferentie voorgelegd en hebben als basis gediend voor de besprekingen. Om haar werkzaamheden tot een goed einde te brengen, heeft de Conferentie Commissies en Subcommissies ingesteld, die hieronder met de naam van hun respectieve voorzitter worden opgesomd : Commissie van de Hoofden der Afvaardigingen : Sir Gilmour Jenkins, Verenigd Koninkrijk. Commissie voor het Onderzoek der Geloofsbrieven : Graaf de Crouy Chanel, Frankrijk. Algemene Commissie : de heer P. Faulkner, Verenigd Koninkrijk. Redactiecomité : de heer P. Faulkner, Verenigd Koninkrijk. Subcommissie voor Tankschepen : de heer G. Moolenburgh, Nederland. Subcommissie voor Olie-afscheiders : Kapitein Odd.-I. Loennechen, Noorwegen. Subcommissie in zake de Persistentie van Olie : de heer G.M.E. Böös, Zweden. Subcommissie voor Ruwe Olie : de heer A.H.J. Otto, Nederland. Subcommissie voor Haveninrichtingen : de heer A. Boucher, Frankrijk.
---	--	--

Sous-Commission des Zones Interdites aux rejets par les Pétroliers : Mademoiselle T.J. Beere, République Irlandaise.

Sur la base de ses délibérations, telles qu'elles sont consignées dans les Procès-Verbaux et les Rapports des diverses Commissions et Sous-Commissions et dans les Procès-Verbaux des Séances Plénières, la Conférence a préparé et présenté pour signature et acceptation LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES HYDROCARBURES, 1954.

En outre, la Conférence a adopté huit RESOLUTIONS qu'elle soumet à l'examen des Gouvernements et des organisations intéressés en vue d'une action appropriée. Ces Résolutions, jointes en annexe au présent Acte Final visent à :

1. Supprimer complètement, dès que possible, tout rejet à la mer d'hydrocarbures persistants.

2. Appliquer les principes de la Convention, autant qu'il est raisonnable et possible, aux navires non soumis à la Convention.

3. Encourager la mise au point et l'installation de séparateurs efficaces à bord des navires et l'établissement d'une spécification des conditions à satisfaire par ces appareils.

4. Mettre en service des installations de réception des résidus d'hydrocarbures aux ports de réparation et aux points de chargement du pétrole.

5. Préparer des instructions sur les moyens d'éviter la pollution par les hydrocarbures.

6. Prendre des mesures transitoires en attendant l'entrée en vigueur de la Convention.

7. Instituer des Commissions Nationales sur la pollution par les hydrocarbures.

8. Recueillir et diffuser par l'entremise de l'organe approprié des Nations-Unies des renseignements d'ordre techniques sur la pollution par les hydrocarbures.

Sub-Committee on prohibited Zones for discharges from Tankers : Miss T.J. Beere, Ireland.

On the basis of their deliberations, as recorded in the minutes and report of the respective Committees and Sub-Committees, and of the Plenary Sessions, the Conference prepared and opened for signature and acceptance THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION OF THE SEA BY OIL, 1954.

In addition, the Conference adopted eight RESOLUTIONS which are submitted to the Governments and other Bodies concerned for consideration and appropriate action. These resolutions (which are appended as an Annex to this Final Act) relate to :

1. The complete avoidance as soon as Practicable of discharge of persistent oils into the sea.

2. The application of the principles of the convention so far as is reasonable and practicable to the ships to which the Convention does not apply.

3. The encouragement of development and installation of efficient oily-water separators for use in ships and the preparation of a performance specification for such separators.

4. The provision of facilities for the reception of oil residues at repair ports and at oilloading terminals.

5. The preparation of manuals of guidance for the avoidance of oil pollution.

6. Interim measures pending the coming into force of the Convention.

7. The creation of national committees on oil pollution.

8. The collection and dissemination by the appropriate organ of the United Nations of technical information about oil pollution.

Subcommissie voor Verboden Zones voor uitpompen door Tankschepen : Mejuffrouw T.J. Beere, Ierland.

Op de basis van haar beraadslagingen, zoals ze in de notulen en verslagen van de verschillende Commissies en Subcommissies en in de notulen der Plenaire Vergaderingen zijn opgetekend, heeft de Conferentie HET INTERNATIONAAL VERDRAG TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING VAN DE ZEE DOOR OLIE, 1954, voorbereid en voor ondertekening en aanneming opgesteld.

Bovendien heeft de Conferentie acht RESOLUTIES aangenomen die zij ter overweging en met het oog op het nemen van passende maatregelen aan de betrokken Regeringen en organisaties voorlegt. Deze Resoluties, die als bijlage bij deze Slotakte zijn gevoegd, hebben ten doel :

1. Zodra mogelijk ieder uitpompen in zee van persistente oliën volledig af te schaffen.

2. De beginselen van het Verdrag, in zoverre zulks redelijk en mogelijk is, toe te passen op de schepen waarop het Verdrag niet van toepassing is.

3. Het vervolmaken en installeren van doelmatige olieafscheiders aan boord van schepen aan te moedigen en de voorwaarden waaraan deze toestellen moeten voldoen, nauwkeurig vast te leggen.

4. Ontvangst-inrichtingen voor olie-restanten te voorzien in herstellingshavens en olielaadplaatsen.

5. Handleidingen voor te bereiden over de middelen ter vermindering van verontreiniging door olie.

6. Overgangsmaatregelen te nemen, in afwachting van de inwerkingtreding van het Verdrag.

7. Nationale Commissies in zake verontreiniging door olie in te stellen.

8. Door tussenkomst van het geschikt orgaan der Verenigde Naties, technische inlichtingen betreffende verontreiniging door olie te verzamelen en te verspreiden.

En foi de quoi les Représentants ont signé cet Acte Final.	In witness whereof the Delegates have signed this Final Act.	Ten blikke waarvan de Vertegenwoordigers deze Slotakte hebben ondertekend.
Fait à Londres ce 12 mai 1954, en unique exemplaire, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi. Les textes originaux seront confiés d'abord à la garde du Gouvernement du Royaume-Uni. Lorsque l'Organisation Consultative Maritime Inter-Gouvernementale entrera en fonctions et jouera le rôle qui lui a été assigné aux termes de la Convention signée à Genève le 6 mars 1948, le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra lesdits textes à cette Organisation.	Done in London this 12th day of May, 1954, in a single copy in English and French, both texts being equally authentic. The original texts will initially be deposited with the Government of the United Kingdom. If and when the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation comes into being and takes over the duties assigned to it under the Convention signed at Geneva on the 6th day of March, 1948, the Government of the United Kingdom will transmit these texts to the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation.	Gedaan te Londen, de 12 ^e Mei 1954, in één exemplaar, in het Frans en in het Engels, beide teksten zijnde gelijkelijk rechtsgeldig. De oorspronkelijke teksten zullen vooreerst bij de Regering van het Verenigd Koninkrijk worden neergelegd. Wanneer de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie tot stand komt en de taak overneemt die haar krachtens het op 6 Maart 1948 te Genève ondertekend Verdrag wordt opgedragen, zal de Regering van het Verenigd Koninkrijk gezegde teksten aan deze Organisatie doen geworden.
Le Gouvernement du Royaume-Uni adressera des copies certifiées conformes de cet Acte Final à tous les Gouvernements qui ont été invités à envoyer des Délégués ou des Observateurs à la Conférence.	The Government of the United Kingdom will send certified copies of this Final Act to each of the Governments invited to send Delegates or Observers to the Conference.	De Regering van het Verenigd Koninkrijk zal gewaarmerkte afschriften van deze Slotakte doen toekomen aan alle Regeringen die uitgenodigd werden Afgevaardigden of Waarnemers naar de Conferentie te zenden.
Gilmour JENKINS, Président, S. G. GRIFFIN, Secrétaire Général.	Gilmour JENKINS, President. S.G. GRIFFIN, Secretary-General.	Gilmour JENKINS, Voorzitter. S. G. GRIFFIN, Secretaris-Generaal.
Pour le Gouvernement de l'Australie :	For the Government of Australia : Edwin McCARTHY.	Voor de Regering van Australië :
Pour le Gouvernement de la Belgique :	For the Government of Belgium : M.-A. van BOECKEL. L.-F. de KESEL. R. de GERLACHE de GOMERY.	Voor de Regering van België :
Pour le Gouvernement du Brésil :	For the Government of Brazil : Carlos PARAGUASSU de SA.	Voor de Regering van Brazilië :
Pour le Gouvernement du Canada :	For the Government of Canada : Alan CUMYN.	Voor de Regering van Canada :
Pour le Gouvernement de Ceylan :	For the Government of Ceylon : T.-D. PERERA.	Voor de Regering van Ceylon :
Pour le Gouvernement du Chili :	For the Government of Chile : A-C. LIRA.	Voor de Regering van Chili :
Pour le Gouvernement du Danemark :	For the Government of Denmark : Mogens BLACH. Sven LUNDDAHL.	Voor de Regering van Denemarken :

<i>Pour le Gouvernement de Finlande :</i>	<i>For the Government of Finland :</i>	<i>Voor de Regering van Finland :</i>
	S. SUNDMAN.	
<i>Pour le Gouvernement de la République Française :</i>	<i>For the Government of France :</i>	<i>Voor de Regering van de Franse Republiek :</i>
	Etienne de CROUY-CHANEL. A. BOUCHER. Y. ROCQUEMONT.	
<i>Pour le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne :</i>	<i>For the Government of the Federal Republic of Germany :</i>	<i>Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland :</i>
	Karl SCHUBERT.	
<i>Pour le Gouvernement de la Grèce :</i>	<i>For the Government of Greece :</i>	<i>Voor de Regering van Griekenland :</i>
	M. SAKARIS. Kostas LYRAS.	
<i>Pour le Gouvernement de l'Inde :</i>	<i>For the Government of India :</i>	<i>Voor de Regering van India :</i>
	B.-P. SINHA. P.-V. GEORGE.	
<i>Pour le Gouvernement de l'Irlande :</i>	<i>For the Government of Ireland :</i>	<i>Voor de Regering van Ierland :</i>
	T.-J. BEERE. L. JONES.	
<i>Pour le Gouvernement d'Israël :</i>	<i>For the Government of Israel :</i>	<i>Voor de Regering van Israël :</i>
	Hannah FARKAS.	
<i>Pour le Gouvernement de l'Italie :</i>	<i>For the Government of Italy :</i>	<i>Voor de Regering van Italië :</i>
	Giulio INGIANNI. Vincenzo VITELLI. Giorgio CAVALLINI.	
<i>Pour le Gouvernement du Japon :</i>	<i>For the Government of Japan :</i>	<i>Voor de Regering van Japan :</i>
	Takio ODA. Tsutae YAMAGUCHI.	
<i>Pour le Gouvernement du Libéria :</i>	<i>For the Government of Liberia :</i>	<i>Voor de Regering van Liberia :</i>
	George-B. STEVENSON. S. Edward PEAL.	
<i>Pour le Gouvernement du Mexique :</i>	<i>For the Government of Mexico :</i>	<i>Voor de Regering van Mexico :</i>
	Francisco-A. de ICAZA. E. LLANO.	
<i>Pour le Gouvernement des Pays-Bas :</i>	<i>For the Government of the Netherlands :</i>	<i>Voor de Regering van Nederland :</i>
	C. MOOLENBURGH. H.-E. SCHEFFER. F. HAANEBRINK.	
<i>Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :</i>	<i>For the Government of New-Zealand :</i>	<i>Voor de Regering van Nieuw-Zeeland :</i>
	R.-M. CAMPBELL.	

Pour le Gouvernement du Nicaragua : | *For the Government of Nicaragua :* | *Voor de Regering van Nicaragua :*
Ruben DARIO.

Pour le Gouvernement de la Norvège : | *For the Government of Norway :* | *Voor de Regering van Noorwegen :*
Sigurd STORHAUG.
Odd-I. LOENNECHEN.
J. PRESTHUS.

Pour le Gouvernement du Panama : | *For the Government of Panama :* | *Voor de Regering van Panama :*
Cesar-A. GUILLEN.

Pour le Gouvernement de la Pologne : | *For the Government of Poland :* | *Voor de Regering van Polen :*
R. HELLER.
W. LEWONIEWSKI.

Pour le Gouvernement du Portugal : | *For the Government of Portugal :* | *Voor de Regering van Portugal :*
Albano NOGUEIRA.
Diogenes Carlos Loureiro MACHADO PALHA.
Antonio POTIER.

Pour le Gouvernement de l'Espagne : | *For the Government of Spain :* | *Voor de Regering van Spanje :*
Jesus FONTAN.

Pour le Gouvernement de la Suède : | *For the Government of Sweden :* | *Voor de Regering van Zweden :*
G. BOOS.
Bertil FUNCK.
Douglas FORSSBLAD.
N.H. AKESSON.

*Pour le Gouvernement de l'Union
des Républiques Socialistes
Soviétiques :* | *For the Government of the Union
of Soviet Socialist Republics :* | *Voor de Regering van de Unie
der Socialistische Sovjetrepublieken :*
A. BOGDANOV.

*Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :* | *For the Government of the United
Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland :* | *Voor de Regering van het Verenigd
Koninkrijk Groot-Brittannië
en Noord-Ierland :*
Gilmour JENKINS.
P. FAULKNER.
D.-C. HASELGROVE.
B. ELIOT COMMAN.
D. MARTIN-JENKINS.
R. GILLESPIE.
RUNCIMAN of DOXFORD.

*Pour le Gouvernement des Etats-Unis
d'Amérique :* | *For the Government of the United
States of America :* | *Voor de Regering van de Verenigde
Staten van Amerika :*
H.-C. SHEPHEARD.
John-W. MANN.

Pour le Gouvernement du Vénézuéla : | *For the Government of Venezuela :* | *Voor de Regering van Venezuela :*
Carlos Perez de la COVA.

*Pour le Gouvernement
de la Yougoslavie :* | *For the Government of Yugoslavia :* | *Voor de Regering van Joego-Slavië :*
Predrag NIKOLIC.
Dr. Andrija SUC.

ANNEXE.

RESOLUTIONS.

Résolution n° 1.

Suppression complète, dès que possible, de tout rejet à la mer d'hydrocarbures persistants.

La Conférence Internationale sur la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954.

DECIDE QUE :

La Conférence a constaté que les côtes et les eaux côtières de nombreux pays sont sérieusement polluées par les hydrocarbures. Cette pollution cause de sérieux dommages aux côtes et aux plages, compromettant ainsi leur utilisation comme lieux de cure et de villégiature et portant préjudice à l'industrie touristique. Elle provoque la destruction des oiseaux de mer et autres animaux et a probablement des effets néfastes sur les poissons et les organismes marins dont ceux-ci se nourrissent. L'étendue et l'aggravation de ce problème alarment l'opinion publique dans de nombreux pays.

La pollution est provoquée par les hydrocarbures persistants, c'est-à-dire le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage. Bien qu'on ne possède pas de preuves certaines que ces hydrocarbures persistent indéfiniment à la surface de la mer, on sait qu'ils y demeurent pendant de très longues périodes, peuvent être portés à des distances considérables par les courants, les vents et la dérive et former des dépôts sur les rivages. De très importantes quantités d'hydrocarbures persistants sont rejetées régulièrement à la mer par les pétroliers lorsqu'ils effectuent le nettoyage de leurs citernes et lorsqu'ils éliminent leurs eaux de lest polluées. Les navires autres que les navires-citernes, qui utilisent habituellement leurs soutes à combustible pour embarquer des eaux de lest, déchargent eux aussi à la mer de l'eau polluée par les hydrocarbures. C'est là une autre source de pollution. Les pétroliers peuvent appliquer une méthode permettant de conserver à bord leurs résidus d'hydrocarbures pour ne les décharger que dans les installations de réception situées aux points de chargement ou aux

ANNEX.

RESOLUTIONS.

Resolution 1.

The complete avoidance as soon as practicable of discharge of persistent oils into the sea,

The International Conference on Pollution of the Sea by Oil, 1954.

RESOLVE as follows :

The Conference have noted that the coasts and coastal waters of many countries are seriously affected by oil pollution, the results of which include great damage to coasts and beaches and consequent hindrance to healthful recreation and interference with the tourist industry, the death and destruction of birds and other wild life, and probable adverse effects on fish and the marine organisms on which they feed. There is widespread public concern in many countries about the extent and the growth of this problem.

The pollution is caused by persistent oils, that is to say crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil. While there is not conclusive evidence that these oils persist indefinitely on the surface of the sea, they remain for very long periods of time and are capable of being carried very considerable distances by currents, wind and surface drifts and of building up into deposits on the sea-shore. Very large quantities of persistent oils are regularly discharged into the sea by tankers as a result of the washing of their tanks and the disposal of their oily ballast water. Dry-cargo ships which habitually use their fuel tanks for ballast water also discharge oily ballast water into the sea and this also gives rise to pollution. It is practicable for tankers to adopt a procedure whereby their oily residues can be retained on board and discharged into reception facilities at oil loading ports or repair ports. Pollution resulting from the discharge of ballast water from dry-cargo ships can be reduced or prevented by the installation of efficient oily-water separators or other means, such as the provision in

BIJLAGE.

RESOLUTIES.

Resolutie n° 1.

Het uitpompen van persistente olie in de zee, zodra mogelijk, volledig afschaffen.

De Internationale Conferentie betreffende Verontreiniging van de Zee door Olie, gehouden in 1954,

BESLUIT als volgt :

De Conferentie heeft vastgesteld dat de kust en de kustwateren van talrijke landen ernstig door olie verontreinigd worden. Deze verontreiniging veroorzaakt zware schade aan kusten en stranden, brengt de aanwending ervan als herstellings- en vakantieoorden in gevaar en berokkent aldus nadeel aan de toeristische industrie. Zij is oorzaak van de vernieling van zeevogels en andere dieren en heeft waarschijnlijk een noodlottige uitwerking op vissen en op maritieme organismen waarmee deze zich voeden. De omvang en de toenemende ernst van dit probleem alarmeren de openbare mening in talrijke landen.

De verontreiniging wordt teweeggebracht door persistente olie d.w.z. ruw petroleum, fuel-oil, zware Dieselolie en smeerolie. Hoewel het niet volstrekt bewezen is, dat deze oliën bestendig aan de oppervlakte van de zee blijven, weet men dat zij er zeer lange tijd aanwezig zijn, dat zij door stromingen, wind en afdrijving over grote afstanden kunnen meegevoerd worden en dat zij op de stranden bezinkels kunnen vormen. Zeer aanzienlijke hoeveelheden olie worden door tankschepen geregeld in de zee uitgedompt wanneer deze schepen hun tanks reinigen en hun verontreinigd ballastwater lozen.

Andere schepen dan tankschepen die hun brandstoftanks gewoonlijk gebruiken als reservoirs voor ballastwater, pompen eveneens oliehoudend water in de zee uit, wat insgelijks verontreiniging teweegbrengt. De tankschepen kunnen een methode toepassen dank zij dewelke de olierestanten aan boord kunnen blijven en slechts geloosd worden in de ontvangstinrichtingen van de havens waar de schepen olie tanken of waar zij gerepareerd worden. Het is mogelijk verontreiniging veroorzaakt

ports de réparations. Il est possible de réduire ou d'éviter la pollution provoquée par le rejet à la mer des eaux de lest des navires autres que les navires-citerne en ayant recours à des séparateurs efficaces ou à d'autres méthodes telles que la construction, dans les ports, d'installations appropriées pour la réception des résidus d'hydrocarbures.

La seule méthode entièrement efficace qui soit connue en vue d'éviter la pollution par les hydrocarbures consiste à interdire tout rejet à la mer de produits persistants. Comme on vient de le voir, il existe des méthodes dont l'application permettrait d'atteindre en grande partie cet objectif.

Bien que la Conférence soit parvenue à la conclusion que, pour le moment, il n'est pas possible de fixer une date à partir de laquelle le rejet à la mer d'hydrocarbures persistants devrait complètement cesser, elle estime que ce rejet devrait, sauf quelques exceptions nécessaires, cesser à la date la plus rapprochée possible. La Conférence demande instamment à tous les gouvernements et à tous les organismes intéressés de faire tous leurs efforts pour créer les conditions dont dépend nécessairement l'application d'une telle interdiction en veillant à ce que les principaux ports soient munis des installations appropriées et à ce que leurs navires reçoivent les équipements nécessaires. La Conférence estime qu'il y aurait lieu de convoquer d'ici trois ans une nouvelle Conférence chargée de revoir la question à la lumière de l'expérience acquise à la suite de l'application des dispositions qu'elle recommande.

Résolution n° 2.

Application des principes de la Convention, autant qu'il est raisonnable et possible, aux navires non-soumis à la Convention.

La Conférence Internationale sur la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954,

DECIDE que :

Les Gouvernements des pays qui acceptent la présente Convention devront également, par la voie législative, ou de toute autre manière, appliquer

ports of adequate reception facilities for oil residues.

The only entirely effective method known of preventing oil pollution is the complete avoidance of the discharge of persistent oils into the sea and, as stated above, measures are possible which would enable this to be substantially achieved.

While the Conference have come to the conclusion that a date cannot be fixed at the present time by which there should be complete avoidance of the discharge of persistent oils into the sea, they consider that complete avoidance of the discharge of these persistent oils should, with certain necessary exceptions, be observed from the earliest practicable date and strongly urge all Governments and other bodies concerned to use their best endeavours to create the conditions upon which the observance of such a prohibition necessarily depends by securing the provision of adequate facilities in their main ports and the necessary arrangements in ships. This Conference are of opinion that a further conference to review the matter in the light of experience of the working of the arrangements recommended by this Conference should be held within three years.

Resolution 2.

The application of the principles of the Convention so far as is reasonable and practicable to the ships to which the Convention does not apply.

The International Conference on Pollution of the Sea by Oil, 1954,

RESOLVE :

That the Governments of countries which accept the present Convention should also, by legislation or otherwise, apply the provisions of the Conven-

door het uitpompen van ballastwater van andere schepen dan tankschepen te verminderen of te vermijden door gebruik te maken van doelmatige olieafscheiders of door andere methodes aan te wenden, zoals de bouw, in de havens, van inrichtingen geschikt tot het in ontvangstnemen van olierestanten.

De enig gekende, volledig doelmatige methode om verontreiniging door olie te voorkomen bestaat er in, ieder uitpompen van persistente olie te verbieden. Zoals hierboven werd uiteengezet bestaan er methodes die het bereiken van dit doel grotendeels mogelijk maken.

Hoewel de Conferentie tot de conclusie gekomen is dat het op dit ogenblik niet mogelijk is de datum vast te stellen waarop het uitpompen van persistente olie volledig zou moeten ophouden, is zij van mening dat dit uitpompen, behoudens enkele noodzakelijke uitzonderingen, zo spoedig mogelijk een einde moet nemen. De Conferentie verzoekt alle Regeringen en alle belanghebbende organismen hun best te doen om de voorwaarden tot stand te brengen die voor de toepassing van een dergelijk verbod noodzakelijk zijn en er te dien einde voor te zorgen dat de voornaamste havens van geschikte inrichtingen voorzien worden en dat de schepen de nodige uitrusting bezitten.

De Conferentie meent dat er binnen drie jaar een nieuwe conferentie dient bijeengeroepen, wier taak het zal zijn de kwestie te herzien in het licht van de ervaring opgedaan bij de toepassing van de bepalingen die zij aanbeveelt.

Resolutie n° 2.

De principes van het Verdrag, voor zover dit redelijk en mogelijk is, van toepassing maken op schepen waarop het verdrag niet toepasselijk is.

De Internationale Conferentie betreffende Verontreiniging van de Zee door Olie, gehouden in 1954,

BESLUIT als volgt :

De Regeringen van de landen die onderhavig Verdrag aannemen dienen ook, voor zover dit redelijk en mogelijk is, door middel van wetten of op

les dispositions de la Convention, autant qu'il est raisonnable et possible à toutes les catégories de bâtiments de haute mer immatriculés dans leurs territoires ou leur appartenant, qui ne sont pas soumis aux dispositions de la Convention, c'est-à-dire : les navires de guerre et autres navires non-immatriculés, les bâtiments utilisés provisoirement en tant qu'auxiliaires de la Marine, les bâtiments dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux et les bâtiments utilisés provisoirement par l'industrie de la pêche à la baleine.

Résolution n° 3.

Encouragement à la mise au point et à l'installation de séparateurs efficaces à bord des navires et à l'établissement d'une spécification des conditions à remplir par ces appareils.

La Conférence Internationale sur la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954,

DECIDE que :

Les gouvernements des Pays qui acceptent la présente Convention devront favoriser la mise au point de séparateurs efficaces et leur installation à bord des navires et devront établir une spécification des conditions à remplir par ces appareils.

Résolution n° 4.

Mise en service des installations de réception des déchets d'hydrocarbures aux ports de réparation et aux points de chargement de pétrole.

La Conférence Internationale sur la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954,

DECIDE que :

1. les ports de réparation devront être pourvus d'installations adéquates de réception pour les résidus d'hydrocarbures rejetés par les pétroliers et les navires autres que les navires-citerne.

2. sauf si des installations de réception pour les résidus d'hydrocarbures sont fournies par d'autres organismes, les Sociétés pétrolières intéressées devront, aussitôt que possible, mettre en service des installations de réception

tion so far as is reasonable and practicable to all classes of sea-going ships registered in their territories or belonging to them to which the provisions of the Convention do not apply, that is to say, warships and other unregistered ships, ships used for the time being as naval auxiliaries, ships of under 500 tons gross tonnage, and ships for the time being engaged in the whaling industry.

Resolution 3.

The encouragement of development and installation of efficient oily-water separators for use in ships and the preparation of a performance specification for such separators.

The International Conference on Pollution of the Sea by Oil, 1954.

RESOLVE :

That Governments of countries which accept the present Convention should encourage the development of efficient oily-water separators and their installation in ships, and should lay down a performance specification for such separators.

Resolution 4.

The provision of facilities for the reception of oil residues at repair ports and at oil-loading terminals.

The International Conference on Pollution of the Sea by Oil, 1954.

RESOLVE :

That 1. adequate facilities should be provided at repair ports for the reception of oil residues from tankers and dry-cargo ships, and

2. unless reception facilities for oil residues are provided by other bodies, the oil companies concerned should as soon as possible provide reception facilities at oil-loading terminals for which they are responsible and at which such

elke andere wijze, de verdragsbepalingen van toepassing te maken op alle categorieën van zeeschepen, in hun grondgebieden geregistreerd of hun toebehorend, welke aan de verdragsbepalingen niet onderworpen zijn, d.w.z. op oorlogsschepen en andere niet-geregistreerde schepen, op schepen tijdelijk gebruikt als hulpschepen voor de marine, op schepen van minder dan 500 bruto-tonnemaat en op schepen voorlopig gebruikt door de industrie der walvisvangst.

Resolutie n° 3.

Aanmoediging tot het vervolmaken en het installeren van doelmatige olie-afscheiders aan boord van schepen en nauwkeurige vastlegging van de voorwaarden waaraan deze toestellen moeten voldoen.

De Internationale Conferentie betreffende verontreiniging van de zee door olie, 1954,

BESLUIT dat :

De Regeringen van de landen die tot het onderhavig Verdrag toetreden de vervolmaking van de doelmatige olie-afscheiders en de installatie er van aan boord van schepen zullen moeten aanmoedigen en de voorwaarden waaraan dergelijke apparaten dienen te voldoen nauwkeurig zullen moeten vastleggen.

Resolutie n° 4.

Het voorzien van ontvangst-inrichtingen voor olierestanten in de herstellingshavens en in de olielaadplaatsen.

De Internationale Conferentie betreffende verontreiniging van de zee door olie, 1954,

BESLUIT dat :

1. De herstellingshavens zullen moeten voorzien worden van doelmatige ontvangst-inrichtingen voor olierestanten afkomstig van tankschepen en van andere dan tankschepen.

2. Tenzij ontvangst - inrichtingen voor olierestanten door andere organismen geleverd worden, zullen de betrokken oliemaatschappijen zo spoedig mogelijk ontvangst-inrichtingen doen aanbrengen in de olie-laadplaatsen waar

aux points de chargement du pétrole dont elles sont responsables et où de telles installations ne sont pas encore adéquates en particulier aux points de chargement du pétrole brut.

Résolution n° 5.

Préparation des instructions sur les moyens d'éviter la pollution par les hydrocarbures.

La Conférence Internationale sur la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954.

DECIDE que :

Les gouvernements devront veiller à la préparation, la publication et la mise en circulation d'une ou plusieurs instructions explicatives destinées au personnel navigant des navires immatriculés dans leurs territoires et du personnel à terre de chargement et de déchargement du pétrole. Ces instructions devront exposer les précautions nécessaires pour éviter la pollution de la mer par le pétrole, et notamment les mesures requises pour que les navires puissent respecter les dispositions de la présente Convention. Des exemplaires en seront envoyés aux Nations Unies.

Résolution n° 6.

Adoption de mesures transitoires, en attendant l'entrée en vigueur de la Convention.

La Conférence Internationale sur la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954.

DECIDE que :

En attendant l'entrée en vigueur de la présente Convention, les Gouvernements devront prendre des mesures immédiates, par voie législative ou de toute autre façon, visant à ce que :

a) tous les navires soient équipés, si nécessaires, d'installations propres à prévenir les fuites de fuel-oil et d'huile diesel lourde auxquelles la Convention se réfère, dans les fonds de cales dont le contenu est rejeté à la mer sans avoir passé par un séparateur ;

facilities are not yet adequate, in particular at those oilloading terminals from which crude oil is shipped.

Resolution 5.

The preparation of manuals of guidance for the avoidance of oil pollution.

The International Conference on Pollution of the Sea by Oil, 1954.

RESOLVE :

That Governments should arrange for the preparation, publication and distribution of an explanatory manual or manuals for the guidance of those serving in ships registered in their territories and of shore personnel who are engaged in the transfer of oil to and from ships. These manuals should set out the steps which are necessary for the avoidance of pollution of the sea by oil, including those required to enable ships to comply with the provisions of the present Convention. Copies should be sent to the United Nations.

Resolution 6.

Interim measures pending the coming into force of the Convention.

The International Conference on Pollution of the Sea by Oil, 1954.

RESOLVE :

That pending the coming into operation of the present Convention Governments should take immediate steps, whether by legislation or otherwise, to secure :

a) the making of arrangements where necessary in ships to prevent the escape of fuel oil and heavy diesel oil, as defined in the Convention, into bilges the contents of which are discharged into the sea without being passed through an oily-water separator ;

voor zij verantwoordelijk zijn en waar dergelijke installaties nog niet doelmatig ingericht zijn, inzonderheid in de plaatsen waar ruwe olie aan boord geladen wordt.

Resolutie n° 5.

Vorbereiding van handleidingen over de middelen ter verspreiding van verontreiniging door olie.

De Internationale Conferentie betreffende verontreiniging van de zee door olie, 1954.

BESLUIT dat :

De Regeringen zullen moeten zorgen voor de voorbereiding, de bekendmaking en de verspreiding van een of meer verklarende handleidingen bestemd voor het varende personeel van de in hun gebied geregistreerde schepen en van het personeel aan wal dat betrokken is bij het laden en lossen van olie. Deze handleidingen zullen de voorzorgen beschrijven die nodig zijn ter vermindering van de verontreiniging van de zee door olie, en inzonderheid de maatregelen welke dienen genomen opdat de schepen de bepalingen van het onderhavig Verdrag zouden kunnen nakomen. Exemplaren hiervan zullen aan de Verenigde Naties gezonden worden.

Resolutie n° 6.

Nemen van overgangsmaatregelen in afwachting van de inwerkingtreding van het Verdrag.

De Internationale Conferentie betreffende verontreiniging van de zee door olie, 1954.

BESLUIT dat :

In afwachting van de inwerkingtreding van het onderhavig Verdrag, de regeringen onmiddellijk maatregelen zullen moeten nemen, langs wetgevende weg of op een andere wijze, ten einde te verzekeren dat

a) alle schepen, zo nodig, uitgerust worden met installaties waardoor het wegvloeien van stookolie en zware dieselolie naar vullings, waarvan de inhoud in zee wordt uitgepompt zonder door een olie-afscheider te zijn geleid, wordt voorkomen.

- | | | |
|---|--|---|
| b) leurs ports soient pourvus d'installations de réception pour les résidus d'hydrocarbures plus importantes là où elles sont insuffisantes ;

c) les principes de la Convention qui interdisent le rejet à la mer d'hydrocarbures ou d'eaux polluées par les hydrocarbures, soient respectés autant qu'il est raisonnable et possible. | b) the increased provision of facilities in their ports for the reception of oil residues, where such facilities are at present inadequate ;

c) the following so far as may be reasonable and practicable, of the other principles of the Convention. | b) hun havens voorzien zouden worden van omvangrijker ontvangst-inrichtingen voor de olierestanten, daar waar die thans ontoereikend zijn.

c) de beginselen van het Verdrag waarbij verboden wordt olie of oliehoudend water in zee uit te pompen, zoveel als redelijk en mogelijk blijkt zouden worden nagekomen. |
|---|--|---|

Résolution n° 7.

Institution de commissions nationales sur la pollution par les hydrocarbures.

La Conférence Internationale sur la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954,

DECIDE que :

Les Gouvernements devront instituer des Commissions Nationales destinées à étudier d'une façon suivie la question de la pollution par les hydrocarbures, à recommander des mesures pratiques pour la prévenir et à effectuer, à cette fin, toutes les recherches nécessaires.

Résolution n° 8.

Centralisation et diffusion par l'entremise d'un organe approprié des Nations Unies de renseignements d'ordre technique sur la pollution par les hydrocarbures.

La Conférence Internationale sur la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures, 1954,

DECIDE que :

Les Nations Unies, qui ont déjà étudié le problème de la pollution, devraient être priées de recueillir, analyser et diffuser les renseignements relatifs à la pollution par le pétrole dans divers pays, en particulier, les informations d'ordre technique sur les installations portuaires pour la réception de résidus d'hydrocarbures et sur les résultats des recherches effectuées sur le problème de la pollution par les hydrocarbures dans son ensemble. Elles devraient être également priées d'étudier ce problème de façon suivie.

Resolution 7.

The creation of national committees on oil pollution.

The International Conference on Pollution of the Sea by Oil, 1954,

RESOLVE :

That Governments should create national committees to keep the problem of oil pollution under review and recommend practical measures for its prevention, including the carrying out of any necessary research.

Resolution 8.

The collection and dissemination by the appropriate organ of the United Nations of technical information about oil pollution.

The International Conference on Pollution of the Sea by Oil, 1954,

RESOLVE :

That the United Nations who have already had the question of oil pollution under consideration, should be asked to undertake the collection, analysis and dissemination of information about oil pollution in various countries, and in particular technical information about port facilities for the reception of oily residues and the results of research into the problem of oil pollution generally ; and to keep the problem under review.

Resolutie n° 7.

Instelling van nationale commissie in zake verontreiniging door olie.

De Internationale Conferentie betreffende verontreiniging van de zee door olie, 1954,

BESLUIT dat :

De regeringen Nationale Commissies dienen in te stellen die de kwestie van de verontreiniging door olie voortdurend zullen onderzoeken, praktische maatregelen ter vermindering daarvan zullen aanbevelen en, met het oog hierop, alle nodige opzoeken zullen doen.

Resolutie n° 8.

Verzameling en verspreiding, door tussenkomst van een geschikt orgaan der Verenigde Naties, van technische inlichtingen betreffende verontreiniging door olie.

De internationale Conferentie betreffende verontreiniging van de zee door olie, 1954,

BESLUIT dat :

De Verenigde Naties, die het vraagstuk van de verontreiniging reeds bestudeerd hebben, er zouden moeten om verzocht worden in verschillende landen inlichtingen betreffende de verontreiniging door olie in te winnen, te analyseren en te verspreiden, inzonderheid de technische inlichtingen omtrent de haveninrichtingen voor ontvangst van olierestanten en omtrent de resultaten van de opzoeken welke verricht werden in zake het probleem der verontreiniging door olie in het algemeen. Zij zouden er eveneens moeten om verzocht worden dit vraagstuk aanhoudend te bestuderen.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 15 septembre 1955, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la convention internationale pour la prévention contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, des annexes, de l'acte final et des résolutions, signés à Londres, le 12 mai 1954 », a donné le 17 octobre 1955 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observations.

La chambre était composée de

MM. F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président ;

J. COYETTE et G. VAN BUNNEN, conseillers d'Etat ;

L. FREDERICQ et J. LIMPENS, assesseurs de la section de législation ;

G. PIQUET, greffier-adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. LEPAGE.

Le Greffier, — De Griffier,
(s./w. get.) G. PIQUET.

Pour expédition délivrée au Ministre des Affaires étrangères,

Le 19 octobre 1955.

Le Greffier du Conseil d'Etat.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 15^e September 1955 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, van de bijlagen, van de slotakte en van de resoluties, ondertekend op 12 Mei 1954, te Londen », heeft de 17^e October 1955 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

HH. F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter ;

J. COYETTE en G. VAN BUNNEN, raadsheren van State ;

L. FREDERICQ en J. LIMPENS, bijzitters van de afdeling wetgeving ;

G. PIQUET, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. LEPAGE.

Le Président, — De Voorzitter,
(s./w. get.) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Buitenlandse Zaken,

De 19^e October 1955.

De Griffier van de Raad van State.

R. DECKMYN.