

mentale consultative de la navigation maritime.

Article II

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

Article III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie,

Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article II

This Convention shall apply exclusively to pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a Contracting State and to preventive measures taken to prevent or minimize such damage.

Article III

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident.

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or

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

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

3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from

mellemstatlige rådgivende Søfartsorganisation.

Artikel II

Denne konvention finder udelukkende anvendelse på forureningsskade indtruffet på en kontraherende stats territorium, herunder dens sø-territorium, samt på forebyggende forholdsregler, der er taget for at forhindre eller formindske sådan skade.

Artikel III

1. Med de i denne artikels stk. 2 og 3 gjorte undtagelser er den, som på tidspunktet for hændelsen, eller, hvor hændelsen består af en række af begivenheder, på tidspunktet for den første af disse begivenheder var ejer af skibet, ansvarlig for enhver forureningsskade fremkaldt af olie, som er udflydt eller udtømt fra skibet som følge af hændelsen.

2. Ejeren er fritaget for ansvar, såfremt han beviser, at forureningsskaden

a) hidrører fra krigshandlinger, krigslignende operationer, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter eller

b) i det hele er forårsaget af en trediemand ved en handling eller en unkladelse med den hensigt at forvolde skade, eller

c) i det hele skyldes uagtsomhed eller anden retsstridig handling begået af nogen regering eller anden myndighed med hensyn til vedligeholdelse af fyr eller andre hjælpemidler for navigationen, for hvilke den er ansvarlig.

3. Såfremt ejeren beviser, at forureningsskaden helt eller delvis hidrører enten fra en