COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1972

I

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1972

I

1. CONSTITUTION 1972
   STATUTS 1972

---

2. REVISION OF THE 1957 INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEAGOING VESSELS

   REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1957 RELATIVE A LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

---

3. ERRATA

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

CONSTITUTION

1972 *

Article 1

The object of the Comité Maritime International is to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime and commercial law, maritime customs, usages and practices.

To this end it shall promote the establishment of National Associations of maritime law and shall cooperate with other international Associations or Organizations having the same object.

Article 2

The domicile of the Comité Maritime International is established in Antwerp, Belgium.

Article 3

1. The Comité Maritime International shall consist of National (or multinational) Associations, the objects of which conform to those of the Comité Maritime International and the membership of which is open to persons (individuals and bodies corporate) who either are involved in maritime and commercial activities or are specialists in maritime and commercial law. Member Associations should endeavour to present a balanced view of the various interests represented in their Association. Only one Association in each country shall be eligible for membership.

   A multinational Association is eligible for membership only if there is no National Association in any of its constituent countries.

(*) This new Constitution was carried by a unanimous vote of the delegates of the National Associations who attended the International Conference of the C.M.I. at Antwerp on June 6th and 7th 1972.

Editor's note: We are very much indebted to the Association Française du Droit Maritime for the translation in the French language of the English version of the above text.

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

STATUTS

1972 *

Article 1

Le Comité Maritime International a pour but de contribuer par tous travaux et moyens appropriés, à l'unification du droit maritime et commercial, ainsi que des coutumes, des usages et des pratiques en matière maritime.

Il favorisera à cet effet la création d'Associations nationales de droit maritime. Il collaborera avec d'autres Associations ou Organismes internationaux poursuivant le même but.

Article 2

Le siège du Comité Maritime International est fixé à Anvers, Belgique.

Article 3

1. Le Comité Maritime International se compose d'Associations nationales (ou multinationales), dont les buts sont conformes à ceux du Comité Maritime International et dont la qualité de membre est accordée à toutes personnes (personnes physiques et personnes morales) qui, ou bien, participent aux activités maritimes et commerciales, ou bien sont des spécialistes du droit maritime et commercial. Chaque Association membre s'efforcera de maintenir l'équilibre entre les divers intérêts représentés dans son sein. Une seule Association par pays est éligible en qualité de membre du Comité Maritime International. Une association multinationale n'est éligible en qualité de membre que si aucun des pays qui la composent ne possède d'Association nationale.

* Ces nouveaux statuts ont été adoptés par un vote unanime des délégués des Associations nationales ayant participé à la Conférence Internationale du C.M.I. tenue à Anvers les 6 et 7 juin 1972.

Note de l'éditeur : Nous remercions vivement l'Association Française du Droit Maritime d'avoir bien voulu traduire en langue française la version anglaise du texte ci-dessus.

2. Individual members of Associations may be appointed by the Assembly as Titulary Members of the Comité Maritime International upon the proposal of the Association concerned to the maximum number of twelve per Association. The appointment shall be of an honorary nature and shall be decided having regard to the services rendered by the candidates to the Comité Maritime International and to the position which they have achieved in legal or maritime affairs. Titulary members shall not be entitled to vote.
3. Nationals of States where no member Association has been formed who are interested in the objects of the Comité Maritime International may be admitted as temporary members but shall not be entitled to vote.
4. International Organizations which are interested in the object of the Comité Maritime International may be admitted as members but shall not be entitled to vote.

Article 4

The Authorities of the Comité Maritime International are :

a) the Assembly,
b) the Executive Council and,
c) the Administrative Council.

Article 5

The President of the Assembly is the President of the Comité Maritime International and is an ex-officio member of the Executive and Administrative Councils and of any Committee appointed by these Councils.

Article 6

The Assembly shall consist of all members of the Comité Maritime International; member Associations and Organizations shall be represented by one delegate, who may be accompanied by a maximum of two assistants.

Article 7

The officers of the Assembly shall be :

a) the President of the Assembly,
b) one or more vice-Presidents,
c) the Secretary-General (Executive),
d) the Secretary-General (Administrative) and,
e) the Treasurer.

2. Des membres individuels d'Associations peuvent être nommés membres titulaires du Comité Maritime International par l'assemblée sur proposition de l'Association intéressée, à raison de douze au maximum par Association. Cette nomination aura un caractère honorifique et sera décidée en tenant compte des services rendus au Comité Maritime International par les candidats et de la notoriété qu'ils auront acquise dans le domaine du droit ou des affaires maritimes. Les membres titulaires n'auront pas le droit de vote.
3. Les nationaux des Etats où une Association-membre n'a pas été créée mais qui portent de l'intérêt aux objectifs du Comité Maritime International, peuvent être admis comme membres temporaires mais n'auront pas le droit de vote.
4. Les Organisations internationales qui portent intérêt aux objectifs du Comité Maritime International peuvent être admises en qualité de membres, mais n'auront pas le droit de vote.

Article 4

Les organes du Comité Maritime International sont :

a) l'assemblée,

b) le conseil exécutif et

c) le conseil administratif.

Article 5

Le président de l'assemblée est le président du Comité Maritime International et il est membre de droit des conseils exécutif et administratif et de toute commission désignée par ces conseils.

Article 6

L'assemblée est composée de tous les membres du Comité Maritime International; les Associations et Organisations membres seront représentées par un délégué qui peut être accompagné de deux adjoints au maximum.

Article 7

Les membres du bureau de l'assemblée sont :

a) le président de l'assemblée,

b) un ou plusieurs vice-présidents,

c) le secrétaire général exécutif,

d) le secrétaire général administratif et,

e) le trésorier.

The President and the Vice-Presidents must be members of the Assembly. Any member Association whose representative is elected President or Vice-President may appoint an additional delegate to the Assembly.

The officers of the Assembly shall be elected for a period of three years and shall be eligible for re-election.

Article 8

The functions of the Assembly are :

a) To elect its own officers and the officers and members of the Executive and Administrative Councils; to appoint and to terminate the appointment of the Chief Legal and the Chief Administrative Officers.

b) to admit new members and observers,

c) to fix the rates of members' contribution to the Comité Maritime International,

d) to consider and, if thought fit, to approve the accounts and the budget,

e) to issue instructions to the Executive Council and to the Administrative Council,

f) to call International Conferences,

g) to amend this Constitution.

Article 9

The Assembly shall meet in March each year and also at any other time if requested by the President, by six of its member Associations or by the Secretary-General (Executive). At least eight weeks notice shall be given of such meetings.

Article 10

Matters to be dealt with by the Assembly, including nomination to vacant offices, shall be set out in the agenda accompanying notices of the meetings. Decisions may be taken on matters not set out in the agenda, other than amendments to this Constitution, provided no member present objects to such procedure.

In the Assembly each member Association represented in the Assembly shall have one vote.

All decisions of the Assembly shall be taken by a simple majority of those members present and voting. However, amendments to this Constitution shall require a majority of all member Associations. If a proposal for an amendment is not carried the Assembly may decide, by a simple majority, to reconvene with advance notice to all members of not less than eight weeks; at this second meeting decisions may be taken by a simple majority of those members present and voting.

Le président et les vice-présidents doivent être membres de l'assemblée. Toute association membre, dont le représentant a été élu président ou vice-président, a le droit de désigner un délégué supplémentaire à l'assemblée.

Les membres du bureau de l'assemblée sont élus pour un terme de trois ans et peuvent être réélus.

Article 8

Les fonctions de l'assemblée consistent à :

a) élire les membres de son bureau et les membres des conseils exécutif et administratif; désigner et révoquer le conseiller juridique principal et le conseiller administratif principal,

b) admettre de nouveaux membres et des observateurs,

c) fixer le montant de la cotisation des membres du Comité Maritime International,

d) examiner et, le cas échéant, approuver les comptes et le budget,

e) donner des instructions au conseil exécutif et au conseil administratif,

f) convoquer des Conférences Internationales,

g) modifier les présents statuts.

Article 9

L'assemblée se réunit chaque année en mars, et en outre à tout autre moment à la demande du président, de six de ses Associations membres ou du secrétaire général exécutif. Le délai de convocation est de huit semaines au moins.

Article 10

Les questions dont l'assemblée devra traiter, y compris les nominations à des charges vacantes seront exposées dans l'ordre du jour accompagnant la convocation aux réunions. Des décisions peuvent être prises sur des questions non inscrites à l'ordre du jour, exception faite de modifications aux présents statuts, pourvu qu'aucun membre présent ne s'oppose à cette façon de faire.

Chaque Association membre représentée à l'assemblée dispose d'une voix.

Toutes les décisions de l'assemblée sont prises à la majorité simple des membres présents et prenant part au vote. Toutefois, la majorité de toutes les Associations membres sera nécesaire pour modifier les présents statuts. Si une proposition de modification n'est pas acceptée, l'assemblée pourra, à la majorité simple, décider de tenir une autre réunion, huit semaines au moins après nouvelle convocation de tous les membres; lors de cette seconde réunion, la décision pourra être prise à la majorité simple des membres présents et ayant pris part au vote.

Article 11

The Executive Council shall consist of :

a) The Secretary-General (Executive),

b) the Secretary-General (Administrative),

c) Five members (whether or not they be members of the Assembly) appointed by the Assembly and,

d) the Chief Legal Officer, who may be the Secretary-General (Executive).

The Officers and members of the Executive Council shall be elected for a period of three years but shall be eligible for reelection.

Article 12

The functions of the Executive Council are :

a) To maintain contact with :
(i) the Officers of the Assembly,
(ii) the Member Associations,
(iii) appropriate Intergovernmental Organizations and other International Associations;

b) To prepare and circulate documents to
(i) Member Associations advising them of developments in the field of unification of maritime and commercial law and practice.
(ii) Intergovernmental Organizations and other International Associations informing them of the views of the Comité Maritime International on the subject in question;

c) To initiate new work within the objects of the Comité Maritime International, to appoint Sub- Committees and working groups to undertake such work and to supervise them;

d) To seek advice of specialists in its study of legal problems;

e) To widen the scope of membership of the Comité Maritime International;

f) To edit publications;

g) To carry into effect the decisions of the Assembly;

h) Generally to instruct the Chief Legal Officer in the performance of his duties.

Article 13

Four members of the Executive Council shall constitute a quorum. The Executive Council may, however, make decisions without a meeting having been convened provided that all members are consulted. All decisions shall be taken by a simple majority vote. The President or, in his absence, the Secretary-General (Executive) shall have a casting vote where the votes are equally divided.

Article 11

Le conseil exécutif est composé :

a) du secrétaire général exécutif,
b) du secrétaire général administratif,
c) de cinq membres (qu'ils soient ou non membres de l'assemblée) nommés par l'assemblée et,
d) du conseiller juridique principal, qui peut être le secrétaire général exécutif.

Les fonctionnaires et membres du conseil exécutif seront élus pour une période de trois ans mais sont rééligibles.

Article 12

Les fonctions du conseil exécutif sont :

a) de maintenir le contact avec
   (i) les membres du bureau de l'assemblée,
   (ii) les Associations membres,
   (iii) les Organisations Intergouvernementales et les autres Associations Internationales appropriées;
b) de préparer et de distribuer les documents
   (i) aux Associations membres en les tenant au courant de l'évolution dans le domaine de l'unification du droit maritime et commercial et de la pratique,
   (ii) aux Organisations Intergouvernementales et aux autres Associations Internationales en les informant des vues du Comité Maritime International sur le problème en question;
c) d'aborder l'étude de nouveaux travaux du domaine du Comité Maritime International, de créer à cette fin des commissions et des groupes de travail et de surveiller leur activité;
d) de demander l'avis de spécialistes dans l'étude de problèmes juridiques;
e) d'accroître l'importance attachée à la qualité de membre du Comité Maritime International;
f) d'éditer des publications;
g) d'exécuter les décisions de l'assemblée;
h) et généralement, de donner des instructions au conseiller juridique principal dans l'accomplissement de sa mission.

Article 13

Le conseil exécutif ne délibère valablement que si quatre de ses membres sont présents. Toutefois, le conseil exécutif peut prendre des décisions sans que les membres aient été convoqués à une réunion, pourvu que tous aient été consultés. Toute décision sera prise à la majorité simple des votes émis. En cas de parité de voix, celle du président ou, en son absence, celle du secrétaire général exécutif, est prépondérante.

The Executive Council may delegate to working groups such of its work as it thinks fit. Reports of such working groups shall be submitted to the Executive Council and to no other body.

Article 14

The Chief Legal Officer shall be responsible for the Secretariat of the Executive Council. He shall assist the Executive Council in the study of legal problems and organize and supervise the cooperation of National Associations and specialists.

Article 15

The Administrative Council shall consist of :

a) the Secretary-General (Administrative),
b) the Secretary-General (Executive),
c) the Treasurer and,
d) the Chief Administrative Officer, who may be a body corporate.

The Chief Administrative Officer may be the Secretary-General (Administrative) or the Treasurer or both.

The Officers of the Administrative Council shall be elected for a period of three years but shall be eligible for reelection.

Article 16

The functions of the Administrative Council are :

a) to convene all meetings of the Assembly and of International Conferences,
b) to prepare and circulate the agendas, minutes and reports of such meetings,
c) to make all necessary arrangements for such meetings,
d) to carry into effect the decisions of the Assembly and of the Executive Council.
e) to prepare the balance sheet and budget and to present the accounts not later than the 31st. of January of each year,
f) to circulate all relevant reports.

Three members of the Administrative Council shall constitute a quorum and all decisions shall be taken by a simple majority vote. The President or, in his absence, the Secretary-General (Administrative) shall have a casting vote where the votes are equally divided.

Article 17

The Comité Maritime International shall meet in International Conference upon the initiative of the Assembly and at least every four years for the purpose of discussing topics on an Agenda drawn up by the Assembly.

Le conseil exécutif peut, le cas échéant, déléguer une partie de sa tâche à des groupes de travail. Les groupes de travail feront rapport exclusivement au conseil exécutif.

Article 14

Le conseiller juridique principal est responsable du secrétariat du conseil exécutif. Il prêtera son concours au conseil exécutif pour l'étude des problèmes juridiques; il organisera et surveillera la coopération des Associations Nationales et des spécialistes.

Article 15

Le conseil administratif est composé :

a) du secrétaire général administratif,
b) du secrétaire général exécutif,
c) du trésorier et,
d) du conseiller administratif principal, qui peut être une personne morale. Le conseiller administratif principal peut être le secrétaire général administratif ou le trésorier, ou les deux.

Les membres du conseil administratif seront élus pour une période de trois ans mais sont rééligibles.

Article 16

Les fonctions du conseil administratif consistent à :

a) convoquer toutes les réunions de l'assemblée et des Conférences Internationales,
b) préparer et distribuer les ordres du jour, procès-verbaux et rapports de ces réunions,
c) prendre tous arrangements utiles en vue de ces réunions,
d) mettre en exécution les décisions de l'assemblée et du conseil exécutif,
e) dresser le bilan et le budget et présenter les comptes au plus tard le 31 janvier de chaque année,
f) distribuer tous rapports appropriés.

Le conseil administratif ne délibère valablement que si trois de ses membres sont présents. Toute décision sera prise par un vote à la majorité simple. Le président ou, en son absence, le secrétaire général administratif, aura voix prépondérante en cas de parité de voix.

Article 17

Le Comité Maritime International se réunira en Conférence Internationale à l'initiative de l'assemblée et au moins tous les quatre ans aux fins de délibérer des points de l'ordre du jour arrêté par l'assemblée.

The International Conference shall be composed of all members of the Comité Maritime International and such observers as are invited by the Executive Council.

Each member Association which has the right to vote may be represented by seven delegates, exclusive of members of the Assembly and Titulary Members. International Organizations members of the Comité Maritime International may be represented by two delegates.

Each National or multinational Association shall have one vote; no other members of the Comité Maritime International shall have the right to vote.

The right to vote cannot be delegated by one Association to another.

The resolutions of International Conferences shall be taken by a simple majority of the National or multinational Associations present and voting.

The President of the Assembly shall preside at International Conferences, or, in his absence, one of the vice-Presidents in order of seniority.

Article 18

The Chief Legal Officer and the Chief Administrative Officer shall receive a salary, as determined by the Assembly.

Officers of the Assembly and members of the Executive Council are entitled to claim travelling expenses when travelling exclusively on behalf of the Comité Maritime International.

La conférence internationale est composée de tous les membres du Comité Maritime International et éventuellement des observateurs invités par le conseil exécutif.

Chaque Association membre ayant droit de vote peut se faire représenter par sept délégués. Dans ce nombre ne sont compris ni les membres de l'Assemblée, ni les membres titulaires. Les organisations internationales membres du Comité Maritime International peuvent se faire représenter par deux délégués.

Chaque Association nationale ou multinationale, à l'exclusion des autres membres du Comité Maritime International, dispose d'une voix.

La délégation du droit de vote d'une association à une autre association est interdite.

Les résolutions des Conférences Internationales sont prises à la majorité simple des Association nationales ou multinationales présentes et ayant pris part au vote.

Les Conférences Internationales sont présidées par le président de l'assemblée ou, à défaut de celui-ci, par l'un des vice-présidents, selon leur rang d'ancienneté.

Article 18

Le conseiller juridique principal et le conseiller administratif principal seront rémunérés, suivant les décisions de l'Assemblée.

Les membres du bureau de l'assemblée et les membres du Conseil Exécutif ont droit au remboursement des frais de voyages, lorsque ces voyages auront été accomplis uniquement pour le compte du Comité Maritime International.

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE
TO PREPARE A REVISION OF THE
INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE

LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS

Signed at Brussels on October 10th 1957

INTRODUCTORY REPORT AND QUESTIONNAIRE

by Mr. Alex Rein, President of the International Subcommittee

At its last session, in Brussels on February 15, 1972, the Bureau Permanent of the CMI decided to initiate the preparations for a revision of the 1957 Limitation of Liability Convention.

A revision of this Convention is on the agenda of IMCO, and it may be expected that IMCO, in the course of the summer of 1972, will make arrangements for a study of the subject and that the CMI, among others, will be invited to present the views of the commercial interests involved.

The Constitution of the CMI is presently under revision, but it will take some time until a new procedure for CMI's activities has been agreed and put into operation. In the meanwhile the work must continue within the framework of the present Constitution and traditional CMI practice.

The Bureau Permanent, therefore, decided to establish an International Sub-Committee under the chairmanship of the undersigned for the purpose of studying the 1957 Convention with a view to enabling the CMI to advise IMCO to the extent which may be required.

***

Editor's note: We are very much indebted to the Association Française du Droit Maritime for the translation in the French language of the English version of the above text.

COMMISSION INTERNATIONALE
POUR LA PREPARATION DE LA REVISION DE
LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LA

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

Bruxelles, le 10 octobre 1957

RAPPORT INTRODUCTIF ET QUESTIONNAIRE

reçus de Monsieur Alex Rein, Président de la Commission Internationale

A sa dernière session, à Bruxelles, le 15 février 1972, le bureau permanent du C.M.I. décida d'entreprendre les travaux préparatoires d'une révision de la convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité.

La révision de cette convention est à l'ordre du jour de l'O.M.C.I. et on peut s'attendre à ce que l'O.M.C.I., au cours de l'été 1972, prenne des dispositions pour étudier le sujet, et que le C.M.I., entre autres, soit invité à présenter les opinions exprimées au nom des intérêts commerciaux en jeu.

La refonte des statuts du C.M.I. est, à l'heure actuelle, en cours, mais il faudra quelque temps avant qu'une nouvelle procédure régissant les activités du C.M.I. ait fait l'objet d'un accord et ait été mise en œuvre.

En attendant, le travail doit continuer dans le cadre des présents statuts et de la pratique traditionnelle du C.M.I.

Le bureau permanent, par conséquent, décida d'établir une sous-commission internationale dont la présidence revint au soussigné, pour étudier la convention de 1957 et mettre à même le C.M.I. de conseiller l'O.M.C.I. dans la mesure où ses avis seraient sollicités.

***

Note de l'éditeur : Nous remercions vivement l'Association Française du Droit Maritime d'avoir bien voulu traduire en langue française la version anglaise du texte ci-dessus.

In accordance with traditional CMI practice I have prepared the following Questionnaire which will be submitted to the National Associations as an initial step towards the formation of an International Subcommittee.

Member Associations are requested to kindly submit their replies to the Secretary-General not later than May 15, 1972, and to appoint their representative to the International Sub-Committee which is expected to convenue in the course of the summer or autumn of this year.

QUESTIONNAIRE

I.

1. THE NEED FOR REVISION

Has the 1957 Limitation Convention been ratified by your country ?

If so, please state whether a revision is called for and, should such be the case, for what main reasons.

If the Convention has not been ratified, please state the main reasons therefor and on what points the Convention should be modified in order to be acceptable.

II.

2. THE BASIC PRINCIPLES TO BE APPLIED FOR A REVISION

It is suggested that limitation of liability should be permitted only in respect of such excess of liability for which the person liable cannot reasonably be required to carry adequate insurance. It is not in the public interest, and in most cases of little benefit to the creditor, to endeavour to enforce liabilities which are uninsurable from a practical point of view. On the other hand, the fact that there is a ceiling encourages potential debtors to insure up to the ceiling which may be a higher amount than the one they would have chosen had there been no ceiling. This suggestion will entail a substantial increase of the limitation funds as compared with the 1957 Limitation Convention. It is suggested that the right of limitation if based on the principle of insurability should generally be accorded to all persons who become liable for certain claims for damage arising in connection with the operation of sea-going ships.

Finally, it is suggested that limitation should not be denied in cases where the person liable is guilty of fault or privity amounting to simple negligence only.

Selon la pratique traditionnelle du C.M.I., j'ai préparé le questionnaire suivant, qui sera soumis aux associations nationales comme une première étape vers la formation d'une sous-commission internationale.

Les associations membres sont priées de soumettre leurs réponses au secrétariat général, au plus tard le 15 juin 1972, et de nommer leur représentant à la sous-commission internationale qui se réunira probablement dans le courant de l'été ou de l'automne de cette année.

QUESTIONNAIRE

I.

1. LE BESOIN D'UNE REVISION

La convention de 1957 a-t-elle été ratifiée par votre pays ?

Dans l'affirmative, indiquez si une révision est réclamée, et dans ce cas, pour quelles raisons.

Si la convention n'a pas été ratifiée, exposez pour quelles raisons essentiellement la ratification n'a pas eu lieu et sur quels points la convention devrait être modifiée pour être acceptable.

II.

2. LES PRINCIPES FONDAMENTAUX A APPLIQUER POUR UNE REVISION

Il est proposé que la limitation de responsabilité ne devrait être permise que pour le montant de la responsabilité dépassant le seuil à partir duquel la personne responsable ne peut pas raisonnablement être tenue de fournir une assurance adéquate.

Il n'est pas dans l'intérêt général et, la plupart du temps, il est sans grand profit pour le créancier, d'essayer d'imposer des responsabilités qui ne sont pratiquement pas assurables.

D'un autre côté, le fait qu'il y ait un plafond de responsabilité encourage les débiteurs éventuels à s'assurer jusqu'à concurrence de ce plafond, qui peut être d'un montant plus élevé que celui qu'ils auraient choisi en l'absence de limitation. Cette proposition entraînerait, par rapport à la situation actuelle, un accroissement important du fonds de limitation prévu par la convention de 1957. Il est également proposé que le droit de limitation, s'il est fondé sur le principe de l'« assurabilité », devrait être en général accordé à toutes les personnes responsables de dommages résultant de l'exploitation de navires de mer.

Enfin, il est proposé que la limitation ne devrait pas être refusée dans le cas où la personne responsable est coupable d'une faute personnelle correspondant à une simple négligence.

3. GLOBAL LIMITATION

The 1957 Limitation Convention does not deal with the basis on which liability may be established. No revision is suggested on that point.

The Convention confers the right of limitation of liability on certain persons in respect of certain maritime claims. This is a global limitation in the sense that the person liable may limit his liability for all such claims arising on one distinct occasion by establishing one single limitation fund.

Certain claims which would have been subject to limitation under the terms of the 1957 Limitation Convention have been made the subject of separate international limitation conventions with the intention of excluding them from the system of global limitation. This applies to claims in respect of nuclear damage caused by nuclear ships (the 1962 Nuclear Ships Convention) and oil pollution damage caused by tankers (the 1969 Oil Pollution Convention). These conventions deal not only with the limitation of liability for such claims, but also with the conditions of liability.

It is reasonable to assume that separate limitation funds for various types of claims or the exclusion of certain claims from the global limitation system will increase the total cost of insurance and thus reduce the amount of insurance which can reasonably be required for the global limitation. If separate funds are established in respect of certain claims, for example claims for damage caused by hazardous cargo, such claims will receive preferential treatment at the expense of other claims.

It is suggested, therefore, that this Convention should establish a system of global limitation applicable to all limitable liability under other international conventions dealing with the basis of liability.

Question 3.1.

Should this Convention deal with the global limitation only, leaving it to other international conventions to deal with the basis for establishing liability for the various types of damage ?

Question 3.2.

Should the system of global limitation be maintained in respect of all limitable claims which, up to now, have not been made the subject of separate regulation by international convention ?

3. LIMITATION GLOBALE

La convention de 1957 sur la limitation ne traite pas du fondement de la responsabilité. Aucune révision n'est proposée sur ce point.

La convention confère le droit de limiter leur responsabilité à certaines personnes, à l'égard de certaines créances maritimes. C'est une limitation globale en ce sens que la personne responsable peut limiter sa responsabilité pour toutes les créances nées d'un même événement, en constituant un fonds de limitation unique.

Certaines créances, qui auraient été soumises à la limitation sous l'empire des dispositions de la convention de 1957 sur la limitation de responsabilité, ont fait l'objet d'un régime particulier en fonction de conventions internationales distinctes, avec l'intention de les exclure du système de limitation globale : il s'agit de créances pour dommages nucléaires causés par des navires à propulsion nucléaire (convention de 1962 sur les navires nucléaires) et pour dommages causés par la pollution due aux hydrocarbures (convention de 1969 sur la pollution due aux hydrocarbures). Ces conventions ne traitent pas seulement de la limitation de responsabilité pour lesdites créances, mais aussi des conditions de responsabilité.

Il est raisonnable d'admettre que l'existence de fonds de limitation distincts pour des types de créances variés ou bien l'exclusion de certaines créances du système de limitation globale augmenteront le coût total de l'assurance et réduiront ainsi le montant de l'assurance qui peut être raisonnablement exigée pour la limitation globale. Si des fonds distincts sont établis pour certaines créances, par exemple pour les créances du chef de dommages causés par marchandises dangereuses, de telles créances recevront un traitement préférentiel aux dépens d'autres créances.

C'est pourquoi il est proposé que la convention devrait établir un système de limitation globale applicable à toute responsabilité pouvant être limitée selon d'autres conventions internationales concernant le fondement de la responsabilité.

Question 3.1.

Cette convention doit-elle traiter seulement de la limitation globale, laissant à d'autres conventions internationales le soin de traiter du fondement sur lequel est établie la responsabilité pour les différents types de dommages ?

Question 3.2.

Le système de limitation globale doit-il être maintenu pour toutes les créances pouvant être limitées qui, jusqu'à maintenant, n'ont pas fait l'objet de règlements séparés par convention internationale ?

Question 3.3.

Should certain claims be excluded from the system of global limitation and be made subject to separate limitation funds, either by new separate international conventions or by inclusion under the regime of existing separate international conventions such as the 1962 Nuclear Ships Convention or the 1969 Oil Pollution Convention ?

4. THE SYSTEM OF GLOBAL LIMITATION

The main features of the system of global limitation contained in the 1957 Limitation Convention appear in the provisions which determine (a) the liabilities subject to global limitation and (b) the principles for construction of the limitation fund. The main issues arising in these two contexts will be dealt with in Parts III and IV of this Questionnaire. The Convention also contains provisions dealing with procedure and other incidental matters. At the present stage, however, these matters can be left aside.

III.

5. LIABILITIES SUBJECT TO GLOBAL LIMITATION

In the 1957 Limitation Convention the question of what liabilities are subject to global limitation is determined by three different — but interrelated — criteria. First, the liability must have arisen from loss of life or personal injury (personal claims), or from loss of or damage to property, infringement of any rights, or removal of wreck (property claims). Second, the liability must have arisen, generally speaking, in connection with the operation of the ship. Third, the liability must have been incurred by the shipowner or certain other persons.

6. PERSONAL CLAIMS

The 1957 Limitation Convention provides that personal claims are subject to global limitation, but reserves a particular portion of the fund for such claims. Some of the personal claims may also be subject to a separate per capita limitation, cf. e.g. the 1961 Passenger Convention. This latter type of limitation is also well known in national law on civil liability.

Question 3.3.

Certaines créances doivent-elles être exclues du système de limitation globale et être soumises à des fonds de limitation distincts,

— soit par de nouvelles conventions internationales distinctes,

— soit par insertion dans le régime de conventions internationales particulières existantes, telles que la convention de 1962 sur les navires nucléaires, ou la convention de 1969 sur la pollution par les hydrocarbures ?

4. LE SYSTEME DE LIMITATION GLOBALE

Les caractéristiques principales du système de limitation globale contenu dans la convention sur la limitation de 1957 apparaissent dans les dispositions qui déterminent (a) les responsabilités soumises à la limitation globale, et (b) les principes retenus pour la constitution du fonds de limitation. Les questions les plus importantes résultant de ces deux ordres de dispositions seront traitées dans les parties III et IV du questionnaire. La convention contient aussi des dispositions traitant de la procédure et autres matières accessoires. Pour le moment, toutefois, ces questions peuvent être laissées de côté.

III.

5. RESPONSABILITES SOUMISES A LA LIMITATION GLOBALE

Dans la convention de 1957 sur la limitation, la question de savoir quelles sont les responsabilités soumises à la limitation globale est déterminée par trois critères différents, mais ayant des rapports entre eux.

En premier lieu, la responsabilité doit découler de la mort ou de la lésion corporelle d'une personne (dommages corporels), ou de la perte ou dommage à un bien, ou de l'atteinte à tous droits, ou de l'enlèvement d'épave (dommages matériels).

En deuxième lieu, la responsabilité doit être née, généralement, en rapport avec l'exploitation du navire.

En troisième lieu, la responsabilité doit avoir été encourue par le propriétaire du navire ou certaines autres personnes.

6. CREANCES DU CHEF DE DOMMAGES CORPORELS

La convention de 1957 établit que les créances du chef de dommages corporels sont soumises à une limitation globale, mais elle réserve une certaine part du fonds pour ces créances. Quelques unes de ces créances peuvent aussi être soumises à une limitation distincte « per capita », cf., (par exemple, la convention sur les Passagers de 1961). Ce dernier type de limitation est aussi bien connu dans le droit national sur la responsabilité civile.

It may be argued that liabilities for personal claims should always be limited on a « per capita » basis only. Assuming « per capita » limitation of personal claims, a supplementary global limitation may, however, be considered desirable as regards claims in respect of persons other than passengers or members of the crew; the total amount of such claims arising in any particular case cannot be reasonably predicted, and this may make it difficult to obtain satisfactory insurance.

Question 6.1.

Should a revised Convention contain provisions limiting liabilities in respect of personal claims ?

Question 6.2.

Assuming an affirmative answer to Question 6.1., should personal claims be limited on a « per capita » basis ?

Question 6.3.

If personal claims are made subject to "per capita" limitation, should all, or certain types of, personal claims also be subject to global limitation ?

7. PROPERTY CLAIMS

Under the 1957 Limitation Convention, global limitation in respect of property claims includes liabilities for the physical loss or damage itself as well as for consequential losses incurred by the owner or other person having interests attached to the property involved. Apparently, liabilities for certain economic losses not necessarily connected with physical damage are also included; the expression « infringement of any rights » seems to cover any contractual (e.g. charterparty) or other right recognized by law, e.g. infringement of the right to free and safe use of ports, canals or navigable waters. Although not expressly stated, liabilities for costs of preventive measures taken after an accident by the person whose property or right (or person) is thereby imperilled are apparently also subject to global limitation.

One group of property claims, claims for loss of or damage to cargo, may also be subject to a separate unit limitation (the 1924 Bills of Lading Convention and the 1968 Protocol). These conventions presuppose global limitation as well (Art. VIII of the 1924 Convention), but it may be argued, as in respect of personal claims subject to per capita limitation, that this is inappropriate. The deletion of

On peut affirmer que les responsabilités pour dommages corporels devraient toujours être limitées uniquement sur une base « per capita ». Une limitation globale supplémentaire peut, cependant, être tenue pour souhaitable à l'égard des créances relatives aux personnes autres que passagers ou membres de l'équipage; en effet le montant total de ces créances ne peut pas être raisonnablement prévu et une assurance satisfaisante serait difficile à obtenir.

Question 6.1.

Une convention révisée devrait-elle contenir des dispositions limitant les responsabilités pour dommages corporels ?

Question 6.2.

Si oui, les créances du chef de dommages corporels devraient-elles être limitées sur une base « per capita » ?

Question 6.3.

Si la limitation « per capita » s'applique à ces créances, toutes ou certaines catégories de ces créances devraient-elles aussi être soumises à une limitation globale ?

7. CREANCES DU CHEF DE DOMMAGES MATERIELS

Dans la convention de 1957, la limitation globale pour les créances nées des dommages matériels s'applique aux responsabilités pour perte ou dommage physique aussi bien que pour les pertes en résultant pour le propriétaire ou toute autre personne ayant des intérêts dans le bien. Apparemment, les responsabilités pour certaines pertes économiques sans rapport nécessaire avec des dommages physiques sont aussi soumises à la limitation globale; l'expression « atteinte à tous droits » semble recouvrir tout droit de nature contractuelle (par exemple, découlant d'une charte-partie) ou tout autre droit reconnu par la loi (par exemple, atteinte au droit d'usage libre et sûr des ports, canaux ou voies navigables). Bien que cela ne soit pas prescrit, les responsabilités pour les frais dus à des mesures préventives prises après un accident par la personne dont les biens, les droits (ou la vie) sont par suite mis en péril, sont apparemment aussi soumises à la limitation globale.

Un seul groupe de créances du chef de dommages matériels, (celles pour perte ou dommages à la cargaison) peut être soumis à une limitation distincte par unité par la convention de 1924 et le protocole de 1968. Ces conventions appellent d'ailleurs une limitation globale (art. VIII de la convention de 1924), mais il peut être admis, comme pour les dommages corporels, que ce n'est pas judicieux.

this important group of cargo claims from the system of global limitation would undoubtedly have the same effect on the cost of insurance as suggested above under 3.

Question 7.1.

A person otherwise entitled to global limitation may incur liability for damage to the ship itself, e.g. where a charterer has loaded or discharged the goods or shipped dangerous goods. Should liabilities in respect of damage to the ship be subject to global limitation ?

Question 7.2.

Should liabilities in respect of losses consequential to the physical loss of or damage to property be subject to global limitation ?

Question 7.3.

Should « infringement of any rights » be deleted, or should it be restricted so as not to include contractual rights, or possibly be replaced by an enumeration of particular cases (e.g. blocking of ports, canals or navigable waters and other particular cases) ?

Question 7.4.

Should liabilities for the cost of preventive measures taken after an accident by a party likely to suffer loss or damage therefrom be subject to global limitation ? (With regard to the liable person's own costs of such nature, see below under 9.)

Question 7.5.

Should cargo claims subject to unit limitation be subject to global limitation ?

8. THE CONNECTION BETWEEN THE CLAIMS AND THE SHIP

The 1957 Limitation Convention, Art. 1 (1), sets out in great detail the particular connection between the ship and the claims which is required for global limitation. Subject to limitation are claims in respect of persons or goods on board the ship as well as claims arising from the act, neglect or default of any person on board the ship or other persons taking part in certain enumerated operations relating to the

Supprimer du système de limitation globale cet important groupe de créances nées de dommages à la cargaison aurait sans aucun doute un effet sur le coût de l'assurance, comme il a été proposé au § 3.

Question 7.1.

Une personne ayant droit, d'une autre manière, à la limitation globale peut encourir une responsabilité pour dommage au navire lui-même, par exemple au cas où un affréteur a chargé ou déchargé les marchandises ou a embarqué des marchandises dangereuses. Les responsabilités pour dommage au navire doivent-elles être soumises à la limitation globale ?

Question 7.2.

Les responsabilités pour pertes économiques de l'entreprise découlant de pertes matérielles ou de dommage à un bien doivent-elles être soumises à la limitation globale ?

Question 7.3.

L'expression « atteinte à tous droits » doit-elle être supprimée ou doit-elle être limitée de façon à ne pas inclure des droits de nature contractuelle, ou être remplacée par une énumération de cas particuliers (par exemple, encombrement de ports, canaux ou voies navigables, et autres cas particuliers) ?

Question 7.4.

Les responsabilités pour le coût de mesures préventives prises après un accident, par une partie susceptible, en raison de cet accident, de subir une perte ou un dommage, doivent-elles être soumises à une limitation globale ? (A l'égard des frais de cette nature supportée par la personne responsable, voir infra, § 9).

Question 7.5.

Les créances du chef de dommages à la cargaison soumises à une limitation à l'unité doivent-elles être soumises à une limitation globale ?

8. LE RAPPORT ENTRE LES CREANCES ET LE NAVIRE

La convention de 1957 sur la limitation, (art. 1, 1°), expose avec un grand luxe de détails le rapport particulier entre le navire et les créances qui est exigé pour la limitation globale. Sont soumises à la limitation les créances pour dommages à l'égard des personnes ou des marchandises à bord du navire, aussi bien que les créances pour dommages causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne

ship, for whom the owner (or other person entitled to global limitation) has vicarious liability. It is probable, however, that the group of claims subject to global limitation is somewhat enlarged by Art. 1(3), dealing with liability without fault by reason of ownership, possession, custody or control of the ship. Apparently, this provision covers, for instance, all liabilities imposed by national law or international conventions relating to the carriage in ships of hazardous cargo — some of which could perhaps fall outside the enumeration in Art. 1(1).

These detailed provisions can be seen to have caused difficulties in practice (cf. e.g. The « Tojo Maru » (1971) 1, Lloyd's Rep. 341), and for this and other reasons it is suggested that they should be simplified. One possible solution would be to use the general language contained in the 1967 Maritime Liens and Mortgage Convention Art. 4(1) : claims in respect of damage « occurring, whether on land or water, in direct connection with the operation of the vessel ».

Question 8.1.

Should the provisions describing the required connection between the ship and the claims subject to global limitation be amended or simplified ? If the answer is in the affirmative, please suggest how this should be done.

Question 8.2.

Should liabilities imposed by law relating to loss or damage occurring in connection with the carriage in ships of hazardous cargo (other than nuclear damage and oil pollution damage) be subject to global limitation ?

9. COST OF PREVENTIVE MEASURES

Under the 1957 Limitation Convention the cost of preventive measures taken after an accident by the person liable for the accident, or his insurer, cannot be claimed against the limitation fund. However, it is not in the interest of prevention of damage if no relief is given for such costs. The 1969 Oil Pollution Liability Convention allows the cost of preventive measures to be claimed against the fund, pari passu with claims in respect of oil pollution damage.

Question 9

Should cost of preventive measures incurred by the liable person be allowed as a claim against the limitation fund ?

à bord du navire ou d'autres personnes prenant part à certaines opérations concernant le navire, pour lesquelles le propriétaire (ou une autre personne ayant droit à limiter sa responsabilité) encourt une responsabilité du fait d'autrui. Il est probable, cependant, que le groupe de créances soumis à la limitation globale est quelque peu étendu par l'art. 1, § 3, traitant de la responsabilité sans preuve de faute dérivant de la propriété, la possession, la garde ou le contrôle du navire. Apparemment, cette disposition recouvre, par exemple, toutes les responsabilités imposées par la loi nationale ou les conventions internationales relatives au transport de marchandises dangereuses sur les navires, dont certaines pourraient échapper à l'énumération de l'article 1, 1°.

Ces dispositions détaillées ont causé des difficultés dans la pratique (cf. décision du « Tojo Maru », 1971, Lloyd's Rep. 341) et pour cette raison et pour d'autres, on propose de les simplifier. La solution pourrait être de recourir aux termes généraux utilisés par la convention de 1967 sur les hypothèques et privilèges maritimes, art. 4 (1) : « créances pour des dommages survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ».

Question 8.1.

Les dispositions décrivant la relation exigée entre le navire et les créances soumises à la limitation globale doivent-elles être amendées ou simplifiées ? Si, oui, comment ?

Question 8.2.

Les responsabilités imposées par la loi quant à la perte ou aux dommages survenus à la suite du transport de marchandises dangereuses (autres que dommages nucléaires ou dommages dus à la pollution par hydrocarbures) doivent-elles être soumises à limitation globale ?

9. COUT DES MESURES PREVENTIVES

Dans la convention sur la limitation de 1957, le coût des mesures préventives prises après un accident par la personne responsable de l'accident, ou son assureur, ne peut pas s'imputer sur le fonds de limitation. Cette disposition ne favorise pas les mesures préventives. La convention de 1969 sur la responsabilité pour pollution par les hydrocarbures permet que le coût des mesures préventives s'impute sur le fonds en même temps que les créances pour dommages causés par la pollution due aux hydrocarbures.

Question 9

Le coût des mesures préventives exposé par la personne responsable doit-il être considéré comme une créance sur le fonds de limitation ?

10. PERSONS ENTITLED TO GLOBAL LIMITATION OF LIABILITY

The 1957 Limitation Convention reserves the right of limitation for persons engaged in the operation of the ship, viz. the owner, manager, operator or charterer of the ship (including their servants). It is suggested that under a system of global limitation based on the principle of insurability (see above under 2) the right of limitation should depend on the fact that liabilities of a limitable nature have been incurred. Consequently, it does not appear appropriate to reserve the right of limitation only for certain of the persons running the risk of incurring such liabilities.

Question 10.1.

Should the right to global limitation be reserved for persons engaged in the operation of the ship ?

Question 10.2.

Limitable liabilities in respect of personal or property claims may be incurred by persons performing various types of work or services connected with the ship, e.g. by a shipyard repairing the ship, by an independent contractor or dock or port authority loading or discharging cargo, by a person undertaking salvage operations, etc. Should all or some of such persons be entitled to global limitation ?

Question 10.3.

Limitable liabilities in respect of personal or property claims may also be incurred by the shipper, consignee or owner of the cargo, e.g. liabilities for loss or damage occurring during loading or discharge of the goods or in connection with the carriage of hazardous cargo, or liabilities for damage to the ship. Under the 1957 Limitation Convention a charterer is entitled to global limitation of such liabilities. Should also the shipper, consignee and owner of the cargo be entitled to global limitation ?

IV.

11. PRINCIPLES FOR CONSTRUCTION OF THE GLOBAL LIMITATION FUND

Under the 1957 Limitation Convention the maximum limitation fund is 3,100 Francs Poincaré for each ton of the ships tonnage. Out of

10. PERSONNES AYANT DROIT A LA LIMITATION DE RESPONSABILITE GLOBALE

La convention de 1957 réserve le droit de limitation aux personnes engagées dans l'exploitation du navire, c'est-à-dire le propriétaire, l'armateur, l'armateur-gérant du navire, ou l'affréteur (y compris leurs préposés).

Il est proposé que, dans un système de limitation globale fondé sur le principe « d'assurabilité » (voir supra § 2), le droit de limitation devrait dépendre du fait que des responsabilités susceptibles d'être soumises à limitation, ont été encourues. En conséquence, il n'apparaît pas approprié de réserver le droit de limitation seulement à certaines des personnes risquant d'encourir de telles responsabilités.

Question 10.1.

Le droit à limitation globale doit-il être réservé aux personnes engagées dans l'exploitation du navire ?

Question 10.2.

Les responsabilités susceptibles d'être soumises à limitation pour des créances du chef de dommages corporels ou matériels peuvent être encourues par des personnes exécutant différentes sortes de travail ou de services en rapport avec le navire, par exemple, par un chantier réparant le navire, par un entrepreneur indépendant ou des autorités portuaires chargeant ou déchargeant la cargaison, par une personne entreprenant des opérations de sauvetage, etc... Toutes ou quelques-unes de ces personnes doivent-elles avoir droit à la limitation globale ?

Question 10.3.

Les responsabilités susceptibles d'être soumises à limitation pour des créances du chef de dommages corporels ou matériels peuvent être encourues aussi par le chargeur, le consignataire ou le propriétaire de la cargaison; il s'agit par exemple des responsabilités pour perte ou dommages survenant pendant le chargement ou le déchargement des marchandises ou en rapport avec le transport de marchandises dangereuses, ou des responsabilités pour dommages au navire. Sous l'empire de la convention sur la limitation de 1957, un affréteur a droit à la limitation globale : — le chargeur, le consignataire et le propriétaire de la cargaison doivent-ils, eux aussi, avoir droit à la limitation globale ?

11. PRINCIPES POUR LA CONSTITUTION DU FONDS DE LIMITATION GLOBALE

Sous l'empire de la convention de 1957, le montant maximum de la limitation est de 3.100 F Poincaré par tonneau de jauge du navire,

this, 2,100 Francs per ton are reserved for personal claims. The remaining 1,000 Francs per ton are shared between property claims and excess personal claims.

If limitation of liability is permitted only in respect of such excess of liability for which the person liable cannot reasonably be required to carry adequate insurance, the limitation fund should, logically, be in proportion to the ship's capacity of carrying insurance. It is suggested that the value of the ship is the best indication of such capacity. The value, however, is not a practical standard of measurement and the best approximation both to the value and to the damage risk represented by the ship is probably the size of the ship. And if size shall be the decisive factor the tonnage of the ship is as good as any other measurement.

The « limitation ton », as used by the 1957 Limitation Convention, should be substituted by the gross ton unit in the new International Convention (1969) on Tonnage Measurement of Ships. Under the said convention the data necessary for the calculation of the « limitation ton » will not be available. The previous « limitation ton » will constitute between 90 and 60 per cent of the new gross ton unit, depending on the type of ship.

Question 11.1.

Should the global limitation fund be computed on the basis of the ship's tonnage or on the basis of other criteria ?

Question 11.2.

If the ship's tonnage shall be maintained as the relevant criterion, should the « limitation ton » be substituted by the new gross ton ?

Question 11.3.

Should there be additional amounts for certain types of claims, such as personal claims, and if so, for what claims ?

12. MINIMUM AND MAXIMUM LIMITATION FUND

The 1957 Limitation Convention provides for a minimum limitation fund based on 300 tons, but for no maximum. Both the 1962 Nuclear Ships Convention and the 1969 Oil Pollution Convention have introduced ceilings to the fund, maximum amounts above which there shall be no liability.

dont 2.100 F par tonneau de jauge sont affectés au règlement des créances du chef de dommages corporels. Le reste, c'est-à-dire 1.000 F par tonneau de jauge, est partagé entre les créances du chef de dommages matériels et le surplus des créances du chef de dommages corporels.

Si la limitation de responsabilité est permise seulement à l'égard de la part du montant total des dommages-intérêts pour laquelle la personne responsable ne peut raisonnablement être tenue de fournir une assurance adéquate, le montant du fonds de limitation devrait logiquement être proportionnel à la capacité d'assurance du navire. Il est suggéré que la valeur du navire est la meilleure référence pour apprécier cette capacité. La valeur n'est cependant pas un étalon de mesure pratique et le meilleur moyen d'apprécier à la fois la valeur du navire et le risque de dommage est probablement la taille du navire. Or, si la taille doit être le facteur décisif, le tonnage du navire se révèle être aussi satisfaisant que toute autre mesure.

Le tonneau de jauge utilisé pour l'application de la convention de 1957 sur la limitation devrait être remplacé par l'unité de tonnage brut figurant dans la nouvelle convention internationale signée à Londres le 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires. Sous l'empire de ladite convention, les données nécessaires pour calculer le tonneau de jauge, tel qu'il est défini par la convention sur la limitation de responsabilité, ne seront pas disponibles. Le tonneau de jauge utilisé par la convention de 1957 sur la limitation représente entre 90 et 60 % du nouveau tonneau de jauge brute, selon le type de navire.

Question 11.1.

Le fonds de limitation globale devrait-il être calculé sur la base du tonnage du navire ou sur la base d'autres critères ?

Question 11.2.

Si le tonnage du navire doit être maintenu comme le seul critère, l'unité de tonnage définie par la convention sur la limitation doit-elle être remplacée par le nouveau tonneau de jauge brute ?

Question 11.3.

Devrait-il y avoir des montants supplémentaires pour certains types de créances, telles que les créances du chef de dommages corporels, et si oui, pour quelles créances ?

12. MINIMUM ET MAXIMUM DU FONDS DE LIMITATION

La convention de 1957 établit un fonds de limitation minimum calculé sur 300 tonneaux de jauge, mais il n'existe aucun maximum. La convention de 1962 sur les navires nucléaires et la convention de 1969 sur la pollution par les hydrocarbures ont prévu des plafonds pour le fonds de limitation, c'est-à-dire un montant maximum au-dessus duquel il n'y aura pas de responsabilité.

It is assumed that a minimum should be retained if the fund is to be calculated on the tonnage. The amount per ton which is reasonable in the higher tonnage brackets is clearly inadequate in respect of ships with small tonnage and large engine power.

If there is to be a maximum it must be based on insurability. In this context it is suggested that insurability must mean technical facilities for insurance.

Question 12.1.

Should there be a minimum limitation fund regardless of the ship's tonnage or equivalent criterion ?

Question 12.2.

Should the amount per ton for the first X tons of any ship be higher than the amount per ton for the balance of the tonnage ?

Question 12.3.

Should there be a maximum limitation fund for large ships ?

13. FAULT OR PRIVITY OF THE PERSON LIABLE

Under the 1957 Limitation Convention the right of limitation is forfeited if there is « actual fault or privity » on the part of the person liable. Thus, with certain exceptions for servants, limitation of liability can only be invoked in respect of vicarious or strict liability and only where the person liable is not privy to the circumstances.

It is suggested that this rule be changed for several reasons.

If the limitation fund is to be equivalent to the amount which is reasonably insurable the liability in excess of such amount is of small benefit to the creditors. From the point of view of general prevention the privity rule is not entirely beneficial. The fact that even the smallest degree of negligence on the part of the person who carries liability results in loss of the right of limitation does not induce such a person to take an active part in operations which may entail liability. It is safer to be ignorant of what is going on. Finally, actions for the purpose of « breaking the limitation » are frequent, but relatively seldom successful. The cost of defending such actions is part of the cost of the insurance which could be more profitably applied.

It is suggested that a person should not forfeit his right of limitation unless he has been guilty of a qualified degree of negligence — gross negligence or wilful misconduct.

Or, un minimum devrait être retenu si le fonds devait être calculé d'après le tonnage. Le montant raisonnable calculé par tonneau pour les navires de gros tonnage est insuffisant pour les navires de petit tonnage et de grande puissance de moteur.

S'il faut un maximum, il doit être fondé sur ce qui peut être assuré. L'expression « ce qui peut être assuré » doit signifier ce qui dans la technique de l'assurance est facilement assurable.

Question 12.1.

Doit-il y avoir un fonds de limitation minimum sans avoir égard au tonnage du navire ou à des critères équivalents ?

Question 12.2.

Le montant par tonneau pour les X premiers tonneaux de n'importe quel navire doit-il être plus élevé que celui correspondant au restant du tonnage ?

Question 12.3.

Doit-il y avoir un fonds de limitation maximum pour les grands navires ?

13. FAUTE PERSONNELLE DE LA PERSONNE RESPONSABLE

Sous l'empire de la convention de 1957, le droit de limitation est exclu si la personne responsable a commis une faute personnelle. Ainsi, compte tenu de certaines exceptions concernant les préposés, la limitation de responsabilité ne peut être invoquée que dans le cas de responsabilité présumée ou du fait d'autrui et seulement si la personne responsable n'a pas eu connaissance des circonstances.

Cette règle doit être changée pour différentes raisons.

Si le fonds de limitation doit être équivalent au montant qui peut être raisonnablement assuré, la responsabilité qui excède ce montant apporte peu aux créanciers. Du point de vue de la prévention, la règle de la responsabilité pour faute n'est pas entièrement satisfaisante. Le fait que même le plus petit degré de négligence de la personne responsable entraîne la perte du droit de limitation n'engage pas cette personne à prendre une part active dans des opérations qui peuvent entraîner une responsabilité. Il vaut mieux pour elle être dans l'ignorance de ce qui se passe. De plus, des actions intentées dans le but d'écarter la limitation sont fréquentes, mais réussissent assez rarement. L'argent dépensé pour défendre à ces actions fait partie du coût de l'assurance et pourrait être employé avec plus de profit.

Je propose qu'une personne ne devrait pas perdre son droit de limitation à moins de s'être rendue coupable d'une grave négligence : faute lourde ou faute inexcusable.

Question 13.1.

Should limitation of liability be forfeited if there is actual fault or privity on the part of the person liable ?

Question 13.2.

What degree of negligence should be required in order to deny right of limitation ?

14. MISCELLANEOUS

Should other matters be discussed at this stage ?

Oslo, 15th March 1972 **Alex Rein.**

Question 13.1.

La limitation de responsabilité doit-elle être supprimée en cas de faute personnelle de la personne responsable ?

Question 13.2.

Quel degré de négligence devrait être requis pour refuser le droit de limitation ?

14. DIVERS

Doit-on étudier d'autres problèmes à ce stade de l'étude ?

Oslo, le 15 mars 1972.

Alex Rein.

LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS

REPLY

FROM THE DANISH MARITIME LAW ASSOCIATION TO THE QUESTIONNAIRE BY THE PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

The Danish branch of the Comité Maritime International has the pleasure of submitting the following comments and answers to Mr. Rein's Preliminary Report and Questionnaire concerning the revision of the international convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

I.

1. THE NEED FOR REVISION

The 1957 Limitation Convention has been ratified by Denmark. The Danish branch regrets that it is now felt necessary by IMCO to contemplate a revision of the 1957 Convention which only has existed and been in force for a very limited period of time.

The Danish branch finds that the limitation amounts contained in the 1957 Convention will in practically all cases be sufficient to cover such liability as may arise. This is especially true, since problems of oil pollution have been covered by a separate convention. Also in the very few cases in which losses exceed the limitation amounts mentioned in the 1957 Convention the question is one of deciding which of the insurance companies should pay. Thus there are no major social implications of the limitation amounts now contained in the convention.

II.

2. THE BASIC PRINCIPLES TO BE APPLIED FOR A REVISION

The Danish branch is of the opinion that rules of this kind should not be revised every few years. If a need is felt for revising the limitation amounts from time to time, this ought not to also give

rise to a revision of basic legal principles. It is suggested therefore that a procedure for revision of the limitation amounts other than the calling of a general international conference with the competence to revise the whole of the convention should be devised.

The only point on which there is a real need for revision at present is the problem arising in relation to the convention on the liability for oil damage and similar conventions which may be concluded in the future. It seems necessary to include a provision in the 1957 Convention which makes it possible to except certain specified claims from the global limitation rules in the 1957 Convention and to subject such claims to specific regimes of limitation.

3. GLOBAL LIMITATION

3.1. The limitation convention should deal with the global limitation only and leave it to other international conventions to deal with the basis for establishing liability.

3.2. Yes, the system of global limitation should be maintained in respect of all limitable claims which have not been made the subject of separate regulation by international convention up to now or which according to future conventions are specifically excepted from the convention.

3.3. It would of course be preferable if all problems of limitation could be included in one convention. However, it is not thought practically possible to arrive at such a solution, and it is thought that provision has to be made for making limited and specified exceptions from the limitation convention such as the 1969 Oil Pollution Convention.

4. THE SYSTEM OF GLOBAL LIMITATION

The Danish branch agrees with the point of view expressed under this heading.

III.

6. PERSONAL CLAIMS

6.1. The convention should also in the future contain provisions limiting liabilities in respect of personal claims.

6.2. Apart from passenger claims the limitation should not be on a per capita basis.

6.3. All personal claims should be subject to global limitation whether a per capita limitation has been made, such as is the case in relation to passengers or not.

7. PROPERTY CLAIMS

As a general comment the Danish branch is of the opinion that property claims should be subjected to limitation whenever the person liable may be regarded as operator of a ship or as having taken over certain activities which traditionally have formed part of the operation of a ship.

7.1. Liability in respect of damage to the ship itself should not be subject to global limitation.

7.2. Liabilities in respect of losses consequential to the physical loss of or damage to property should be subject to global limitation. The extent of such liability differs very much from country to country, and it seems more reasonable that the persons who have a possibility for foreseeing these damages should carry any risk exceeding the global limitation.

7.3. No restriction should be made with regard to the right of limiting damages relating to infringement of any rights.

7.4. Liabilities for the cost of preventive measures should be subject to global limitation.

7.5. Cargo claims subject to unit limitation should be subject to global limitation as well.

8. THE CONNECTION BETWEEN THE CLAIMS AND THE SHIP

8.1. It would be welcome if a way of simplifying the provisions describing the required connection between the ship and the claims which are subject to global limitation could be found. The wording used in the Maritime Liens and Mortgages Convention, Art. 4, is acceptable, although it is not thought that this wording will solve the problem which arose in the « Tojo Maru » case.

8.2. Liabilities imposed by law relating to loss or damage occurring in connection with the carriage of hazardous cargo should be subject to global limitation, but it may be that such liabilities will have to be regulated in a separate convention in the same way as oil pollution damage.

9. COST OF PREVENTIVE MEASURES

9. Yes, cost of preventive measures incurred by the liable person should be allowed as a claim against the limitation fund.

10. PERSONS ENTILED TO GLOBAL LIMITATION OF LIABILITY

10.1. The right of global limitation should be reserved for persons engaged in the operation of the ship. Operation should in this respect be understood to comprise all activities which traditionally have been

performed by the shipowner even if they have in practice been taken over by others.

10.2. See the comment under 10.1.

10.3. Also the shipper, consignee and owner of the cargo should be entitled to global limitation. See however answer under 7.1.

IV.

11. PRINCIPLES FOR CONSTRUCTION OF THE GLOBAL LIMITATION FUND

11.1. The global limitation fund should be computed on the basis of the ship's tonnage.

11.2. The limitation ton should not at present be substituted by the new gross ton. It is not likely that the Convention of 1969 on tonnage measurement of ships will come into force in the near future. It might be advisable to have some way of an easy revision of the convention on this point which could be used in case the principles of measurement contained in the 1969 Convention on tonnage measurement should come into more general use.

11.3. The system of the 1957 Convention with regard to additional amounts for personal claims is acceptable even in the future. However, if the general limitation amount is raised so much that excess amounts are uninsurable, no basis seems to exist for having additional amounts for personal claims.

12. MINIMUM AND MAXIMUM LIMITATION FUND

12.1. There should be a minimum limitation fund regardless of the ship's tonnage.

12.2. No need is thought to exist for a higher amount per ton for the first X tons of the ship.

12.3. If the limitation amount is raised to the highest amount insurable, it seems necessary to have a maximum limitation fund for large ships.

13. FAULT OR PRIVITY OF THE PERSON LIABLE

13.1. The right to limitation of liability should be forfeited if there is fault or privity on the part of the person liable, but only if the fault amounts to gross negligence or wilful misconduct.

13.2. See answer to 13.1.

Copenhagen, 6th June 1972. Allan Philip.

Danish Maritime Law Association.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

REPONSE

DE L'ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME AU QUESTIONNAIRE DU PRESIDENT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE

I.

1. LE BESOIN D'UNE REVISION

La Convention n'a pas encore été ratifiée par l'Italie. Il ne semble pas qu'il y ait des raisons de fond particulières qui s'opposent à cette ratification. En ce qui concerne les modifications éventuelles à cette Convention, l'Association Italienne renvoie aux observations faites ci-après.

II.

2. LES PRINCIPES FONDAMENTAUX A APPLIQUER POUR UNE REVISION

Le questionnaire part d'une position du problème de la limitation qui diffère de la position traditionnelle qui se fondait sur la distinction entre « patrimoine de terre » et « patrimoine de mer », alors qu'il était entendu que seul ce dernier devait s'entendre exposé aux aléas de l'aventure maritime.

Ce principe a connu de nombreuses exceptions, par suite de quoi l'institution juridique de la limitation s'est trouvée sensiblement altérée par rapport à sa position originaire. Toutefois, on n'a pas abandonné, jusqu'ici, en tout cas, la conception qui se trouvait à sa base quant au fond, tout au moins dans les Conventions.

Le questionnaire met en avant une position du problème partant de la notion d'« assurabilité »; la responsabilité devrait trouver une limite là où la possibilité d'assurer des responsabilités excédentaires s'avérerait, soit impossible, soit si coûteuse qu'elle ne pourait être acceptable pour l'économie générale.

Cette position du problème implique la tendance à faire rentrer dans la sphère de la limitation toutes les responsabilités, quels que soient ceux qui les aient encourues, dont la caractéristique serait de se heurter à une « limite d'assurabilité ».

Il ne semble pas qu'une telle position puisse être suivie.

La limitation a sa raison d'être dans la situation spéciale où l'expédition maritime peut se trouver. C'est dans cette sphère, c'est-à-dire dans la possibilité de distinguer dans le patrimoine du responsable une partie qu'il serait logique de soustraire aux aléas de l'aventure maritime, que se trouve la justification rationnelle d'une limite de responsabilité reliée à la valeur du navire. Si l'on s'écarte de cette position du problème, se référer au navire est dépourvu de tout sens puisque la possibilité ou non d'assurer certains risques et le coût correspondant ne sont aucunement en rapport avec le navire, sa jauge et sa valeur, ou tout au moins ne sont que dans un rapport très lointain avec eux.

Par ailleurs, si la notion d'« assurabilité » ne peut être utilisée comme base logique de la limitation, qui doit rester liée à la distinction entre patrimoine de mer et patrimoine de terre. et être, par conséquent, rapportée à la valeur du navire, cette notion pourra servir comme critère interne pour la détermination de la sphère dans laquelle il conviendra d'appliquer le principe de limitation susdit.

En effet, s'il est constaté qu'on peut toujours assurer la responsabilité jusqu'à concurrence de la valeur effective du navire (comme c'est d'ailleurs, de règle, le cas), il n'y a aucun motif de fixer une « limite de responsabilité » qui, par le truchement de l'application forfaitaire par tonne, finirait par réduire la dette au-dessous de la susdite valeur effective du navire.

Il semble à notre Association que la solution suivante pourrait être proposée :

— la limite de responsabilité est celle de la valeur effective du navire en parfait état, mais, en tout cas, elle ne peut jamais être inférieure au montant résultant de l'application du critère forfaitaire prévu à l'art. 2 de la Convention.

Il est évident que la preuve de la valeur effective du navire (pour autant qu'on assume que cette valeur est supérieure à la valeur résultant de l'application du critère forfaitaire) reste à la charge de la personne qui a intérêt à prouver cette valeur.

3. LIMITATION GLOBALE

3.1. La Convention devrait se limiter, comme elle le fait actuellement, à établir une limitation de responsabilité, c'est-à-dire une somme limite pour les différentes espèces de dommages. Il serait dangereux de tenter d'introduire dans la Convention des dispositions relatives à la responsabilité et aux dommages ouvrant droit à réparation. Les divergences qui existent entre les diverses lois nationales sont très

sensibles, et il serait extrêmement difficile de ramener toutes ces lois à une règle unique.

Il est dès lors permis de croire qu'il ne faudrait introduire dans la Convention aucune disposition en matière de responsabilité. Celle-ci sera réglée par la loi nationale qui s'avérera applicable suivant les règles du droit international privé ou bien encore d'après celles de toute autre Convention que l'on stipulerait à cet égard.

3.2. Il ne semble pas opportun d'exclure de la limitation globale des variétés particulières de dommages. On n'aperçoit pas, en effet, le motif pour lequel il faudrait créer des situations de privilège au bénéfice de créanciers en fonction du genre de dommages qu'ils auraient soufferts sauf, bien entendu, ce que la Convention dispose elle-même en distinguant entre dommages aux personnes et dommages aux biens.

Le cas des dommages nucléaires et celui des dommages dus à la pollution présentent des caractéristiques particulières qui justifient l'opportunité de les réglementer d'une manière différente, en prenant aussi en considération le fait que le régime de responsabilité pour ce genre de dommages est profondément différent du régime normal. Il ne semble pas qu'il existe, en l'état actuel des choses, d'autres variétés de dommages dont les caractéristiques seraient si particulières qu'elles exigeraient une réglementation différente, à l'instar de ce que l'on a fait, comme on vient de le rappeler, pour les dommages nucléaires et pour les dommages causés par la pollution. S'il devait s'en présenter à l'avenir, il sera toujours possible d'y pourvoir dans le contexte d'une Convention séparée.

La réponse à cette question est donc affirmative.

3.3. Voir la réponse donnée à la question qui précède.

III.

6. CREANCES DU CHEF DE DOMMAGES CORPORELS

6.1. L'Association Italienne est d'accord pour maintenir le système actuel, d'après lequel il y aura une limitation globale pour les dommages personnels auxquels une quote-part du fonds de limitation total est, en tout cas, réservée, sans préjudice de la possibilité d'un concours éventuel sur la quote-part réservée aux dommages matériels, au cas où la quote-part réservée aux dommages corporels serait insuffisante.

Par application des principes énoncés au paragraphe II, le critère de l'« assurabilité » (c'est-à-dire la possibilité de couvrir le risque au moyen d'une prime raisonnable) pourrait suggérer l'opportunité d'augmenter le chiffre du montant-limite forfaitaire destiné à la réparation des dommages corporels.

6.2. L'Association Italienne estime qu'il n'est pas nécessaire de fixer une limitation « pro capite » pour les dommages subis par des person-

nes, sauf s'il s'agit de passagers. La limitation globale a des motifs différents de ceux qui justifient (ou qui peuvent justifier) la limitation « pro capite ». On est en présence de ces motifs (ou on peut soutenir que tel est le cas) lorsqu'il s'agit de passagers qui se trouvent par rapport au responsable dans les liens d'un rapport contractuel, qui s'exposent volontairement au risque et qui peuvent se couvrir au moyen d'une assurance. Par contre, ces mêmes motifs ne se rencontrent pas à l'égard des tiers, vis-à-vis desquels on ne peut soutenir que la limitation globale, qui relève (ou dont on peut soutenir qu'elle relève) des exigences fondamentales d'un bon fonctionnement de l'entreprise de navigation maritime .Ainsi se justifie donc le maintien de la limitation « pro capite » contenue dans la Convention de 1961 relative aux passagers, sans que, par contre, on puisse justifier une extension de cette limitation.

En ce qui concerne les membres de l'équipage, on pourrait observer qu'une limitation « pro capite » serait justifiée par le fait qu'ils se trouvent, eux aussi, dans les liens d'un rapport contractuel avec le responsable et que, s'exposant en pleine connaissance de cause à un risque, il leur serait loisible de s'assurer. Toutefois, en raison de la position particulière occupée par ces préposés et de la nature spéciale du rapport qui lie ceux-ci au responsable, rapport réglé par des Conventions internationales, il semble opportun de ne pas innover dans cette matière et de ne pas créer, par conséquent, une limite « pro capite » pour ce genre de créances.

6.3. L'Association Italienne estime que la limitation « pro capite » ne devrait pas exclure de la limitation globale les titulaires des créances correspondantes. Précisément parce que les deux limitations, « pro capite » et « globale », correspondent à deux exigences différentes, elles doivent s'appliquer toutes les deux, comme le dit d'ailleurs expressément la Convention de 1961 relative au transport de passagers et comme il résulte aussi de la Convention sur les connaissements maritimes de 1924 avec son Protocole de 1968.

Le créancier assujetti à la limitation « pro capite » participera à la réparation du fonds de limitation globale en y produisant la créance qui résultera de l'application préalable de la limitation « pro capite ».

7. CREANCES DU CHEF DE DOMMAGES MATERIELS

7.1. L'Association Italienne estime que les dommages causés au navire doivent toujours être exclus du système de limitation de la responsabilité, même quand le titulaire du droit d'invoquer la limitation serait un armateur ou, de quelque autre manière, quelqu'un qui ne serait pas le propriétaire du navire.

Pour des dommages de ce genre, l'armateur ou l'affréteur répondent à titre contractuel. Aussi ne semble-t-il pas équitable qu'ils ne puissent bénéficier d'une limitation en ce qui concerne leur responsabilité, ni que les tiers concourant sur le fonds de limitation aient à subir le

poids du concours des dommages du navire, puisque cela n'aurait certainement pas été le cas si le navire avait été géré par son propriétaire. Etant donné que le montant du fonds est objectivement rapporté, en tout cas, au jaugeage ou à la valeur du navire, il ne serait pas juste que la situation des créanciers puisse s'avérer différente selon que la gestion du navire aurait été conservée par le propriétaire ou qu'elle eût été laissée à un tiers.

7.2. La réponse est affirmative, en relation avec ce qui a été dit dans la réponse à la question 6.3.

7.3. L'Association Italienne estime que le texte de la Convention de 1957 ne devrait pas être modifié. Ce texte implique que tous les dommages, tant matériels que d'ordre contractuel, tant directs qu'indirects, rentrent dans le cadre de la limitation, et que les créanciers correspondants doivent concourir à la répartition du fonds.

Exclure du cadre de la limitation les dommages d'ordre purement contractuel signifierait, il est vrai, favoriser la situation des autres créanciers soumis à la limitation, lesquels obtiendraient ainsi une répartition plus avantageuse du fonds. Mais cette exclusion signifierait aussi une aggravation de la situation du responsable, lequel devrait répondre, sans limite, pour ces dommages, lesquels ne seraient, entre autres, que difficilement assurables dans une proportion suffisante en raison de leur nature et de leur imprévisiblité. En outre, à l'égard de ces dommages contractuels, le créancier pourrait finalement se trouver défavorisé, au cas où le responsable s'avérerait insolvable, du fait de ne pouvoir participer à la répartition du fonds; au contraire, il serait favorisé lorsque le responsable est une entreprise importante, pouvant alors poursuivre celle-ci sans limites.

En définitive, on ne voit pas pourquoi le responsable devrait bénéficier d'une limitation de sa dette (ou responsabilité) pour des dommages subis par des biens matériels ou par des personnes, et pourquoi ce bénéfice devrait lui être refusé pour des dommages qui, de toute façon, sont moins directs et immédiats, comme le sont les simples dommages contractuels.

7.4. Le créancier qui a pris des mesures de sauvegarde n'a, en substance, fait qu'agir dans l'intérêt de la masse des créanciers. Il est donc juste que le remboursement total du coût de ces mesures lui soit garanti et non pas seulement la quote-part qu'il pourrait obtenir sur le plan de la répartition du fonds.

Mais il convient de se soucier des conséquences négatives éventuelles pour le créancier, qui pourraient dériver de l'exclusion d'une telle créance du bénéfice de la limitation et, par conséquent, du fonds. Le débiteur pourrait être insolvable. En ce cas, il serait juste que le coût des mesures de sauvegarde soit supporté par la masse des créanciers.

La solution pourrait s'inspirer des principes suivants :

a) exclure que la créance ayant pour objet le coût de mesures de sauvegarde puisse être sujette à limitation;

b) établir que le responsable devra satisfaire une telle créance indépendamment de la constitution du fonds;

c) établir qu'au cas où la créance en question resterait sans couverture du fait de l'insolvabilité du responsable, ladite créance serait assortie d'un privilège, mise à la charge du fonds pour autant qu'on puisse raisonnablement estimer que les mesures de sauvegarde auraient bénéficié à tous les créanciers.

7.5. La réponse est affirmative, pour les raisons exposées sub 6).

8. LE RAPPORT ENTRE LES CREANCES ET LE NAVIRES

8.1. Le rapport entre le navire et les dommages soumis à limitation est suffisamment tiré au clair dans l'art. 1er, par. 1, de la Convention de 1957, dont il se dégage sans aucun doute possible qu'il doit s'agir de responsabilités dérivant de l'exploitation de l'entreprise maritime.

Le caractère analytique des dispositions des lettres a), b) et c) de ce même art. 1er indique clairement les cas et les circonstances dans lesquels sont soumises à la limitation des créances naissant de faits de personnes se trouvant à terre. Le critère reste toujours celui qui se rattache au déploiement d'activités liées à l'exploitation de l'entreprise maritime. Remplacer ces trois lettres de l'art. 1er par l'énoncé général proposé dans le questionnaire ne signifierait nullement que la disposition en serait rendue plus claire. Le problème soulevé à propos de l'affaire du « Tojo Maru » se poserait de toute façon, puisqu'il fallait établir si l'activité déployée par le scaphandrier à l'extérieur du navire devait ou non tomber sous le coup des activités inhérentes à l'exploitation de ce même navire.

Par conséquent, l'Association Italienne estime qu'il ne serait pas opportun de modifier la disposition contenue dans l'art. 1er.

8.2. La réponse est affirmative. Il paraît opportun de confirmer le principe d'après lequel la limitation globale doit couvrir, dans les limites du possible, tous les dommages liés aux opérations maritimes. Ceci correspond aux principes généraux qui justifient (s'ils la justifient) l'institution juridique de la limitation.

9. COUT DES MESURES PREVENTIVES

9.1. Il ne semble pas opportun d'établir que des dépenses supportées par le responsable ou par ses assureurs puissent être récupérées à charge du fonds. Ceci serait en contraste avec les principes fondamentaux d'après lesquels seuls des tiers peuvent participer à la répartition du fonds de limitation, pour des créances à charge du responsable.

Il est vrai que le responsable et son assureur pourraient avoir agi de telle sorte que les créanciers en auraient tiré avantage; mais il est certain qu'ils ont aussi agi dans leur propre intérêt et que l'avantage que ces créanciers peuvent en avoir tiré est purement accidentel et éventuel. Il ne semble pas qu'il faille se référer ici à la Convention de 1969 sur la pollution. Ce dernier phénomène, dans les cas envisagés par cette Convention, a des dimensions si vastes et les mesures à prendre sont d'une importance et d'un coût si considérables, qu'on comprend comment on se soit préoccupé d'en garantir, d'une façon ou d'une autre, le remboursement, afin d'éviter que les intéressés restent en défaut d'exercer une diligence suffisante.

10. PERSONNES AYANT DROIT A LA LIMITATION DE RESPONSABILITE GLOBALE

10.1. Compte tenu de ce qui a été dit au par. II, n° 2 ci-dessus, l'Association Italienne estime que la limitation ne devrait concerner que les personnes indiquées dans la Convention. Pour les autres personnes, physiques ou morales, qui pourraient être impliquées dans des responsabilités qui auraient une relation avec des opérations maritimes, on ne se trouve pas en présence des principes sur la base desquels, comme il est dit au n° 2, la limitation se justifierait.

10.2 et 10.3. La réponse est implicite dans ce qui vient d'être dit sub-10.1.

IV.

11. PRINCIPES POUR LA CONSTITUTION DU FONDS DE LIMITATION GLOBALE

Sans préjudice des observations faites au par. II, n° 2, suivant lesquelles l'Association Italienne ne peut se rallier au critère de l'« assurabilité » comme base du principe de la limitation (du reste, ce critère perd toute valeur substantielle quand on le fait correspondre avec la valeur ou avec les dimensions du navire) l'Association Italienne estime qu'il faut conserver la référence au navire et à son tonnage, comme paramètre à l'égard du montant du fonds de limitation. Comme cela a été indiqué au par. II, n° 2 ci-dessus, elle propose d'adopter comme limite la valeur du navire, mais avec, comme minimum, le montant résultant de l'application de la limite forfaitaire par tonne.

11.1. La réponse a déjà été donnée sur ce point : la référence au navire est le seul critère à adopter.

11.2. Si le critère qui doit servir à la détermination de la limite doit être rapporté aux dimensions du navire, il est opportun d'adopter le calcul suggéré par la Convention de 1969 sur les mesures du tonnage des navires. Il faudra naturellement tenir compte de la différence entre

les critères — l'ancien et le nouveau — s'il faut éventuellement modifier, proportionnellement, la limite par tonne de jauge.

11.3. La réponse est négative. La distinction contenue dans la Convention suffit.

12. MINIMUM ET MAXIMUM DU FONDS DE LIMITATION

12.1. Il est opportun de conserver un « minimum » pour le fonds de limitation, abstraction faite de la jauge; sans doute s'agit-il d'une exception qu'on apporte ainsi aux principes, mais elle se justifie par le fait que les petits bâtiments offrent des possibilités de danger qui ne trouveraient pas une couverture suffisante dans un fonds qui serait proportionné à leur jauge modeste.

12.2. et 12.3. Si l'on adopte le système de la double limite, c'est-à-dire celui de la valeur effective du navire à condition que cette valeur ne dépasse pas la somme résultant de la limite forfaitaire par tonne, on peut, raisonnablement, songer à établir que la seconde limite (c'est-à-dire celle par tonne de jauge) irait en diminuant au fur et à mesure qu'augmenterait le tonnage global, et qu'elle aurait, le cas échéant, un « plafond » maximal. En réalité, la valeur du navire (dont la limite par tonne de jauge entend être une estimation moyenne et forfaitaire) n'augmente pas dans la même proportion que la jauge; ainsi donc peut-on justifier le critère qui fixe une limite forfaitaire décroissante, à partir d'un certain tonnage.

La fixation du « plafond » maximal qui ne se concilierait guère avec les principes, pourrait se justifier dans un système tel que celui qui est proposé, dans lequel la valeur effective du navire constitue toujours la base fondamentale de la limitation.

13. FAUTE PERSONNELLE DE LA PERSONNE RESPONSABLE

Le questionnaire propose le problème de la faute (ou du concours de faute) personnelle de l'exploitant. Il fait remarquer qu'il est injuste que ce dernier soit déchu du bénéfice de la limitation même s'il n'a commis qu'une faute légère. La proposition consiste à modifier la Convention dans le sens que la faute personnelle ne ferait pas perdre le droit à la limitation, sauf quand il s'agit d'une faute atteignant un degré particulier de gravité, c'est-à-dire « gross negligence or wilful misconduct ». La solution proposée ne semble pas pouvoir être accueillie pour les raisons qui sont exposées ci-dessous dans les réponses aux questions suivantes.

13.1 et 13.2. Il ne semble pas que l'on puisse méconnaître, en principe, la nécessité, en présence de fautes personnelles, d'exclure le droit d'invoquer le bénéfice de la limitation. En effet, il faut observer qu'on peut admettre une limitation de la responsabilité de l'entrepreneur en relation avec les agissements des personnes dont doit répondre cet entrepreneur, mais qu'il n'en est pas ainsi à l'égard des propres

agissements de ce dernier. Seules les fautes des préposés que l'entrepreneur, nonobstant toute diligence de sa part, ne peut éviter, peuvent être invoquées par lui et justifier une atténuation de sa responsabilité à leur égard. Au contraire, quand il s'agit de ses propres fautes, l'entrepreneur est toujours en mesure de les éviter et s'il n'y parvient pas, il est juste qu'il réponde, surtout en ce qui concerne son patrimoine, pour les conséquences qui s'ensuivent.

On ne saurait, si l'on veut rester cohérent avec ces principes, justifier une diversité de traitement aux fins de la limitation selon que les fautes seraient légères ou graves. Ce n'est pas, en effet, la gravité de la faute qui est en jeu vis-à-vis du problème de la limitation, mais seulement le fait de « l'extranéité » ou non du responsable par rapport à cet entrepreneur.

A l'encontre de cette rigide prise de position de principe, on pourrait objecter (à l'appui de la proposition contenue dans le questionnaire) l'extrême facilité avec laquelle l'entrepreneur lui-même peut commettre une faute légère, par rapport à laquelle, par conséquent, ce même entrepreneur se trouverait placé dans la même condition d'« inévitabilité » où il se trouve par rapport aux fautes que peuvent commettre ses préposés.

Toutefois, l'adoption du critère proposé se heurte à de graves difficultés pratiques qui ont été mises en lumière par la jurisprudence de presque tous les pays, un critère qui est certes justifiable sur le plan de l'équité et qui a déjà été adopté dans de nombreuses lois nationales (y compris la loi italienne). En réalité, il s'agirait de distinguer entre faute légère et faute grave, entre négligence excusable et négligence inexcusable, entre fautes simples et fautes accompagnées d'une prévision (intentionnelles); toutes formules qui correspondent à des catégories juridiques qu'il est bien difficile d'appliquer dans la réalité des choses et dont il est presque impossible de donner une définition valable sur le plan international au point de permetrre d'arriver à une pratique uniforme. En ce qui concerne la pratique judiciaire, on est porté (bien qu'irrationnellement) à juger la gravité de la faute d'après la gravité des conséquences et selon que l'événement était ou non prévisible, d'après l'habileté et la capacité plus ou moins grandes de l'exploitant: ce qui dans ce dernier cas, porte à la conséquence absurde de rendre la position d'un exploitant habile et prévoyant plus lourde que celle d'un incapable et d'un imprévoyant.

Telles sont les raisons, à côté d'autres sur lesquelles on ne reviendra pas ici, qui ont dissuadé les rédacteurs de la Convention de 1957 d'adopter la discrimination actuellement proposée par le questionnaire. Ces raisons sont encore toujours valables aujourd'hui, et c'est pourquoi on entend exprimer ici, nonobstant les perplexités auxquelles il a été fait allusion plus haut, l'opinion qu'il convient de maintenir le critère de la Convention de 1957, qui est certainement celui qui serre de plus près les principes.

Rome, août 1972. Association Italienne de Droit Maritime.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

REPONSE

DE L'ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME AU QUESTIONNAIRE DU PRESIDENT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE

I.

1. LE BESOIN D'UNE REVISION

La Suisse a ratifié la Convention de 1957 et incorporé son contenu dans la législation nationale. Le système de limitation de la Convention de 1957 s'applique également au droit rhénan suisse.

Ni les Autorités suisses, ni les armements maritimes suisses, ni les assureurs maritimes suisses, n'ont exprimé des critiques à l'égard de la Convention de 1957 ou demandé une révision. Toutefois, les Autorités suisses se sont déclarées d'accord, en réponse à la demande du Gouvernement britannique de 1971, pour que l'incompatibilité qui peut exister entre la Convention de 1957 et celle de 1969 sur la responsabilité du propriétaire de navires en cas de pollution de la mer soit écartée par une déclaration ou un protocole additionnel.

II.

2. LES PRINCIPES FONDAMENTAUX A APPLIQUER POUR UNE REVISION

Comme du côté suisse le désir de révision n'a pas été exprimé, il est difficile de répondre ou de faire des propositions de révisions sur les principes de la Convention.

3. LIMITATION GLOBALE

3.1. La Convention devrait uniquement régler la limitation globale et ne pas traiter des responsabilités. Ce serait l'idéal, si les bases de la responsabilité du propriétaire du navire pouvaient être unifiées,

mais il semblerait qu'il est trop difficile d'aborder ce problème. Toutefois, la responsabilité délictuelle en cas d'abordage, cas le plus fréquent, est unifiée par la Convention de 1910.

3.2. Oui, le système de limitation globale devrait être maintenu.

3.3. En principe, non, et pour autant que d'autres Conventions spéciales ne règlent pas la limitation à titre de « lex specialis » comme celle de 1969 sur la pollution.

III.

6. CREANCES DU CHEF DE DOMMAGES CORPORELS

6.1. On peut se demander si la limitation globale devrait également s'appliquer en cas de mort ou de lésion corporelle d'un passager qui est déjà sujet à la limitation « per capita ».

6.2. Dans tous les cas, la limitation « per capita » devrait être maintenue en tenant compte des chiffres appliqués dans d'autres modes de transport de passagers, spécialement en matière aérienne.

6.3. Toutes les créances du passager devraient être couvertes par la limitation « per capita ».

7. CREANCES DU CHEF DE DOMMAGES MATERIELS

7.1. Toute personne qui répond pour un dommage à la place du propriétaire du navire devrait profiter de la limitation, et s'il s'agit d'une responsabilité envers le propriétaire lui-même, on peut concevoir l'application du système de limitation à cette personne.

7.2 Les dommages dits indirects devraient être couverts par la limitation.

7.3. La substance des cas énumérés dans la Convention de 1957 dans lesquels la limitation peut être invoquée ne devrait pas être bouleversée ou modifiée.

7.4. Tout dépend si les frais exposés sont considérés comme faisant partie du dommage.

7.5. Oui.

8. LE RAPPORT ENTRE LES CREANCES ET LE NAVIRE

8.1. Bien que l'on puisse dire « quita non movere », une rédaction plus simple ou plus claire des créances sujettes à la limitation serait désirable, mais ce souci rédactionnel ne devrait pas ouvrir la porte à une modification de substance.

8.2. Oui.

9. COUT DES MESURES PREVENTIVES

9. Si l'on admet le principe que tout auteur d'un dommage est obligé d'en diminuer les conséquences, il est difficile de concevoir que les frais exposés dans ce but pourront concourir avec les créances des victimes et ainsi diminuer leur dividende sur le fonds de limitation.

10. PERSONNE AYANT DROIT A LA LIMITATION DE RESPONSABILITE GLOBALE

10.1. Oui.

10.2. Non.

10.3. Non.

IV.

11. PRINCIPES POUR LA CONSTITUTION DU FONDS DE LIMITATION GLOBALE

11.1. La meilleure base de calcul est le tonnage du navire mais la mesure devrait être facile à constater. Le système de la Convention de 1969 sur le calcul du tonnage pourrait être une base appropriée.

11.2. Il s'agit ici d'une question purement technique.

11.3. Non, il suffit de prévoir un fonds spécial plus grand pour les créances nées de la mort ou de la lésion corporelle d'une personne.

12. MINIMUM ET MAXIMUM DU FONDS DE LIMITATION

12.1. Oui.

12.2. Non.

12.3. Non.

13. FAUTE PERSONNELLE DE LA PERSONNE RESPONSABLE

13.1. La solution proposée pourrait être prise en considération à condition de ne pas avoir pour résultat que le principe de la limitation globale soit mis en cause moyennant l'argument qu'on veuille faire profiter le propriétaire de navires d'un bénéfice de limitation encore plus favorable.

12.3. Au moins à partir d'une faute grave (culpa lata), la limitation devrait être exclue.

14. DIVERS

14. La question se pose si les chiffres de base de la Convention de 1957, bien que fixés sur le standard-or, sont toujours valables.

En principe, le fonds de limitation devrait se substituer à la valeur du navire en état sain et intact. Les chiffres de base sont forfaitaires, mais devraient quand même répondre à la réalité.

Bâle, le 16 juin 1972. Association Suisse de Droit Maritime.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

REPONSE

DE L'ASSOCIATION YOUGOSLAVE DE DROIT MARITIME AU QUESTIONNAIRE DU PRESIDENT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE

L'Association Yougoslave de Droit Maritime a constitué un groupe de travail dans le but d'entreprendre l'étude du questionnaire du Comité Maritime International du 15 mars 1972 relatif à la révision de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957. Après un examen attentif du sujet, le groupe de travail a répondu au questionnaire comme suit :

I.

1. LE BESOIN D'UNE REVISION

1. La Convention de 1957 n'a pas encore été ratifiée par la Yougoslavie, mais elle a été incorporée dans le projet du code de la navigation qui est actuellement en voie d'élaboration législative. La procédure préparatoire pour la ratification de la Convention en question a été initiée.

II.

3. LIMITATION GLOBALE

3.1. Il ne nous semble pas utile de fixer un montant global de limitation de responsabilité pour toutes les conventions de limitation, tout en laissant de côté la base de responsabilité qui resterait dans le domaine des conventions spéciales. Il est évident que la limitation de la Convention de 1962 ne pourrait pas être englobée dans ce montant global et qu'il serait très difficile de le faire en ce qui concerne la Convention de 1969. Dans les conventions spéciales, il s'agit non seulement de sommes de limitation différentes, mais aussi de différents titulaires de responsabilité.

3.2. Le système existant de responsabilité globale devrait être maintenu pour toutes les créances susceptibles de limitation qui n'ont pas encore fait l'objet de conventions spéciales.

3.3. Il est difficile de prévoir l'avenir dès maintenant (comme il n'était pas possible en 1957, de prévoir la nécessité de nouvelles conventions qui ont été signées déjà en 1962 et 1969), mais il est désirable de ne pas multiplier les conventions de limitation en vigueur, mais au contraire, de régler les créances déterminées ayant des caractéristiques spéciales par l'une ou l'autre des conventions existantes.

III.

6. CREANCES DU CHEF DE DOMMAGES CORPORELS

6.1. Même après sa révision, la Convention de 1957 devrait s'appliquer aux créances pour dommages corporels.

6.2. Nous ne considérons pas qu'une limitation per capita dans la Convention aurait des avantages pour le propriétaire du navire, mais elle pourrait être désavantageuse pour le demandeur. La limitation per capita de la Convention relative aux passagers de 1961 doit être maintenue, mais nous ne croyons pas qu'une limitation générale per capita serait désirable.

6.3. Il a été répondu sous 6,1 et 6,2.

7. CREANCES DU CHEF DE DOMMAGES MATERIELS

7.1. Les dommages au navire ne devraient pas être soumis à la limitation quand il s'agit de dommages dont est responsable l'affréteur du navire. La limitation de responsabilité a pour but de protéger l'activité armatoriale. Quand on a dans l'art. 6,2 de la Convention de 1957 étendu cette protection à l'affréteur, la raison en était de protéger l'affréteur tant que transporteur, mais pas du tout en sa qualité de chargeur. C'est pourquoi nous ne croyons pas possible d'appliquer à ces créances la limitation de responsabilité.

7.2. Nous considérons que toute créance remplissant les conditions prévues pour l'application de la limitation de responsabilité doit être susceptible d'être soumise au régime de limitation, sans égard au préjudice subi ou au gain manqué.

7.3. Il nous semble que l'élimination des mots « atteinte à tous droits » aboutirait à un élargissement du domaine de la responsabilité illimitée du propriétaire de navire. Une énumération des cas dans lesquels la limitation de responsabilité dans de tels cas serait admise pourait donner lieu à de nombreux différends.

7.4. Le coût des mesures préventives entreprises par la personne subissant le dommage devrait suivre le sort réservé à la créance résultant du fait dommageable.

7.5. De même qu'en ce qui concerne les dommages corporels, les créances résultant de dommages matériels, même limitées par unité, devraient être soumises à la limitation de responsabilité globale.

8. LE RAPPORT ENTRE LES CREANCES ET LE NAVIRE

8.1. La Convention de 1967, relative aux privilèges et hypothèques maritimes, a, dans son art. 4(1) (iii et iv), employé les mots « survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire », tandis que la Convention de 1957, dans son art. I, 1, lit. b), exige qu'il s'agit de faits qui sont en rapport avec « le chargement, transport ou déchargement de la cargaison ou l'embarquement, transport ou débarquement des passagers ». Dans la rédaction de la Convention de 1957 on n'avait en vue que les opérations de transport, tandis que dans la Convention de 1967 on a voulu rendre privilégiée toute créance relative aux dommages corporels et toute créance extra-contractuelle relative aux dommages matériels. Si l'on voulait éviter les inconvénients pouvant résulter d'une interprétation judiciaire restrictive, comme dans le cas « Tojo Maru » (1971, 1, Lloyd's Rep. 341) on devrait peut-être s'inspirer de la Convention de 1967 dans la révision de la Convention de 1957. Si, par contre, après un examen ultérieur de ce problème, on trouvait qu'il faut suivre l'interprétation restrictive du « Tojo Maru », on pourrait simplifier la rédaction de la formule de la Convention de 1957 en s'inspirant du projet de convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure de 1970 ou du texte de cette convention comme et quand il sera adopté.

8.2. Nous croyons que les créances résultant de dommages produits par le transport de cargaisons dangereuses (autres que les matières nucléaires et les hydrocarbures) devraient être soumises à la limitation de responsabilité chaque fois que les conditions requises par la Convention de 1957 pour son application existent.

9. COUT DES MESURES PREVENTIVES

9. La personne responsable du dommage devrait être qualifiée pour le remboursement des dépenses concernant les mesures préventives aux conditions prévues dans la Convention relative à la responsabilité civile en cas de dommages par les hydrocarbures de 1969.

10. PERSONNE AYANT DROIT A LA LIMITATION DE RESPONSABILITE GLOBALE

10.1. La Convention de 1957 envisage la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire (et des personnes qui lui sont assimilées) pour des créances qui résultent de son activité armatoriale. Elle n'envisage donc pas la responsabilité des personnes dont l'activité n'est pas celle d'un armateur ou transporteur maritime. Nous considérons

qu'il faut continuer à suivre cette voie et qu'il n'y a pas de motifs valables d'élargir le domaine de la responsabilité limitée à d'autre catégories de personnes. D'ailleurs, le Projet fluvial suscité limite ses dispositions explicitement dans ce sens.

10.2. L'application de la responsabilité limitée aux chantiers de réparation aboutirait à un résultat peu satisfaisant car la responsabilité du chantier envers le propriétaire, dans ce cas, dépendrait du tonnage qui détermine la responsabilité limitée du propriétaire du navire.

10.3. La Convention de 1957 englobe l'affréteur parmi les personnes pouvant limiter leur responsabilité, vu que l'affréteur peut remplir le rôle de transporteur. Quand l'affréteur reste dans le rôle de chargeur, il nous semble que le privilège de limiter sa responsabilité ne lui est pas applicable.

IV.

11. PRINCIPES POUR LA CONSTITUTION DU FONDS DE LIMITATION GLOBALE

11.1. Il n'y a pas d'indicateur plus raisonnable pour établir la mesure de la limitation de la responsabilité que celui du tonnage.

11.2. Il serait utile de suivre le critère de la Convention internationale relative au jaugeage de 1969.

11.3. Il est préférable de garder le système de la Convention de 1957, tout en réservant pour le moment le montant de base de la limitation de responsabilité.

12. MINIMUM ET MAXIMUM DU FONDS DE LIMITATION

12.1. Le minimum de responsabilité devrait rester le même que dans la Convention de 1957.

12.2. La limite de responsabilité devrait être calculée de la même manière pour tous les tonnages.

12.3. Un plafond de responsabilité ne paraît pas souhaitable dans cette Convention.

13. FAUTE PERSONNELLE DE LA PERSONNE RESPONSABLE

13.1-2. Nous désirons réserver notre point de vue définitif en ce qui concerne le problème des conditions nécessaires dans lesquelles le propriétaire de navire (et les personnes qui lui sont assimilées) perdrait le bénéfice de la limitation de responsabilité. Si l'on veut se départir de la règle actuelle, une formule acceptable serait celle

du Protocole de 1968 dans la litt. e) de l'art. 2. Celle-ci a l'avantage de ne pas avoir soulevé d'objections insurmontables.

14. DIVERS

Nous nous réservons l'option de présenter d'autres suggestions durant le cours des travaux de la Commission internationale du C.M.I.

Zagreb, le 15 juin 1972.

E. Pallua
N. Percic
Rapporteurs
Association Yougoslave de Droit Maritime

LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA GOING VESSELS

REPLY

FROM THE NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION TO THE QUESTIONNAIRE BY THE PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

The Norwegian Maritime Law Association has received the Questionnaire relating to a possible revision of the 1957 Limitation Convention and would like to make the following observations :

I.

1. THE NEED FOR REVISION

The 1957 Convention was ratified by Norway in 1965 and its provisions have been enacted in the Maritime Code.

In the opinion of this Association, it is desirable that the problems relating to the limitation of maritime liabilities be reconsidered now and studied with a view to revising and amplifying the 1957 Convention.

This Convention is now nearly 15 years old. Great structural changes have taken place in international shipping since it was adopted. In the present context attention should be drawn in particular to the substantial increase in size and value of ocean-going ships and to the significant risk concentrations in the context of liabilities and insurance which such ships represent. Furthermore, since 1957, three new conventions affecting the liabilities of shipowners have been adopted, viz. the 1962 Nuclear Ships Convention, the 1969 Oil Pollution Convention and the 1971 Convention on Maritime Carriage of Nuclear Materials.

No doubt, the 1957 Convention requires review in the light of these developments. At the same time, it may also be warranted to review the basic policy considerations reflected in its provisions, in the light of modern views relating to the limitation of maritime liabilities.

II.

2. BASIC PRINCIPLES TO BE APPLIED FOR A REVISION

a) Modern law on civil liabilities is closely linked to rules and practices relating to liability insurance — which often control the extent to which liability is imposed on an enterprise causing damage by its activity. In the field of enterprise liability, it is essential that such liability be covered by insurance (*technical* insurability) and, even if that be the case, that the costs of insurance do not exceed what the enterprise can reasonably assume and include in the price of its products or services (*commercial* insurability). There are good reasons for imposing liabilities that are thus insurable, but liabilities difficult to justify which, in nature or extent, are beyond technical and commercial insurability. This Association considers that these views apply in particuliar to maritime liabilities and provide the true basis for a modern system of limitation of maritime liabilities.

(i) Adequate coverage by insurance of possible liabilities presupposes that the extent of such liabilities be reasonably predictable. In case where it is otherwise difficult to estimate in advance the extent of particular losses to be compensated, there is a need for at least a *predictable maximum* of liability, and this need is met by a legal limit of the liability. This view is particularly relevant as regards liabilities in tort. In the field of maritime liabilities the need for such a limit seems to exist irrespective of the person liable, whether it be the shipowner, manager, charterer or any person providing services accessory to the operation of the ship.

(ii) A need for limitation of maritime liabilities also emerges from somewhat different considerations. Different types of maritime liabilities may often arise on one and the same occasion of from one and the same wrongful act or omission. This makes it difficult to predict the *total* extent of the various liabilities that may so arise. Consequently, there is a need for *global* limitation of liabilities arising on any distinct occasion. This is felt particularly by shipowners or other persons who may incur different types of liabilities in connection with one and the same accident.
If a system of global limitation is based on technical and commercial insurability, it may be warranted to include in the system of global limitation certain liabilities which are also subject to particular limits per capita, per unit or otherwise, i.e. liabilities which per se have a predictable maximum. The reason for this is that liabilities excluded from the global limitation system — whether or not subject to such particular limit — would also require adequate liability insurance. The costs thereof would have to be taken into account as part of the over-all liability insurance costs that reasonably can be required to be assumed by the person liable. Consequently, such additional costs in respect of the liabilities so excluded would tend to reduce

the amount of insurance that can reasonably be required as regards the liabilities remaining subject to global limitation; see below para 3.

(iii) It should be noted that global limitation — by providing a maximum of liability — may also meet the need mentioned above under (i) for a legal limit in cases where only one type of liability is involved.

b) In the opinion of this Association, if global limitation is based on insurability, significant changes will have to be made in the 1957 Convention.

In the first place, the limitation amount per ton will have to be raised substantially — as regards e.g. property claims (*), perhaps tripled. For several reasons, the limitation amount fixed in the 1957 Convention is significantly lower than those justified in view of technical and commercial insurability.

In the second place, a minimum limit of liability for ships irrespective of size should be fixed. This minimum limit should apply to all ships below a certain tonnage, and it should be fixed according to the amount of liability insurance that can reasonably be required for any ship engaged in ordinary commercial carriage by sea. Such a minimum would perhaps not be appropriate for certain other types of ships, e.g. pleasure boats, fishing vessels and the like. Consequently, it should be left to national law to define particular categories of ships that for this reason should be exempted from a revised global limitation convention and made subject to suitable national regulation.

In the third place, in view of the system of limitation contained in the 1969 Oil Pollution Convention, a maximum limit of liability for ships irrespective of size seems also to be required as part of the global limitation system. Such a maximum, which would apply in favour of the very large ships, should be fixed in accordance with technical insurability.

The enormous risks concentrated on the very large ships — risks in terms of hull, cargo and related interests as well as of liabilities in tort and in contract — will, in practice, restrict the total extent of the various types of insurance cover that can be available for any particular ship. In view of prevailing reinsurance practices, the technical maximum of liability covers relating to any ship will be assessed in the light of the actual extent of the other types of covers referred to above. Likewise, the insurability of liabilities subject to global limitation would depend on the covers needed for liabilities not subject to any limitation as well as for liabilities subject to particular limits of liability, e.g. the liability according to the 1969 Oil Pollution Convention (**).

(*) In this reply « property claims » and « personal claims » are used as defined in the 1957 Convention, Art. 1 (2).

(**) The solutions suggested for small ships differ from those following from the 1957 Convention, Art. 3 (5) and the Protocol of Signature, clause 2 (b).

c) If global limitation be based on insurability, the reasons in support of such limitation would, generally speaking, apply irrespective of the particular grounds on which liability is imposed (fault, vicarious liability, strict liability). However, in the 1957 Convention,as well as in other systems of global limitation, the rule has been that any liability based on personal fault is denied global limitation. Historical reasons may explain why such a rule has prevailed. Considering the above mentioned effects on technical and commercial insurability of the exclusion of certain liabilities from the global limitation system, however, such a rule should not be part of a system of global limitation based on insurability.

Certain other conventions in the field of transportation law provide for unlimited liability only in the cases of serious personal faults where, in the light of the nature of the fault, the person liable cannot be allowed to take advantage of the particular type of limitation involved. Obviously, the prevailing privity rule as regards global limitation goes much further than required to meet such a view.

In the most recent of such conventions — the 1971 Guatemala Protocol amending the Warsaw Convention — even this limited exception for serious personal fault has disappeared. This Protocol provides for a substantial increase of the limit of liability and, at the same time, it makes the limit « unbreakable ».

In the submission of this Association, the reasons supporting the solution now adopted by the Guatemala Protocol equally apply in the field of global limitation if — as submitted above — the global limitation be based on insurability.

3. GLOBAL LIMITATION

In view of the observations made above, para. 2, this Association submits that both technical and commercial insurability of liabilities subject to global limitation will be reduced if certain types of liabilities were to be excluded from global limitation. Claims relating to liabilities so excluded — whether or not made subject to particular limitation funds — will be placed in a better position than the liabilities remaining subject to global limitation. For the reason stated in para 2, however, this preferential treatment will actually be obtained at the expense of the claims subject to global limitation. Consequently, such exclusion should not be made except where, in view of the nature of the particular types of claims involved, policy considerations justify that preference is given to the claims in question, cf. as regards personal claims, see para. 6.

It is submitted that, with respect to propertyy claims, such preference for particular types of liabilities is difficult to justify. However, certain types of liabilities have already been made subject to separate international regulations, cf. the 1971 Nuclear Liability Convention, 1969 Oil Pollution Convention and 1962 Nuclear Ships Convention. In view

of this, the scope of application of the new global limitation convention should be adjusted in the following manner :

a) Liability for nuclear damage caused by nuclear ships, which is the subject of the 1962 Nuclear Ships Convention, should be excluded from the scope of application of the new global limitation convention. Whether or not a particular claim for compensation for such nuclear damage is actually governed by the 1962 Convention, is believed to be immaterial in this context. Questions relating to liability for nuclear damage would in any event require particular consideration which it would be most difficult to take properly into account in drafting a new global limitation convention.

b) With respect to oil pollution damage, the new global limitation convention should provide, firstly, that it does not apply to the claims which are in fact governed by the regime of liability provided for in the 1969 Oil Pollution Convention. However, claims for oil pollution damage, which, for one reason or the other are not governed thereby, should be subject to the global limitation convention.

This solution would mean that some claims for oil pollution damage are governed by the rules of the 1969 Convention, while others are subject to a revised global limitation convention. It is not difficult to contemplate particular cases where the compensation for claims subject to global limitation could be higher than if the claims were compensated according to the 1969 Convention. This might very well be the case if the limitation amount per ton for property damages contained in the new global limitation convention should exceed the amount fixed in the 1969 Convention. It is submitted, therefore, that in order to prevent forum shopping, the revised global limitation convention should provide secondly that claims for oil pollution damage should in no event receive higher compensation than that recoverable if the claims were compensated according to the 1969 Convention.

c) The 1971 Nuclear Liability Convention represents less difficulty. By virtue of its provisions, persons otherwise liable according to maritime law are exonerated from liability for damage caused by a nuclear accident. If this Convention applies, no maritime liability arises, and no particular exception from global limitation is required. On the other hand, if the Convention does not apply, there is an ordinary maritime liability to be subject to global limitation.

3.1. and 3.2. It is believed that it would be most difficult — if at all possible — to solve the problems relating to the principles for imposing maritime liability and to the global limitation thereof in the same convention. Consequently, the basis for imposing liability should, for the time being, be left to be developed by national law or by international conventions relating to particular types of liabilities. In certain areas, there may be a need for international regulation of the basis for liability, e.g. relating to liability for damage caused

by hazardous cargo or certain types thereof. However, it is neither necessary nor desirable that any such subsequent convention also establish a separate limitation fund for the claims concerned as, for instance, the 1969 Oil Pollution Convention has done. If such a method were to be followed, the types of liability dealt with by such a new convention would have to be excluded from global limitation. For the reasons stated above, paras. 2 and 3, such exclusion, generally speaking, is undesirable because of its effects on the insurability of the liabilities subject to global limitation. A new convention on global limitation should consequently be drafted on the basis that it shall also apply to liabilities established by subsequent international conventions.

3.3. In accordance with the views expressed above, this Association considers that it would be against good reason to exclude particular types of claims relating to property damage from global limitation. This view is maintained whether or not such an exclusion is combined with the establishing of a separate limitation fund.

As regards personal claims, see below, para 6.

If any liability for damage caused by hazardous cargo should be regulated by separate convention and excluded from global limitation, it would not be advisable to make such liability subject to the liability regime contained in the 1969 Oil Pollution Convention. In 1971 this Convention was supplemented by the Oil Pollution Fund Convention, and it would be difficult to extend the scope of the 1969 Convention to liabilities which it would not be appropriate to also include in the 1971 Convention.

III.

6. PERSONAL CLAIMS

The question whether personal claims should be subject to global limitation was discussed at length when the 1957 Convention was adopted. A compromise solution was then reached by which personal claims (except claims relating to master and crew) were made subject to global limitation, but at the same time given preference to the larger portion of the limitation fund. This Association considers that possibility of giving added preference to personal claims should now be studied.

a) One possible solution would be to also exclude from global limitation the personal claims relating to passengers. The liability for personal injury to or death of passengers is often subject to a limitation per capita provided for by an applicable convention, law or contract. Having regard to the amount of passengers allowed to be carried in the ship, such a limit provides a degree of predictalibility as regards the total extent of passengers' claims which should be sufficient for

liability-insurance purposes, and to the extent passengers' claims are subject to per capita limits, no additional global limitation should be needed.

Limits per capita for personal claims relating to passengers are provided for in the 1961 Passengers Convention and in the 1969 Tokyo Draft Passenger and Luggage Convention. This draft and the subject of liability for passengers are scheduled to be discussed by IMCO's Legal Committe with the view to the adoption of a new convention in this field. However, it is difficult to estimate when this work will be completed or when a possible new convention could enter into force on a sufficient worldwide basis. This being the case, the exclusion of passengers' claims from global limitation would probably create problems in terms of insurability unless at the same time there was established a limit per capita to be applied in cases where passengers' claims are not subject to such limitation according to an applicable convention; otherwise, the liability for passengers' claims would in many instances be unlimited.

b) If personal claims relating to passengers of the ship were excluded from global limitation, this would improve the position in the limitation fund of personal claims relating to persons other than those on board the ship (third-party claims). In the vast majority of cases, the liability for such personal claims would be a liability in tort and, if excluded from global limitation, they would be subject to no other limitation of liability. This suggests that third-party personal claims could only be excluded from global limitation if at the same time made subject to limitation per capita. It may be questioned, however, whether such a solution would provide the predictability as to the possible total extent of liability in respect of third-party claims which is required for liability insurance purposes. Considerable uncertainty would still exist as to the number of third-party claims which might arise on distinct occasions, and, thus, to the total extent of such liability; such claims may relate to persons (passengers and crew) on board another ship or to persons in ports or costal areas. In cases of a major disaster the number of possible casualties is unpredictable. To this Association this suggests that there would still be a need for global limitation of third-party claims. On the other hand, if such claims were made subject to global limitation, there does not seem to exist any particular need for an additional limitation per capita.

6.1. and 6.2. The convention should provide a limitation per capita for personal claims relating to passengers applicable in cases where the claim is not subject to such limitation according to another convention. A similar solution could be found for personal claims relating to master and crew in substitution for the conditional global limitation now provided for by the 1957 Convention, Art. I(4) b. For personal claims relating to other persons (third-party claims), the system of global limitation should be retained.

6.3. In cases where claims relating to passengers, master and crew are subject to per capita limitation, no additional global limitation is needed. If claims relating to other persons (third-party claims) should be limited on a per capita basis, an additional global limitation would nevertheless be needed.

7. PROPERTY CLAIMS

According to the 1957 Convention, liabilities arising from physical damage (including loss of) to property, are subject to global limitation. In addition to liability for the physical damage per se, such liabilities include liability for any consequential loss incurred by the owner of the property damaged as well as liability for any consequential loss sustained by third-party having a right or interest in the property (other than ownership) which is recognized by the law as entitled to protection. The extent to which rights or interests of the latter kind are protected is to be determined according to national law, and the solutions to this question may vary from country to country. If, however, liability is imposed for damage sustained by a person having such a right or interest, it should also be subject to global limitation pari passu with the claims of the owner of the property damaged. 3) Thus, this Association would not favour any changes in these rules.

The right to global limitation of liabilities arising from « infringements of any rights » seems to cover cases where economic loss (not resulting from physical damage) is caused by breach of contractual as well as infringement of noncontractual rights. It is submitted that this rule should be amended to apply to liability in tort, see below Question 7.3. Such liability in tort can be covered by liability insurance while liability for breach of contract (other than that arising from physical damage) is usually uninsurable.

7.1. Although the 1957 Convention contains no express provision to that effect, it is believed that its provisions properly construed permits the charterer to limit his liability for damage to the ship itself. In any event, this Association considers that the charterer, shipper or other person on the « cargo side » who may incur such a liability, should be entitled to global limitation. This would facilitate the adequate insurance of such liabilities.

7.2. For the reasons stated above, this question is answered in the affirmative.

7.3. As indicated above, this Association considers that the expression « infringement of any rights » should be qualified so as not to cover liability for non-performance of contract.

3) According to the 1957 Convention, liability for damage caused to a right or interest of the kind mentioned would in any event seem to be covered by the expression « infringement of any rights » and

similar liability for other breaches of contract. If so restricted, the expression would relate mainly to liability in tort for infringement of rights. One important group would then be the right to free and safe use of port, canals and navigable waters. Another group would be the rights of persons conducting business, industry or the like in areas adjacent to ports, canals or navigable waters or in other coastal areas. It would seem, however, that it could be difficult to make a satisfactory enumeration, and a general formula is perhaps to be preferred.

7.4. The costs of preventive measures taken after an accident by a person likely to suffer damage, are normally part of the damages recoverable from the person liable for the accident. They should, consequently be subject to global limitation pari passu with other types of losses resulting from the damage caused.

7.5. As mentioned above, para. 3, exclusion of certain types of property claims from global limitation would — because of the effects on insurability of liabilities — mean that preferential treatment is given to claims relating to the liabilities excluded. Such a solution is difficult to justify with respect to any claims for property damages. Whether or not the liabilities so excluded are subject to any separate limit of liability is irrelevant in this context.

This Association considers that these views apply with particular force as regards claims for cargo damage. In any major accident the cargo claims are likely to be among the substantial claims. Consequently, the envisaged effects as regards insurability of the exclusion from global limitation of cargo claims would probably be significant, and they should remain subject to global limitation.

Whether, in view of this, cargo claims should be subject to additional unit limitation or other type of limitation, is a question to be considered during the current work within UNCITRAL relating to the revision of the Hague Rules. However, unit limitation will also be of importance in cases of accidents with limited consequences and, consequently, it serves a function different from that of global limitation of cargo claims, which will be applied mainly in cases of major marine accidents.

8. THE CONNECTION BETWEEN THE CLAIMS AND THE SHIP

8.1. This Association considers that an attempt should be made to define in simplified language the relation between the claims and the ship which is relevant for global limitation purposes. The casuistic provisions of the 1957 Convention have created difficulties in practice in so far as global limitation has been denied claims which are of a limitable nature, cf. e.g. The « Tojo Maru » 1971, 1 Lloyd's Rep. 341. It is submitted, therefore, that an attempt should be made to find a general formula defining the relevant relation so as to permit

courts to delimit the scope of the global limitation after appropriate consideration of the particular borderline cases. This legal technic has also been applied in the recent 1967 Maritime Liens and Mortgage Convention, where, instead of repeating the casuistic provisions of the 1957 Convention, the new Convention describes in rather broad terms the relation between the claims and the ship relevant for maritime lien purposes : maritime lien is attached to claims in respect of damage to persons or property « occurring, whether on land or water, in direct connection with the operation of the vessel ». The language used in the 1967 Convention seems to be as appropriate in the context of global limitation as any other broad formula.

8.2. This Association considers that claims in respect of liability imposed by law relating to damage occurring, whether on land or water, in direct connection with the loading, carriage or discharge of cargo of a hazardous nature should be subject to global limitation. The risk represented by the cargo carried is a significant risk connected with the operation of a ship, and it may at times materialize in major accidents resulting in liabilities of a limitable nature. As stated below, para. 10, whether imposed on the owner or other operator of the ship and/or on the cargo owner or other person on the « cargo side », such liability should be subject to global limitation.

9. COST OF PREVENTIVE MEASURES

9. In the submission of this Association this question should be answered in the affirmative.

10. PERSONS ENTITLED TO GLOBAL LIMITATION OF LIABILITY

The question as to which persons are entitled to global limitation of their liability for personal and property claims, is dealt with in the 1957 Convention, Art. 6. In this Article, two basic principles are established :

(1) that the right to limitation is reserved for the owner (including the liability of the ship), charterer, manager or operator of the ship and the servants of any of them, and

(2) that total limits of the liability of all persons referred to above in respect of claims arising on a distinct occasion shall not exceed the limitation amounts provided for in the Convention. This rule means that only one of the persons referred to must be prepared to assume liability for claims arising in connection with the operation of the ship and arrange adequate insurance of this liability; if this is done, the others are, for all practical purposes, exonerated from any liability.

In the context of a revision of the Convention, the two principles set out above should be considered separately.

a) As mentioned above, para. 2, the unpredictable extent of tortious liabilities for damage arising from the risks inherent in the operation of a ship, appears to justify a rule that any person liable for such damage shall be entitled to global limitation. This seems to be supported in particular by the fact that accidents occurring in connection with the operation of a ship may have catastrophic consequences. If global limitation is based on insurability, the limitable nature of liabilities so arising would not seem to vary with the person liable.

As regards, in particular, liabilities for damage to the ship itself and for damage caused by hazardous cargo, the right to limitation should be given not only to the charterer, but also to the shipper, consignee or owner of the goods, who may have to assume liability for such damage.

Liabilities of substantial, but unpredictable extent may also be incurred by persons performing various types of work or services in connection with the operation of the ship. The reasons submitted to support limitation would also seem to apply in their favour. Moreover, if the damage is caused during the performance of such work or services, the owner or other person operating the ship may also be held liable according to the rules on vicarious liability. In such cases it does not seem justifiable to restrict the right to global limitation to the owner or other operator of the ship, leaving an unlimited liability for the person for whom he has vicarious liability.

As mentioned above, para. 2, global limitation is particularly needed because, in cases of marine accidents, there may arise different liabilities of unpredictable total extent, e.g. collision cases. This provides added support for global limitation of liabilities incurred in particular by the shipowner or other person operating the ship (including servants), but does not justify that — as done by the 1957 Convention — the right to global limitation be reserved for the group of persons engaged in the operation of the ship.

b) The principle that the aggregate of the amounts recoverable from all the persons liable and entitled to global limitation is not to exceed the limitation amounts fixed in the Convention, can probably not be extended to include the entire — rather heterogenous — group of persons which should be entitled to global limitation according to observations made above under a). The net effect thereof would be that in practice persons performing work or services in connection with the operation of the ship would be fully exonerated from liability (except recourse actions) for damage caused by such activity. This would mean a substantial change in the present legal situation. It would seem preferable, therefore, to retain this principle in its present form to limit its application to the group of persons engaged in the operation of the ship and their servants.

However, if, as submitted above, the charterer, shipper, consignee and owner of the goods are given a right to global limitation, the question arises whether the same rule should be established to apply

in favour of all persons liable on the « cargo side ». This would facilitate adequate insurance of the « cargo side » liabilities. 4) It is submitted that the question posed here should be given consideration during the work on the revision of the 1957 Convention.

10.1. For the reasons stated above, this question is answered in the negative.

10.2. For the reasons stated above — and with the qualification appearing above under b) — this question is answered in the affirmative.

10.3. For the reasons stated above, this question is answered in the affirmative. It should be noted that this Association favours an affirmative answer to this question even if assuming a negative answer to question 10.2.

4) As regards a charterer's liability, one would then have to distinguish between the liability as operator of the ship and the liability as a user of transportation services.

IV.

11. PRINCIPLES FOR CONSTRUCTION OF THE GLOBAL LIMITATION FUND

11.1 and 11.2. This Association considers that the ship's tonnage should serve as the basis for determining the global limitation fund, and also that the « limitation ton » should be replaced by the new gross ton defined in the 1969 Convention on Tonnage Measurement of ships.

11.3. In accordance with the observations made above, paras. 3 and 6, personal claims subject to global limitation should be given priority in the larger portion of the limitation fund in accordance with the principles embodied in the 1957 Convention. In the submission of this Association, policy considerations do not justify that similar preference be given to certain types of property damage, cf. above, para. 3.

12. MINIMUM AND MAXIMUM LIMITATION FUND

12.1. and 12.3. In accordance with the views set out above para. 2 under b), both these questions are answered in the affirmative.

12.2. This question implies an interesting suggestion which deserves serious consideration during the coming revision of the 1957 Convention.

13. FAULT OR PRIVITY OF THE PERSON LIABLE

13.1. and 13.2. As stated above, para. 2 under c) and for the reason there given, the privity rule should be deleted. If, however, one should want to adopt a rule based on the principle that only serious personal fault deprives a person of this right to global limitation, provisions to that effect contained in other transportation conventions should serve as the point of departure for the drafting of such a rule. In any event, it is assumed that personal fault shall only affect the right to global limitation of the person at fault, and also that personal fault on the part of servants shall not deprive them of the right to global limitation. cf. the 1957 Convention Art. 6 (3).

14. MISCELLANEOUS

The limitation amounts in the 1957 Convention — and other conventions in the field of transportation law — have been fixed in Poincaré francs or similar gold value units. Owing to the prevailing conditions on the gold and foreign currency markets, the international uniformity in the limitation amounts intended to be achieved by this method, seems to some extent to be imperiled. Also, experience has shown that a limitation amount fixed in gold value does not give the protection required in view of the depreciation in value of national currencies due to inflation. On the contrary, the international stability of nominal gold prices has brought about a substantial, actual depreciation in value of the Poincaré franc and similar gold value units.

During the revision of the global limitation Convention, consideration should be given to the problems here involved. One should try to find solutions which could give both international uniformity and stability in actual values to the unit in which the limitation amounts are fixed.

Oslo, 23rd June 1972.

Annar Poulsson
Norwegian Maritime Law Association.

LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS

REPLY

FROM THE GREEK MARITIME LAW ASSOCIATION TO THE QUESTIONNAIRE BY THE PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

I.

1. THE NEED FOR REVISION

Greece has not subscribed to the 1957 Convention because in 1957 the draft bill of the Private Code of Maritime Law was already drawn up (it became a law in 1958) and provided for its own system of limitation of liability by ceding the ship, derived from the system adopted by « Codice della Navigazione », as well as from the 1924 Brussels International Convention on the Limitation of Shipowners' Liability. Meanwhile, for the sake of a joint and on an international level settlement of the matter, the adherence by Greece to the 1957 Convention is at present under consideration by the Ministry of Merchant Marine.

The adherence of Greece thereto becomes necessary as it also means a pre-requisite for subsequently joining in the International Convention on Liability for the Pollution of the Sea.

As, however, the views of the competent Ministry on the 1957 Convention are not yet known, it cannot be said at this stage what modifications would be agreeable to the Greek Government.

II.

2. THE BASIC PRINCIPLES TO BE APPLIED FOR A REVISION

The utility of the institution of limitation of the Shipowner's liability consists nowadays in the protection which is afforded to the Shipowner in the case of disastrous casualties where liability might rise to heights beyond insurance cover, or not easily insurable. Thus, it is a correct precept that the liability of the Shipowner should be limited to a

certain amount not to be exceeded, as in the latter case the insurance coverage for liability beyond that amount, would become an expensive and onerous charge to the Shipowner and result either in an excessive rise of the rates of freight or render the survival of the Merchant Marine difficult. On the legislative fixation of a convenient measure of liability, it should be borne in mind that Shipping is necessarily experiencing periods of lull when the possibility of meeting additional charges becomes weaker. With the above in view, and while the limits of liability under the 1957 Convention could be extended, as suggested by you, yet such extension of liability should be applied within reasonable limits considered in the light of the height of the additional premium involved. Consequently, the Insurance surcharge to the Shipowner is a subject which demands judicious study.

3. GLOBAL LIMITATION

3.1. Yes. The Convention should govern only the limitation of the Shipowner's liability and especially the global limitation. The creation of liability for the Shipowner is regulated by other Conventions or Codes and Laws.

3.2. Yes. The global limitation of liability must apply in all instances, except in cases where special agreements provide for an individual system of global limitation of liability, as for instance in the case of the agreement relating to nuclear energy-driven ships.

3.3. Harmonizing with the 1969 Convention dealing with the pollution of the sea by Tankships is necessary.

III.

6. PERSONAL CLAIMS

6.1. Yes. Limitation of personal claims is necessary as well considering that these claims might aggregate to considerable sums not easy to insure for.

6.2. Limitation of liability up to a specified sum per capita is provided for in the 1961 Convention about liability of the carrier of persons. Inclusion of such limitation would be out of place in this Convention which only rules limitation of global liability.

6.3. Claims by the crew, their heirs and relatives, which are covered by the Clubs, should be excepted from the limitation of liability. Besides, according to Greek Law, these claims, as long as they arise from the Seamen's signing-on agreement, are not subjected to the limitation of liability (the 1957 Convention in Art. 1, paragraph 4, text « B », subjects these claims to limitation, provided national legislation does not provide for them unlimited liability or larger limits of liability).

Passengers' Claims, according to the 1961 Convention, are limited to the sum of 250.000 francs Poincaré per capita. The aspect that the Shipowner's liability up to the said amount is self-insurable and that on account of this, passengers' claims should be precluded from the global limitation of liability, may well be discussed as a matter of principle, but the surcharge arising therefrom for the passenger-merchant navy which is nowadays in decay all over the world subsequent to the competition brought about by the air-liner, should be carefully examined.

In this connection, we cannot also ignore the fact that passengers' claims have, so far, been generally and according to all legislations and the 1957 Convention, subjected to limitation of liability.

7. PROPERTY CLAIMS

7.1. The aim of the Convention is to protect the Merchant Navy by limiting the liability of the Shipowner towards third parties. Limitation of third parties' liability towards the Shipowner is outside of this scope. Therefore, limitation of the Charterer's or third party's liability for damage to the ship, is not advisable.

7.2. Yes. Every damage being in cause and effect connected with the act creating the damage, must be subject to limitation.

7.3. The meaning of the term « infringement of any rights » might give rise to difficulties from an interpretation point of view, and should be clarified. However, its elimination is not advisable, seeing that it covers such cases where no material loss has been sustained by the party suffering the damage, as for instance in the case of the blocking of a canal through the grounding of a ship or in the case of late delivery of the cargo. One cannot see the reason why the limitation of liability should not apply in cases as the above, or why contractual obligations should be excepted from limitation, when it must be borne in mind that in all these cases the limitation of liability rests on the presupposition that liability has originated from the acts set out in the Convention (Art. I, para I, text I). Instead of the vague term « infringement of any rights » the term « any damage to property » could be used, and still better perhaps if the classification of the cases of damage « to persons » and « to effects » was substituted by the general term « damages » (any damages) and the respective liability for indemnity.

7.4. The exception of these claims from limitation would render the system complicated and give rise to further disputes and litigation. On the other hand, claims arising in connection with contribution and general average are already excepted from limitation of liability, according to the 1957 Convention. Apart from the above two cases, only on rare occasions could further cases arise involving the Shipowner's liability towards a third party as a result of the action of the latter for the limitation of the damage.

7.5. Yes. However, the matter is not of much practical value, considering that the cases falling under the limitation of liability, according to the 1957 Convention, bear usually in the practice, on matters of nautical offense, where the carrier is exonerated from all liability for the cargo. From a practical point of view, cases of damage to cargo resulting from commercial fault do not reach such important heights that they would make the global limitation of liability of any interest.

8. THE CONNECTION BETWEEN THE CLAIMS AND THE SHIP

8.1. The definition of the obligations subject to limitation, set out in Art. 1 of the Convention, is case-wise and very obscure. Simplification is advisable. Distinction between persons and effects on board the ship (text a, paragraph 1) and persons and effects off the ship (text b, paragraph 1), is not absolutely necessary, as in both cases the Shipowner's liability arises through fault of the Shipowners' assignees (paragraph 1, text b), or objectivelty, without fault on the part of some person. It could, therefore, be stipulated that limitation of liability applies to « obligations of the Shipowner for indemnity as arising from actions or omissions on the part of the Crew or other persons for which the Shipowner is liable, provided the action or omission committed in the latter case relates to navigation, technical handling of the ship, or loading, carriage or discharge of cargo, or embarkation, carriage and/or disembarkation of passengers ».

8.2. Yes. This case (of liability for damages caused by hazardous cargo) is covered by the provision of Art. 1, paragraph 3. However, should there be some doubt as to this, relevant clarification may be added to the said provision.

9. COST OF PREVENTIVE MEASURES

The institution of the right of the Shipowner to cover himself from the liability funds commensurately with his creditors in order to meet the expenses which he disburses after the casualty with a view to forestalling further damages, could prove a useful motive. It is feared, however, that the structure of the Convention would then become complicated, with a consequent increase in the disputes that might arise through is application.

10. PERSONS ENTITLED TO GLOBAL LIMITATION OF LIABILITY

The institution of the limitation of liability aims at encouraging those who invest their capital in Shipping, and constitutes a stirring element towards its development. The extension of limitation in favour of the Master and the Crew was a requirement for the completion of the said institution, because the personal liability of the said persons

could be used as a means of pressure by injured third parties upon the Shipowner, also because on broader lines these persons are party to the occurrence of the perils to the ship, and it is very likely that on account of the nature of their sea functions, they become the cause, through some slight negligence, of damage to an enormous extent, (as in the case of collision), altogether out of proportion to the importance of their fault. On the contrary, the limitation of the liability of enterprises which co-operate with the Shipowner is out of scope in the present Convention. As long as a general limitation of the liability of Manufacturers and Enterprises has not been instituted, one can hardly see the reason for which such limitation should be adopted in favour of Shipyards or Port Organizations. On the other hand, this subject was in 1957 discussed in Brussels and settled, as set out in the Convention, namely by not extending the limitation of liability to third party independent enterprises as well. An excessive application of the institution to new categories of persons is only liable to give rise to broader re-action against this institution and jeopardize its existence as a whole. In consideration of the foregoing, the answer is as follows :

10.1. Yes. Limitation of liability should apply only in favour of persons dealing with the exploitation of the ship,

10.2. No. It is not advisable to also extend the effect of the limitation of liability to independent enterprises co-operating with the Shipowner,

10.3. No. The expediency of the application by the 1957 Convention of the limitation of liability in favour of the Charterer was open to doubt. It could be justifiable only when difficulty sometime arises in distinguishing a Charterer (Time-Charterer) from an Owner. Further application of the limitation of liability to the shipper, the Owner and the receiver of the cargo, would not be advisable.

IV.

11. PRINCIPLES FOR CONSTRUCTION OF THE GLOBAL LIMITATION FUND

11.1. The assessment of the limit of liability on the basis of the ship's tonnage offers an advantage over the old European systems of limitation of liability (up to the value of the ship and the freight), this advantage consisting in not leaving creditors uncovered in case of total loss of the ship. From this aspect, the system of limitation of liability on the basis of the value which the ship had at the commencement of the voyage (before the accident), should also be debated. The drawback, however, in this system, which was in force (till 1862) in England (providing also for the compound system of the Italian Nautical Code Art. 276) is that it demands the valuation of the ship, which often involves controversies.

11.2. Yes, in view of the reasons set out in Mr. Rein's exposé.

11.3. Provision for an additional limit of liability for damages suffered by persons is advisable from a humanitarian point of vue, considering that these damages are not for the most part insurable.

12. MINIMUM AND MAXIMUM LIMITATION FUND

12.1. It is advisable to provide for a minimum limit of liability. The minimum limit of liability provided for by the 1957 Convention (corresponding to a 300 tonner) may be maintained and specified in the respective gross tonnage (see 11.2 above).

12.2. No. The establishment of a maximum limit of liability is not advisable in the case of large tonnage ships. There exists no reason to favour mammoth-ships which in any case are in a more advantageous position from a competition point of view than the normal sized ships, and besides this point there is to be considered the immense risks they cause to navigation and coastal areas.

12.3. No, for the same reasons as above (12.2.)

13. FAULT OR PRIVITY OF THE PERSON LIABLE

13.1. It is advisable to also apply the limitation of liability in the case of slight negligence on the part of the Shipowner, considering that it is difficult to make a distinction between a slight personal offence committed by the Shipowner, which nowadays involves his unlimited liability, and the offence committed by his servants for which his liability, according to the 1957 Convention, is limited, while there exists a tendency towards attributing the fault personally to the Shipowner for omissions actually committed by his servants. The solution proposed is already acknowledged by the Italian Nautical Code (Art. 275, paragraph 1) and the Dutch Commercial Code.

13.2. Shipowner's liability should become unlimited in case of heavy negligence or fraud on his part.

14. MISCELLANEOUS

14.1. It would be advisable to adjust at least certain subjects relating to procedure, namely :

(a) The effect of the procedure of limitation of liability on outstanding lawsuit against the Shipowner arising out of claims subject to limitation,

(b) The relation of the procedure of limitation of liability in regard to the bankruptcy of the Shipowner.

(c) Determine the local Court competent to handle the procedure of the limitation of liability,

(d) Specify in the Convention the party bearing the onus of proof to the existence of a personal offence on the part of the Shipowner. The 1957 Convention (Art. 1, paragraph 6), leaves the regulation of this subject to national legislations which provide for solutions clashing with each other, thus rupturing the unification of Law.

14.2. It would be useful to give in the Convention a definition of the ship so as to avoid controversies on whether a ship not disposing of her own motive power and not employed in the trade is actually a ship, and when does a ship acquire her status as such (from the time of launching ?).

Athens, 6th June 1972. Greek Maritime Law Association.

LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS

REPLY

FROM THE BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION TO THE QUESTIONNAIRE BY THE PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

As a preface to the answers given below it is felt that the B.M.L.A. should indicate briefly the general principles on which it acted. The natural interest of claimants, is to have full compensation made for any loss suffered; however, there are clearly many catastrophic situations where insufficient money will be available for full compensation. The B.M.L.A. therefore, agrees with the proposition in paragraph two of the Questionaire, that the question is essentially one of the amount of insurance available at reasonable cost. Although it may seem paradoxical, the capacity of the insurance market is increased if the shipowner is able to limit his liability since Underwriters need to hold less in reserve as they are dealing with a fixed ceiling. Furthermore, if no limit were available it is possible that oneship companies would proliferate and that P. & I. Clubs would perhaps fix artifical limits which could differ from one shipowner to another. It is suggested that this state of affairs would be highly unsatisfactory for Claimants; it is submitted, therefore, that limitation should be retained and that it should be retained on the basis of the amount of insurance reasonably obtainable. However, it should be emphasised that the level of insurance guiding the limitation figure should be insurance available at a *reasonable rate* if overall costs are not to escalate out of all proportion to the general benefit incurred.

I.

1. THE NEED FOR REVISION

1. The 1957 Limitation Convention was ratified by the United Kingdom on February 19th 1959 and its provisions were incorporated in the Merchant Shipping (Liability of Shipowners & Others) Act 1958. It is felt that a revision is called for and the reasons for such revision will appear from the answers to the questions below.

II.

3. GLOBAL LIMITATION

3.1. It is agreed that liability should not be dealt with in any proposed Convention or Protocol on Limitation.

3. 2 & 3. It is considered that, in principle, the fund should constitute a system of global limitation for all claims which can be limited; however, this is thought to be impractical because of the existence of several conventions dealing with limitation in particular fields. Therefore it would seem inevitable that there will be several limitation funds.

6. PERSONAL CLAIMS

6.1. It is felt that a revised convention should contain provisions limiting liabilities for personal claims, for the general reasons set out above.

6.2. It is felt that passenger and crew claims should be limited on a per capita basis (under the 1967 convention or otherwise) but that no per capita limitation should apply to other Third Party claims.

6.3. It is suggested that

i. for passenger and crew claims there should be a global limit applicable in every case irrespective of tonnage.

ii. for other Third Party claims a global limitation figure related to tonnage.

7. PROPERTY CLAIMS

7.1. The B.M.L.A. retains an open mind on the question of whether limitation should be available in respect of damage to the ship.

7.2. It is felt that consequential loss should be included in the global limitation figure and that the phrase « loss or damage to » should be substituted for the phrase « loss of or damage to ».

7.3. While it is agreed that the phrase « infringement of any rights » is not precise in its effect, it should none the less be retained as a cautionary measure.

7.4. It is felt that the cost of preventive measures taken by a party likely to suffer loss or damage should be included in the global limitation figure.

7.5. It is also considered that cargo claims subject to unit limitation should, as at present, be included in the global limitation figure.

8. THE CONNECTION BETWEEN THE CLAIMS AND THE SHIP

8.1. In spite of the difficulties which have been encountered with the wording of the 1957 convention it is none the less felt that this principle should be retained.

8.2. It is felt that liabilities imposed by law relating to loss of or damage occurring in connection with the carriage in ships of hazardous cargo should be subject to global limitation.

9. COST OF PREVENTIVE MEASURES

9. It is felt that this cost should be included in the limitation fund. In this context, the wording in the Oil Pollution Convention may prove useful.

10. PERSONS ENTITLED TO GLOBAL LIMITATION OF LIABILITY

10.1. It is felt that the right to limit should be given only to those persons engaged in the operation of the ship, including the charterer.

10.2. If the principle set out in the answer to 10.1. is adhered to, then most of the persons enumerated in this question would not be entitled to limit. The B.M.L.A. considers this to be the proper conclusion. However, it is felt that a salvor carrying out salvage operations should be regarded as being engaged in the operation of a ship even if this involves giving a somewhat wider meaning to the phrase « operation of the ship ».

10.3. It is considered that if a shipper, consignee or owner of the goods can be shown to be engaged in the operation of the ship there may be an argument for permitting limitation of their liability; however it is appreciated that the same argument would apply to the limitation of, for example, stevedores' liability.

IV.

11. PRINCIPLES FOR CONSTRUCTION OF THE GLOBAL LIMITATION FUND

11.1. Although it is not recommended that tonnage be used as the only basis of computation — see answer to 6.2. above — nonetheless it is suggested that ship's tonnage should remain as the basic criterion.

11.2. In any event, it is suggested that the new gross ton should be substituted for the limitation ton.

11.3. It is clear from earlier answers that the B.L.A. recognises that different limits are required for certain types of claims.

12. MINIMUM AND MAXIMUM LIMITATION FUND

12.1. It is felt that there should be a minimum limitation fund regardless of ship's tonnage.

12.2. While the B.M.L.A. is sympathetic with the aims of this approach, it regards the proposed method as being perhaps impractical.

12.3. The B.M.L.A. is of the view that there should be an overall ceiling to limitation which would depend on the amount of insurance available *at reasonable cost.*

13. FAULT OR PRIVITY OF THE PERSON LIABLE

13.1 & 2. The B.M.L.A. is of the view that a shipowner who has shown a high degree of fault should not be entitled to limit, but is conscious that the drafting of a provision to this effect could prove most difficult; if the current wording of « fault or privity » is used, then the shipowner is rarely allowed to limit; on the other hand, if the term « wilful misconduct » is used, then the shipowner will hardly ever lose the right to limit since wilful misconduct is notoriously difficult to prove. Therefore it is suggested that some other form of words be employed; in this connection the wording in some other conventions might prove of assistance.

Furthermore, the B.M.L.A. considers that the working of the convention would be greatly facilitated if it should be possible to stipulate the categories of servants whose negligence would serve to take away the shipowner's right to limit.

London, July 1972 British Maritime Law Association

NOTE ON FAULT OR PRIVITY

It will be recalled that during the discussions which took place before the 1957 Convention, several continental countries expressed difficulty in understanding the expression « actual fault or privity » and suggested that the wording of the Hague Protocol to the Warsaw Convention be adopted on this point. Under such a provision the Shipowners would only be excluded from his right to claim limitation if he had either an intention to cause damage or had acted recklessly and with knowledge that damage would probably result. This suggestion was strongly resisted since it would have involved altering the law of the United Kingdom by introducing the question of the gravity of the fault of the Shipowner, a question which under English Law as it stands is irrelevant. Furthermore, the effect of such a formula would have been to widen the scope of the Shipowner's right to limit his liability to an unjustifiable extent.

If it is felt that these arguments no longer carry sufficient weight it would perhaps be as well to accommodate the objections of other countries and other systems of Law by deleting reference to « fault or privity » and substituting the notion of wilful misconduct. If this were thought to be sensible the wording employed in the Passenger Convention might be found to be useful. The relevant articles are as follows :

Article 4.1. The carrier shall be liable for damage suffered as a result of the death of, or personal injury to a passenger if the incident which causes the damage so suffered occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

Article 7. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 12.1. If an action is brought against a servant or agent of a carrier arising out of damages to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

12.2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case shall not exceed the said limits.

12.3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of 1 & 2 of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

B.M.L.A. London, July 1972

NOTE ON ARTICLE 1 (4) (b)

The Merchant Shipping Act 1894 provides in Section 503 that a Shipowner is entitled to limit his liability in respect of « loss of life or personal injury — caused to any person being carried in the ship ». There is no authority to suggest that crew members were not intended to be included in this category. It may therefore seem anomalous that the 1957 Convention should provide in Article 1 (4) (b) that limitation shall not apply to claims by crew members where the law governing the contract of service provides for unlimited liability

or a greater liability than that provided by the 1957 Convention. There would seem to be no immediately apparent reason why this particular category of claim should be taken outside the provisions of the Convention.

However, the apparent anomaly may be resolved if it is understood that Article 1 (4) (b) is intended to apply only to foreign countries where state insurance schemes may be in force which would otherwise conflict with the provisions of the Convention. This reading is borne out by the English version of Article 1 (4) (b) which is found in Section 2 (4) of the Merchant Shipping (Liability of Shipowners & Others) Act 1958 which makes it clear that Article 1 (4) (b) only applies to contracts governed by foreign law. The wording of Section 2 (4) is as follows :

« Nothing in the said section five hundred and three shall apply to any liability in respect of loss of life or personal injury caused to, or loss of or damage to any property or infringement of any right of, a person who is on board or employed in connection with the ship under a contract of service with all or any of the persons whose liabilities are limited by that section, if that contract is governed by the law of any country outside the United Kingdom and that law either does not set any limit to that liability or sets a limit exceeding that set to it by that section ».

B.M.L.A. London, July 1972

ERRATA

CMI DOCUMENTATION 1971

VOLUME VI

TITULARY MEMBERS
MEMBRES TITULAIRES

Please add — Prière d'ajouter :

Miroslav DRAGUSTIN, Manager of the Anglo-Yugoslav Shipping Cy, London, Stone House, Bishopsgate, London E.C.3, England.

Andrei Konstantinovitch JOUDRO, Directeur adjoint de l'Institut de recherches du Transport Maritime à Moscou et chef du Département de Droit Maritime, Président de l'Association Soviétique de Droit Maritime, 6, B. Koptievsky pr. A-319, Moscou, U.R.S.S.

Olof RISKA,Professor of Law, Average Adjuster, President of « International Maritime Committee — Finland Branch », Kyrkov, 19B, Grankulla, Finland.

Change of address — changement d'adresse :

Raymond BOIZARD, Docteur en Droit, Arbitre Maritime, Dispacheur, 114, Avenue Mozart, 75 Paris 16ème, France.

Cyril T. MILLER, C.B.E., Manager of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited and of The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Limited, Vice-President of the International Maritime Committee, Vice-President of the British Maritime Law Association, 14/20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA, England.

INDEX

C.M.I. DOCUMENTATION

Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat of the International Maritime Committee, C/o Messrs. Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerp, Belgium.

DOCUMENTATION C.M.I.

Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif du Comité Maritime International, C/o Firme Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerpen, Belgique.

2-1339