COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1974

II

HAMBURG

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION
1974
II

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

XXXth INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

HAMBURG

XXXème CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

1

PROGRAMME AND OFFICERS OF THE CONFERENCE

PROGRAMME ET BUREAU DE LA CONFERENCE

XXXth INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL HAMBURG 1st TO 5th APRIL 1974

HOST ASSOCIATION :

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTENTIONALES SEERECHT,
Esplanade 6,
2000 HAMBURG 36.

PROGRAMME OF THE CONFERENCE

Date :	*Hours :*	*Session/Function*
March 31st (Sun.)	18.30-20.30	Opening Cocktail
April 1st (Mon.)	10.00	Opening Session; reception by the Senate of the Freie und Hansestadt Hamburg
	14.30-17.30	Working Session
	18.00-20.00	Reception by the Federal Minister of Justice
April 2nd (Tue.)	09.30-12.30	Working Session
	14.30-17.00	Working Session
April 3rd (Wed.)	09.00-18.00	Excursion to Bremen; reception by the Senate of the Freie Hansestadt Bremen
April 4th (Thur.)	09.30-12.30	Working Session
	14.30-17.00	Working Session
	19.30	State Opera of Hamburg
April 5th (Fri.)	09.30-12.30	Working Session
	14.30-17.00	Working Session
	20.00	Banquet

XXXème CONFERENCE INTERNATIONALE DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL HAMBOURG DU 1er AU 5 AVRIL 1974

ASSOCIATION INVITANTE :

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT,
Esplanade 6,
2000 HAMBURG 36.

PROGRAMME DE LA CONFERENCE

Date :	*Heures :*	*Session/Manifestation*
31 mars (dim.)	18.30-20.30	Cocktail de bienvenue
1er avril (lundi)	10.00	Séance d'ouverture; suivie d'une réception par le Sénat de la Freie und Hansestadt Hamburg
	14.30-17.30	Séance de travail
	18.00-20.00	Réception par Monsieur le Ministre Fédéral de la Justice
2 avril (mardi)	09.30-12.30	Séance de travail
	14.30-17.00	Séance de travail
3 avril (mercredi)	09.00-18.00	Excursion à Brême; Réception par le Sénat de la Freie Hansestadt Bremen
4 avril (jeudi)	09.30-12.30	Séance de travail
	14.30-17.00	Séance de travail
	19.30	Opéra
5 avril (vendredi)	09.30-12.30	Séance de travail
	14.30-17.00	Séance de Travail
	20.00	Banquet

OFFICERS OF THE CONFERENCE

PRESIDENT :	Mr. Albert LILAR
VICE-PRESIDENTS :	Mr. A.M. BOAL Mr. W. HASCHE Mr. A.K. JOUDRO Mr. W. MÜLLER Mr. N. SINGH
SECRETARIES-GENERAL :	Mr. B. KRÖGER Mr. K. PINEUS Mr. H.G. RÖHREKE Mr. H. VOET
SECRETARIES :	Mr. J. RAMBERG Mr. H. von BREVERN

BUREAU DE LA CONFERENCE

PRESIDENT :	Mr. Albert LILAR
VICE-PRESIDENTS :	Mr. A.M. BOAL Mr. W. HASCHE Mr. A.K. JOUDRO Mr. W. MÜLLER Mr. N. SINGH
SECRETAIRES GENERAUX :	Mr. B. KRÖGER Mr. K. PINEUS Mr. H.G. RÖHREKE Mr. H. VOET
SECRETAIRES :	Mr. J. RAMBERG Mr. H. von BREVERN

2

LIST OF ATTENDANCE

LISTE DES PARTICIPANTS

LISTE DES PARTICIPANTS
LIST OF ATTENDANCE

ARGENTINE

Association Argentine de Droit Maritime

Mme Emilia M. KROM, c/o Asociación Argentina De Derecho Maritimo, 25 de Mayo, 293, 2°, Buenos Aires.
M. Antonio Ramon MATHE, Viamonte 740, 6° piso, Buenos Aires.
M. José Domingo RAY, 25 de Mayo 489, 5° piso, Buenos Aires.

BELGIQUE

Association Belge de Droit Maritime

M. Claude BUISSERET, Louisastraat, 32, 2000 Antwerpen.
M. Geoffrey FLETCHER, Langlois & Cie, 2000 Antwerpen.
M. Albert LILAR, Jacob Jordaensstraat, 33, 2000 Antwerpen.
M. Alfred MEERBERGEN, Quinten Matsyslei, 32, 2000 Antwerpen.
M. André G. VAES, van Schoonbekestraat, 16, 2000 Antwerpen.
M. Jean VAN RYN, 62, Avenue du Vert Chasseur, 1180 Bruxelles.
M. Henri VOET, Borzestraat, 17, 2000 Antwerpen.
M. Robert WIJFFELS, Justitiestraat, 19, 2000 Antwerpen.
CMI Secrétariat :
M. Leo VAN GRIMBERGEN, Borzestraat, 17, 2000 Antwerpen.
Mme Marcelle VAN GRIMBERGEN-ESTERBECQ, Borzestraat, 17, 2000 Antwerpen.
Mlle Hélène SCHRYNEMAKERS, Borzestraat, 17, 2000 Antwerpen.

BRASIL

Brazilian Maritime Law Association

Mr. Pedro Calmon FILHO, Av. Franklin Roosevelt, 194/8°, Rio de Janeiro/Brasil.
Mr. Rucemah Leonardo GOMES PEREIRA, Av. Churchill, 60 — 1.140 Rio de Janeiro/Brasil.
Mr. Horacio MILLIET, Praça 15 de Novembro, 34-9°, Andar (ZC-OO), Rio de Janeiro/Brasil.
Mr. Walter MOREIRA DA SILVA, Avenida Marechal Câmera 171, Rio de Janeiro/Brasil.

Mr. Aristeu SIQUEIRA DA SILVA, Avenida Marechal Câmera 171, Rio de Janeiro/Brasil.
Mr. Ferdinand VERARDY MIRANDA FILHO, Av. Churchill, 60 s/1104, Rio de Janeiro/Brasil.

BULGARIE

Association Bulgare de Droit Maritime

M. Ivan ANTON, c/o Association Bulgare de Droit Maritime, rue Levski, 11, Sofia.
M. Bojidar CHRISTOF, Varna Kurort Drujba, 51, Varna.
M. Vladimir Ivan IVANOV, rue Gagarin, 5, Sofia.
M. Lazar PARUCHEV, c/o Association Bulgare de Droit Maritime, rue Levski, 11, Sofia.
Mme Ekaterina TERZIEWA, Klement Gotwald, 27, Sofia.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Maritime Law Association of the Federal Republic of Germany

Mr. Gerd Justus ALBRECHT, Herrlichkeit, 28 Bremen.
Dr. Hans-Christian ALBRECHT, Cremon, 3, 2 Hamburg 11.
Dr. Werner APPEL, Ost-West-Str., 65, 2 Hamburg 11.
Mr. Christian BALDENIUS, c/o Hamburgische Landesbank, Girozentrale, Bergstr., 16, 2 Hamburg 1.
Dr. Ernst BALLERSTAEDT, Domshof, 26, 28 Bremen.
Mr. Walter BEHRMANN, Domshof, 17, 28 Bremen.
Mr. Wolfram BERNDT, Steenkamp, 10, 2 Hamburg 52.
Mr. Torsten BETZEL, Postf. 106, 8 München 44.
Mr. Peter BLOMEYER, Sögestr., 62/64, 28 Bremen 1.
Dr. Peter BOTE, Sögestr., 62/64, 28 Bremen 1.
Dr. Ralph BOYE, Colonnaden, 72, 2 Hamburg 36.
Dr. Gerhard BREUER, Bernhard-Nocht-Str., 78, 2 Hamburg 4.
Mr. Hartmut von BREVERN, Verband Deutscher Reeder, Esplanade, 6, 2 Hamburg 36.
Mr. Wolf-Dietrich von BREVERN, Greflingerstr., 1, 2 Hamburg 39.
Mr. Heiko Claas BRONS, Schopenstehl, 20, 2 Hamurg 1.
Dr. Heinrich BURCHARD-MOTZ, Poststr., 2 I., 2 Hamburg 36.
Dr. Karl-Hermann CAPELLE, Schwanenwik, 34, 2 Hamburg 76.
Dr. Gerd COELER, Jungfernstieg, 38, 2 Hamburg 36.
Dr. Gerhard COMMICHAU, Poststr., 2, 2 Hamburg 36.
Dr. Hans DABELSTEIN, Ost-West-Str., 65, 2 Hamburg 11.
Mr. Rüdiger DARNKE, Ost-West-Str., 65, 2 Hamburg 11.
Dr. Christoph von der DECKEN, Dresdner Bank AG, Jungfernstieg, 22, 2 Hamburg 36.
Mr. Wolfgang DEHN, Uhlengrund, 7 A, 211 Buchholz/Nordheide.

Mr. Edzard DETTMERS, Herrlichkeit, 5/6, 28 Bremen.
Dr. Otto DETTMERS, Herrlichkeit, 5/6, 28 Bremen.
Mr. Frerich van DIEKEN, Hochschule für Nautik Bremen, Bussestr., 24, 285 Bremerhaven 1.
Dr. Ulrich DREYER, Grosse Bäckerstr., 7, 2 Hamburg 1.
Mr. Isa DROBNIG, Cremon, 3, 2 Hamburg 11.
Dr. Peter EHLERMANN, Klosterallee, 72, 2 Hamburg 13.
Dr. H.J. ENGE, Herrlichkeit, 6, 28 Bremen.
Dr. Horst FIGERT, Schumannstr., 7, 28 Bremen.
Dr. Vincent FISCHER-ZERNIN, Cremon, 3, Hamburg 11.
Mr. Reinhard GANTEN, Ramelshovener Str., 44, 5303 Alfter-Witterschlick.
Dr. Hans-Peter GERICKE, c/o Hamburgische Landesbank-Girozentrale, Bergstr., 16, 2 Hamburg 1.
Mr. H. GOTTWALD, Hinter Dem Schütting, 28 Bremen 1.
Dr. Karsten GROTH, Rödingsmarkt, 16, 2 Hamburg 11.
Dr. Harald GRUBE, Mattenwiete, 8, 2 Hamburg 11.
Mr. Eberhard v. den HAGEN, Groten Diek, 30, 207 Grosshansdorf.
Mr. Gerhard HANKE, Grosse Bäckerstr., 7, 2 Hamburg 1.
Dr. Ralph HARNISCH, Domshof 17, 28 Bremen.
Dr. Walter HASCHE, Dörpfeldstrasse, 45, 2 Hamburg 52.
Mr. Hans-Joachim HEIDENBLUT, c/o Rheinstahl Nordseewerke GmbH, Emden.
Dr. Ernst W. HEINSIUS, Schauenburgerstrasse, 21, 2 Hamburg 1.
Dr. Rolf HERBER, Stresemannstrasse, 6, 53 Bonn-Bad Godesberg 1.
Dr. Jürgen HÜBENER, Abteistrasse, 15, 2 Hamburg 13.
Mr. Heinrich JANSZEN, Gerhard-Rohlfs-Str., 16 A, 282 Bremen-Vegesack.
Mr. Paul JUNG, Martensdamm, 6-7, 2300 Kiel.
Mr. Max Ivers KEHDEN, Bernhard-Nocht-Str., 78, 2 Hamburg 4.
Mr. Klaus G. KETZEL, Brook, 2, 2 Hamburg 11.
Mr. Joachim KLAEMBT, Werftstr., 160, 28 Bremen.
Dr. Günter KÖHLER, Domshof, 17, 28 Bremen.
Mr. Christoph KÖNNEKER, Adolphsplatz, 7, 2 Hamburg 11.
Mr. Hermann KORDING, Holzdamm, 53, 2 Hamburg 1.
Dr. Bernd KRÖGER, Leuschnerstra., 2, 205 Hamburg 80.
Mr. Heinz KRUSE, Sievekingplatz, 1, 2 Hamburg 36.
Mr. Heinz KÜHL, Orlamünder Weg, 1, 28 Bremen.
Dr. Wilhelm H. LAMPE, Bernhard-Nocht-Str., 78, 2 Hamburg 4.
Dr. Siegfried LANGER, Gr. Burstah, 3, 2 Hamburg 11.
Dr. Emil LAU, Griegstr., 8, 2 Hamburg 50.
Dr. Otto Rud. v. LAUN, Rathausmarkt, 19, 2 Hamburg 1.
Dr. Jürgen LEBUHN, Vorsetzen, 35, 2 Hamburg 11.
Dr. Hans LEIBKUTSCH, Grosse Gallusstr., 10-14, Frankfurt am Main.
Mr. Frank LEONHARDT, Rödingsmarkt, 16, 2 Hamburg 11.
Dr. V. LOOKS, Cremon, 3, 2 Hamburg 11.
Dr. Gerd MAIER, Jungfernstieg, 22, 2 Hamburg 36.
Mr. Bernd MAKOWSKI, Ost-West-Str., 59, 2 Hamburg 11.
Dr. Robert MANN, Ballindamm, 17, 2 Hamburg 1.

Mr. Claud Friedrich MAYER, An der Alster, 1, 2 Hamburg 1.
Mr. Hermann MESSER, Domshof, 26, 28 Bremen.
Dr. Karl MINNICH, Lothringerstr., 42, 28 Bremen.
Mr. Rolf MÜLLERHEIM, Esplanade, 6, 2 Hamburg 36.
Dr. Karl-Hartmann NECKER, Balindamm, 25, 2 Hamburg 1.
Dr. Jost NEUBAUER, Bernadottestr., 289, 2 Hamburg 52.
Dr. Jens NIELSEN, Adolphsplatz, 7, 2 Hamburg 11.
Mr. Günther OTTO, Rödingsmarkt, 16, 2 Hamburg 11.
Dr. Franziskus PÄRN, Spitaler Str., 22, 2 Hamburg 1.
Mr. Lazar PARUSCHEN, Roonstr., 3, 2 Hamburg 20.
Dr. Gerhard PASSEHL, Winfriedweg, 18 a, 2 Hamburg 54.
Mr. Ralf PELKA, c/o Westdeutsche Landesbank, Girozentrale, Postfach, 44 Münster 1.
Mr. Heiner L. PFEIFF, Ost-West-Str., 59, 2 Hamburg 11.
Mr. Johann PFEIFFER, Adolphsplatz, 7, 2 Hamburg 11.
Dr. Klaus PLETT, c/o Hamburgische Landesbank, Girozentrale, Bergstr., 16, 2 Hamburg 1.
Mr. Hans H. PLÖN, Cremon, 32, 2 Hamburg 11.
Dr. Fritz PRAUSE, Faulstrasse, 18, 23 Kiel.
Dr. Karl-Ferdinand PUCHTA, Vorsetzen, 35, 2 Hamburg 11.
Dr. Dieter RABE, Spitalerstr., 22, 2 Hamburg 1.
Dr. Hans-Jürgen RABE, Spitalerstr., 22, 2 Hamburg 1.
Mr. Detlef REHDER, Gr. Elbstr., 48, 2 Hamburg 50.
Dr. Thomas Michael REMÉ, Alter Wall, 12, 2 Hamburg 11.
Dr. Walter RICHTER, Sögestr., 62/64, (OLG), 28 Bremen 1.
Dr. Hans Georg RÖHREKE, Pöseldorfer Weg, 18, 2 Hamburg 13.
Mr. Heinz Jürgen RÖPER, Minsbekweg, 7, 2 Hamburg 65.
Mr. Albrecht ROSCHER, Hamburgische Landesbank, Girozentrale, Bergstr., 16, 2 Hamburg 1.
Dr. Albert ROSS, Trostbruecke, 4, 2 Hamburg 11.
Mr. Dieter ROTH, Bernhard-Nocht-Str., 78, 2 Hamburg 4.
Mr. Dieter SARTORI, Jägerwinkel, 14, 2303 Gettorf.
Mr. Joachim SCHEELE, Gr. Reichenstr., 2, 2 Hamburg 11.
Mr. Kurt SCHERER, Adolphsplatz, 7, 2 Hamburg 11.
Mr. Karl-Friedrich v. SCHLAYER, Deutscher Luftpool, von der Tann-Str., 13, 8 München 22.
Mr. Jürgen H., SCHMIDT, Rauchstrasse, 120, 2 Hamburg 70.
Dr. Gerhard E., SCHNITTER, Spitalerstr., 22, 2 Hamburg 1.
Dr. Nikolaus SCHÖN, Spitalerstr., 22, 2 Hamburg 1.
Dr. Werner SCHÖN, Hansastr., 8, 2 Hamburg 13.
Dr. Gerd SEGERATH, c/o Rheinstahl Nordseewerke GmbH., Emden.
Mr. Hans-Dieter SELLSCHOPP, Ballindamm, 39, 2 Hamburg 1.
Mr. Hans Christian SIENKNECHT, Böttgerstr., 13, 2 Hamburg 13.
Dr. Kay SOEHRING, Colonnaden, 51, 2 Hamburg 36.
Dr. Victor SOMMER, Schöne Aussicht, 9, 2 Hamburg 76.
Dr. Frhr. Raban v. SPIEGEL, Up de Worth, 15, 2 Hamburg 64.
Mr. Sigurd STABENOW, Papankamp, 17 F, 2 Hamburg 52.

Dr. Hans Jürgen STÖCKER, Ballindamm, 25, 2 Hamburg 1.
Dr. Kuno STRAATMANN, Börse, 2 Hamburg 11.
Dr. Michael STROBEL, Cremon, 3, 2 Hamburg 11.
Mr. Friedrich STRUBE, Arnheimer Strasse, 1, 28 Bremen 66.
Dr. Johannes TRAPPE, Siriusweg, 35 a, 2 Hamburg 64.
Dr. Edgar UHLE, Alsterarkaden, 27, 2 Hamburg 36.
Dr. Peter ULMER, Sthamerstr., 44, 2 Hamburg.
Dr. Wilhelm VALLENTHIN, Gr. Gallusstrasse, 10-14, 6 Frankfurt (M).
Dr. Bürkhard VOGELER, Cremon, 3, 2 Hamburg 11.
Dr. Klaus R. WACHS, Alsterarkaden, 27, 2 Hamburg 36.
Dr. Jan Peter WAEHLER, Steiler Weg, 4, 2 Hamburg 55.
Dr. Wölfgang WEIDNER, Domshof, 17, 28 Bremen.
Mr. Heinrich M.C. WÖLPER, Hinter dem Schuetting, 28 Bremen.
Dr. Paul WRIEDE, Deefkamp, 6, 207 Grosshansdorf.
Dr. Gerd WÜLFING, Weserstr., 4, 282 Bremen 70.

CANADA

Canadian Maritime Law Association

Mr. W. David ANGUS, Suite 3900, 1155 Dorchester Blvd West, Montreal.
Mr. William BAATZ, Box 1386, Hamilton 5, Bermuda.
Mr. David BRANDER SMITH, 4537 Angus Drive, Vancouver B.C.
Mr. John A. CANTELLO, Osborn & Lange, Limited, 759 Victoria Square, Montreal.
Mr. J. CARTON, Rm. 42, 400 Craig St. W., H2Y IKI Montreal, P. Que.
Mr. P.G. CATHCART, 20 King Street West, Toronto, Ont.
Mr. Roland G. CHAUVIN, 430 rue St-François-Xavier, Montréal.
Mr. John R. CUNNINGHAM, 15th Floor, 2 Bentall Centre, 555 Burrard Street, Vancouver, B.C.
Mr. Richard GAUDREAU, 126, rue St-Pierre, Québec.
Mr. Edgar GOLD, Dept. of Maritime Studies, UWIST, King Edward VII Ave., Cardiff CFI 3 NU, Wales. (temporary address)
Mr. Sean HARRINGTON, 129, St. James St. W., Montreal, Que.
Mr. A. Stuart HYNDMAN, 129 St. James Street West, Montreal.
Mr. Raynold LANGLOIS, 126, rue St-Pierre, Québec GIK 4A8, Québec.
Mr. Peter R.D., MacKELL Q.C., 3400 Place Victoria, Montreal H4Z 1E9.
Mr. Robert SIMPSON, 410, rue Saint-Nicolas, Montréal 125, Québec.
Mr. W.T. SMITH, 620 St. James Street W., Suite 205, Montreal.
Mr. A.J. STONE, Q.C., c/o MacKinnon, McTaggart, 390 Bay Street, Toronto, Ont.

CHILI

Association Chilienne de Droit Maritime

Mr. Alfonso ANSIETA, Urriola 142 OR, Casilla 75, Valparaiso.

DENMARK

Danish Branch of Comité Maritime International

Mr. Jan ERLUND, Amaliegade 37, 1256 K. Copenhagen.
Mr. Erik KOFOED, Højbro Plads, 21, 1200 Copenhagen.
Mr. Hans LEVY, Frederiksborggade, 15, 1360 Copenhagen.
Mr. Jens MIDDELBOE, Havnegade, 21, Copenhagen 1058 K.
Mr. Bent NIELSEN, Frederiksgade, 17, 1265 Copenhagen K.
Mr. Allan PHILIP, Frederiksgade, 1, 1265 Copenhagen K.
Mr. Knud PONTOPPIDAN, Danish Shipowners Association, Amaliegade, 33, 1256 Copenhagen K.
Mr. Henrik SCHAUMBURG, Bredgade, 40, 1299 Copenhagen.
Mr. Erik STRØJER, 37, Amaliegade, 1256 Copenhagen K.
Mr. Søren M. THORSEN, Frederiksgade, 17, 1256 Copenhagen K.

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

The Association for Maritime Law of the German Democratic Republic

Dr. Herbert PÜSCHEL, Loreleystr., 10, 1157 Berlin.
Prof. Dr. Jörgen HAALCK, Trojanstr., 6, 25 Rostock.
Dr. Ralf RICHTER, Eggersstr., 3, 25 Rostock.
Prof. Dr. Wolfgang SEIFFERT, Dietzgenstrasse, 43/45, 111 Berlin.
Mr. Herbert STANDKE, Unter den Linden, 40, Berlin W 8.
Dr. Norbert TROTZ, Greifswalder Str., 12, 25 Rostock.

ESPAGNE

Association Espagnole de Droit Maritime

M. José Luis GOÑI, General Moscardo 20 - 7° - I., Madrid.
M. Juan PASCUAL SANAHUJA, Montera, 48, Madrid 14.

FINLAND

International Maritime Committee — Finland Branch

Mr. Esko HOPPU, Rajametsäntie, 19, 00620 Helsinki 62.
Mr. Carl-Hendrik LUNDELL, Finska Sjö, POB 276, Helsinki 10.
Mr. Bjarne OLOFSSON, c/o Juristkonsult AB, Torggatan, 3, Mariehamn 22100.
Mr. Nils-Gustaf PALMGREN, Finlands Steamship Company Ltd., Eteläranta, 8, 00130 Helsinki 13.
Mr. Leif SEVÓN, Kavallvägen, 25 C, Grankulla.

FRANCE

Association Française du Droit Maritime

M. Raymond ACHARD, Compagnie Générale Transatlantique, CEDEX 6, 92 - Paris - La Défense.

M. Pierre BOULOY, 7, rue de Chaillot, 75116 Paris.
M. Paul CHAUVEAU, Villa Barrecq, Espoey 64 420, Saumon Pesce.
M. Albert DESCOURS, 19, Place Froissart, 59304 Valenciennes.
M. Emmanuel du PONTAVICE, 27, rue de Fleurus, 75006 Paris.
Dr. Pierre EMO, 4, avenue Gallieni - B.P. 22, 76130 Mont Saint Aignan.
M. Michel FLEPP, 20, rue de l'Arcade, 75008 Paris.
M. Prosper FRAPPE, Terre-Plein Guillain 59, 386 Dunkerque.
M. James Paul GOVARE, 5, rue de Lasteyrie, Paris.
Mme Marie-José HEITZLER ILLIG, 19, rue Ribéra, 75016 Paris.
M. Raymond Georges HOUDAYER, 5, rue de Stockholm, Paris 15°.
M. Roger JAMBU-MERLIN, 10, Avenue du Colonel Bonnet, Paris 75016.
M. Alfred JAUFFRET, 13, rue des Epinaux, 13100 Aix-en-Provence.
M. Pierre LATRON, 24, rue Saint-Marc, CEDEX 02, 75082 Paris.
Mlle Claire LEGENDRE, 45, rue de Sèvres, 75006 Paris.
M. François LENORMAND, c/o Association du Droit Maritime, 73, Bd Haussmann, 75008 Paris.
M. Jean MASCLET, c/o Association Française du Droit Maritime, 73, Bd Haussmann, 75008 Paris.
Mlle Françoise MOUSSU, 73, Boulevard Haussmann, 75008 Paris.
M. Roger PARENTHOU, 66, rue Grignan, 13001 Marseille.
M. André PIERRON, Bourse Maritime, Place Lainé, 33075 Bordeaux CEDEX.
M. Jacques POTIER, 6, rue des Tournelles, Versailles 78.
M. Paul REMBAUVILLE-NICOLLE, 133, Bld Malesherbes, 75017 Paris.
M. Jacques VILLENEAU, 39, rue Scheffer, Paris 16.
M. J. WAROT, 71, Bld Raspail, Paris.

GREAT BRITAIN

British Maritime Law Association

Mr. S.N. BEARE, Stone House, 128/140 Bishopsgate, London EC2M 4HY.
Mr. W.R.A. BIRCH REYNARDSON, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA.
Mr. A.G. BISCHOFF, 16, Bury Street, London EC3.
Mr. K.A. BOOT, H. Clarkson Marine (Hondruas) Ltd., Ibex House, Minories, London EC3N 145.
Mr. T.R. BROOKS, Lloyds, Lime Street, London EC3.
Mr. R.D. BROWN, 21 Grosvenor Place, London SW1.
Mr. Simon A. COTTON, 30/32 St. Mary Axe, London EC3.
The Rt. Hon. Lord DIPLOCK, 1, Crown Office Row, Temple, London EC4.
The Hon. Mr. Justice DONALDSON, Royal Courts of Justice, Strand, London WC2.
Mr. R.E.M. ELBOURNE, Three Quays, Tower Hill, London EC3R6DS.
Mr. Peter A. GERRIE, Express Insurance Ltd, 13 Fenchurch Ave, London EC3.
Mr. N.M. GORDON, Richards, Hogg International, Essex House, 12/13, Essex Street, London WC2R 3AA.
Mr. John G.R. GRIGGS, 11, Byward Street, London EC3R 5EN.
Mr. Colin HARRIS, 24, St. Mary Axe, London.

Mr. J.P. HONOUR, Insurance Association (London) Ltd, Lloyd's Avenue, London EC3.
Mr. N.G. HUDSON, Ernest Robert Lindley & Sons, Ibex House, Minories, London EC3N 1EL.
Mr. C.W.M. INGRAM, Department of Trade and Industry, 66-74, Kingsgate House, Victoria Street, London SW1E 6SH.
Mr. John P. JENNINGS, Thames House North, Millbank, London SW1P 4QG.
Mr. N.R. McGILCHRIST, Chamber of Shipping of The United Kingdom, 30/32, St. Mary Axe, London EC3A 8ET.
Mr. Cyril T. MILLER C.B.E., Thos. R. Miller & Son, 14/20, St. Mary Axe, London EC3 8DA.
Mr. Stephen M. MITCHELL, Three Quays, Tower Hill, London EC3.
Mr. Donald R. O'MAY, 11, Byward Street, London EC3R 5EN.
Mr. William R. RUSSELL, « Westland », Uvedale Road, Limpsfield, Oxford, Surrey.
Mr. Richard RUTHERFORD, Lloyd's Underwriters' Claims Office, 13, Fenchurch Avenue, London.
Mr. T.D. SALMON, Kingston House, Victoria Street, London SW1.
Mr. V.R.B. SMALLWOOD, London Chamber of Commerce and Industry, 69, Cannon St., London EC 4N 5AB.
Mr. Alec R. THROUGHTON, 1, Lloyds Avenue, London EC3N 3DP.
Mr. D. Lloyd WATKINS, 1, Lloyds Avenue, London EC3.

GRECE

Association Hellénique de Droit Maritime

M. Alkis ARGYRIADIS, 6, rue Vissarionos, Athènes 135.
M. George L. DANIOLOS, 27 Drossopoulon Street, Athens 801.
M. Nicolas DELOUKAS, c/o Association Hellénique de Droit Maritime, 3, Rue Vissarionos, Athens.
M. Theodores KARATZAS, 6, rue Omirou, Athènes.
M. Stephen J. MACRYMICHALOS, 64, Diamantidou Ave., Psychico, Athens.
M. Dimitri J. MARKIANOS, 27, Drossopoulon Street, Athens 801.
M. Jean S. PERRAKIS, Vasilissis Sofias & Distamou, 48, Piraeus 7.
M. George REDIADIS, 3, Akti Miaouli, EL-PA Building, Piraeus 8.
M. Panayiotis SOTIROPOULOS, Didotou, 34, Athens 144.
M. Kyriakos SPILIOPOULOS, 3, rue Vissarionos, Athènes.
M. Stratis STRATIGIS, 98, Solonos Street, Athens.

INDIA

The Maritime Law Association of India

Mr. P.K. BASU, Chandralok, First Floor, 36 Janpath, New Delhi - 1.
Mr. C.M. MASTER, Scindia Steamship, Kempson House, Camomile Street, London EC3 (England).
Dr. Nagendra SINGH, 6, Akbar Road, New Delhi - 11.
Mr. V.S. KRISHNAN, 6, Akbar Road, New Delhi - 11.

IRELAND

Irish Maritime Law Association

The Hon. Mr. Justice John KENNY, 69, Nutley Lane, Donny Brook, Dublin 4.
Mr. Brian J. McGOVERN, « Oakdene », 166, Merrion Road, Dublin 4.
Mr. James Niall McGOVERN, « Oakdene », 166, Merrion Road, Dublin 4.
Mr. James CAWLEY.

ISRAEL

Israël Maritime Law Association

Mr. Aba BEN-EPHRAIM, 4, Ramhal St., Tel Aviv.
Mr. Gideon GORDON, 31, Haatzmauth Road, Haifa.
Mr. Dan ORR, 31, Haatzmauth Road, Haifa.
Mr. H. BOIM, P.O.B. 4993, Haifa.

ITALY

Association Italienne de Droit Maritime

Mme Andrea BERLINGIERI, 10, Via Roma, Genoa.
M. Francesco BERLINGIERI, 10, Via Roma, Genoa.
Dr. Giorgio BERLINGIERI, 10, Via Roma, Genoa.
Dr. Alfredo DANI, 10, Via Roma, Genoa.
Dr. Bruno LEVA, Via Po, 1, 00198 Roma.
M. Leopoldo TULLIO, Via Ruggero Fauro, 13, Roma.
M. Alessandra XERRI, Villa Borghese (Viale Canonica 2), 00197 Roma.

JAPAN

The Japanese Maritime Law Association

Mr. Shiro ABE, 646/648 Yusen Bldg., 2-3-2, Marunouchi, Chioyda-ku, Tokyo.
Mr. Hiroshi HATAGUCHI, New Tokyo Law Office, Marunouchi Building, 4-1, Marunouchi 2-chome, Chiyoda-ku, Tokyo.
Mr. Kunio KOSEMURA, Maruyama-dori 2-3-30, Abeno-ku, Osaka.
Mr. Eisuke MURAKAMI, No. 1152-156, Fueda, Kamamura, Kanagawa Pref., Japan.
Mr. Masakazu NAKANISHI, 2040-50 Kamikurata-cho, Totsuka-ku, Yokohama City.
Mr. Tsuneo OHOTORI, 20-2-304, Hongo 4, Bunkyo-ku, Tokyo.
Mr. Tohru SHIBATA, No. 503, TBS-Kaikan Bldg., 5-3-3, Akasaka, Minato-ku, Tokyo.
Mr. Koich SHIMOJIMA, 188 Honcho, Hoya-Shi 3-24-2, Tokyo.
Mr. Hisashi TANIKAWA, 15-33-308, Shimorenjaku 4, Mitaka City, Tokyo.
Mr. Akihiko YAMAMICHI, Central Bldg., 2, 1-chome Kyobashi, Chuo-ku, Tokyo.

MEXICO

Mexican Maritime Law Association

Dr. Ignacio L. MELO, Arcos de Belen 58-1205, México 7, D.F.

NEDERLAND

Nederlandse Vereniging voor Zee- en Luchtrecht

Mr. W.W. BAKKER, Koninklijke Nederlandse Reders Vereniging, Stationsweg, 137, Den Haag.
Mr. K.W. CUPERUS, Eendrachtsplein, 10, Rotterdam.
Prof. Dr. F. Baron van der FELTZ, Herengracht, 499, Amsterdam.
F.C. Baron van der FELTZ, Herengracht, 499, Amsterdam.
Mr. J.J.H. GERRITZEN, Wijnhaven, 13, Rotterdam.
Mr. G. de GROOT, Blaak, 101, Rotterdam 1.
Mr. Hendrik G. HEUZEVELDT, KNSM, Prins Hendrikkade, 108-114, Amsterdam.
Mr. R.E. JAPIKSE, Bouwcentrum, Weena 750, Rotterdam.
Mr. P.H.G. NAHUYS, c/o M. van Marle B.V., Weena 114, Rotterdam.
Mr. R.A. van SANDICK, Herengracht, 499, Amsterdam.
Mr. J.C. SCHULTSZ, Pieter de Hoochstraat, 42, Amsterdam.
Mr. B.C.J. SJOLLEMA, Oppert, 34, Rotterdam 3001.

NORWAY

Norwegian Maritime Law Association

Mr. Christian BORCHSENIUS, Ministry of Justice, Oslo Dep., Oslo.
Prof. Sjur BRAEKHUS, Universitetet, Karl Johans gt. 47, Oslo 1.
Dr. Per BRUNSVIG, Risalléen, 20 A, Oslo 3.
Mr. Per GRAM, Rådhusgt, 25, III, Oslo.
Mr. Jan Frøystein HALVORSEN, Stortingsgt., 18, Oslo 1.
Mr. Sverre HOLT, Wilh. Wilhelmsen, RA. 5, Oslo.
Mr. Ole LUND, Nordisk Skibsrederforening, Rädhusgt., 25, Oslo 1.
Mr. Hans Peter MICHELET, Rädhusgaten, 25, III, Oslo 1.
Mr. John NIELSEN, Hansteensgt., 2, Oslo 2.
Mr. Annar POULSSON, Assuranceforeningen Skuld, Oslo.
Mr. Alex. REIN, Løchenveien, 14, Oslo.
Mr. Arne H. RIKHEIM, c/o Norwegian Shipowners' Association, Rädhusgt., 25, Oslo.
Mr. Frode RINGDAL, Sondreveien, 21, Oslo.
Prof. Erling Chr. SELVIG, Min. Ditleffs vei, 12, Oslo 8.
Mr. Leif STRÖM-OLSEN, Haakon VII gt., 5, Oslo 1.
Mr. Johan H.L. VOGT, Stortingsgt., 18, Oslo.
Mr. Sigurd WAELGAARD, Ostadalsveien, 63, Oslo.

POLOGNE

Association Polonaise de Droit Maritime

M. Jacek SIEDLECKI, ul. Wyspianskiego, 38, 70-497 Szczecin.
M. Antoni SOLTYS, c/o Average Adjusters Office at the Polish Chamber of Foreign Trade, Pulaskiego, 6, Gdynia.

PORTUGAL

Portuguese International Maritime Law Commission

Vicomte do BOTELHO, 194, Rua da Junquaira, Lisboa.
Mr. Armando dos Anjos HENRIQUES, Rua D. Aleixo Corte - Real, Lote 395 1° B Olivaissul, Lisboa 6.

SUISSE

Association Suisse de Droit Maritime

M. Charles M. KELLER, Holbeinstrasse, 68, Basel.
Dr. Walter MÜLLER, St. Albangraben, 8, Basel.
Dr. Rudolf Theophil SARASIN, Hirzbodenweg, 82, Basel.

SWEDEN

Swedish Association of International Maritime Law

Mr. Sixten ACKERMARK, c/o Salénrederierna, Styrmansgatan, 4, Stockholm.
Mr. Kjell BLIXT, c/o Salénrederierna, Styrmansgatan, 4, Stockholm.
Mr. Lars BOMAN, Bifrostvägen, 26, 163 55 Spanga-Stockholm.
Mr. Sven CARSJÖ, Sjöassuradörernas Förening, Skeppsbron, 26, 111 30 Stockholm.
Mr. Ulf ELSELL, c/o Assuranceforeningen Skuld A/B, Pontonjärgatan, 12, Stockholm.
Mr. Häkan GEZELIUS, POB 2521, 403 17 Göteborg.
Mr. Lars GORTON, Rattsvetenskapliga Institutionen, Vasagatan, 3, 411 36 Göteborg.
Mr. Stellan GRAAF, Banérgatan, 46, 115 26 Stockholm.
Prof. Kurt GRÖNSFONS, Vasagatan, 3, 411 24 Göteborg.
Mr. Lennart HAGBERG, P.O. Box 2235, 403 14 Göteborg 2.
Mr. Erik HAGBERGH, Lützengatan, 5 A, 115 23 Stockholm.
Mr. Per Erik HEDBORG, P.O. Box 4094, 400 40 Göteborg.
Mr. Ragnar HEDÉN, P.O. Box 2132, 403 13 Göteborg 2.
Mr. Mats HILDING, Alviksvagen, 158, 161 38 Bromma, Stockholm.
Mr. Lars HOLM, Rosenbergsgatan, 3 E, 252 54 Helsingborg.
Mr. Bengt HOLTZBERG, Walleniusrederierna, P.O.Box 17086, 104 62 Stockholm 17.

Mr. Lars Rainer HORNBORG, Östermalmsgatan, 58, Stockholm.
Mr. Niklas KIHLBOM, P.O. Box 2251, 403 14 Göteborg 2.
Mr. Björn LESTE, Stureplan, 3, Stockholm.
Mr. Lars LINDFELT, P.O. Box 4094, 400 04 Göteborg.
Mr. Curt LUNDGREN, Box 3299, 103 66 Stockholm.
Mr. Jan MELANDER, Gökvägen, 40, 183 51 Täby, Stockholm.
Mr. H.G. MELLANDER, Eriksbergs Mek. Verkstad, Fack 9, 402 70 Göteborg.
Mr. Claes PALME, Sturegatan, 36 A, 114 36 Stockholm.
Mr. Sture PETRÉN. Banérgatan, 3, 114 56 Stockholm.
Mr. Kaj PINEUS, Skeppsbrohuset, 411 18 Göteborg.
Mr. Jan RAMBERG, Tegnérgatan, 3, Stockholm.
Mr. Stig ROSÉN, c/o Assuranceforeningen Skuld A/B, Pontonjärgat, 12, Stockholm.
Prof. Jan M. SANDSTRÖM, Gothenburg University, Vasagatan, 3, Göteborg.
Mr. Lorenz ZETTERMAN, Skandia Insurance Company Ltd., Fack, Stockholm.

UNITED STATES OF AMERICA

The Maritime Law Association of the United States

Mr. Arthur M. BOAL, 225 Brodway, New York, NY 10007.
Mr. Lawrence D. BRADLEY, 611 West Sixth Street, 28th Floor, Los Angeles.
Mr. Leslie J. BUGLASS, c/o Johnson & Higgins, 95 Wall Street, New York, NY 10005.
Mr. August C. BURNS, One World Trade Center, Suite 3147, New York, NY 10048
Mr. J. Edwin CAREY, 96 Fulton Street, New York, NY 10038.
Mr. Walter CARROLL Jr., 2141 International Trade Mart, New Orleans, Louisiana 70130.
Mr. Lester Howard CLARK, 310 Sansome Street, San Francisco, Cal.
Mr. Randall C. COLEMAN, 1600 Maryland National Bank Building, Baltimore, Maryland.
Mr. MacDonald DEMING, One State Street Plaza, New York, NY 10004.
Mr. M.E. de ORCHIS, 1 State St. Plaza, New York, NY 10004.
Mr. Warren M. FARIS, 1207 Whitney Building, New Orleans, La.
Mr. Louis J. GUSMANO, 120 Broadway, New York, NY 10005.
Mr. Nicholas J. HEALY, 29 Broadway, New York, NY 10006.
Mr. Raymond M. HICKS Jr., American Hull Insurance Syndicate, 99 John Street, New York, NY 10038.
Mr. James J. HIGGINS, 120 Broadway, New York, NY 10005.
Mr. Warren A. JACKMAN, 135 South LaSalle Street, Chicago, Illinois 60603.
Mr. Theodore K. JACKSON, 1101 Merchants National Bank Bldg, (P.O. Box 290), Mobile, Alabama 36601.
Mr. Thomas H. LEACH, Suite 1540, One Shell Square, New Orleans, Louisiana.
Mr. Manfred W. LECKSZAS, 1600 Maryland National Bank Bldg, Baltimore, Maryland.
Mr. Donald A. LINDQUIST, 1500 First National Bank of Commerce Building, New Orleans, La. 70112.

Mr. Herbert M. LORD, 25 Broadway, New York, NY 10004.
Mr. Wilder LUCAS, 602 Laclede Gas Bldg, 720 Olive Street, St. Louis, Missouri.
Mr. Elmer C. MADDY, 120 Broadway, New York, NY 10005.
Mr. Walter E. MALONEY, 99 John St., New York, NY 10038.
Mr. David L. MALOOF, 161 William Street, New York, NY 10038.
Mr. John C. McHOSE, 611 West Sixth Street, Los Angeles, California 90017.
Mr. John C. MOORE, One State Street Plaza, New York, NY 10004.
Mr. Francis J. O'BRIEN, 96 Fulton Street, New York, NY 10038.
Mr. David R. OWEN, 10 Light Street, Baltimore, Maryland.
Mr. Richard W. PALMER, 2100 Packard Bldg, Philadelphia, Pennsylvania 19102.
Mr. Edward D. RANSOM, 311 California Street, San Francisco 94104.
Mr. James E. ROSS, 927 Chamber of Commerce Bldg, Houston, Texas 77002.
Mr. Michael J. RYAN, Hill, Betts & Nash, One World Trade Center, Suite 5215, New York, NY.
Miss Brigitte H. SCHRAMKE, c/o Freehill, Hogan & Mahar, 21 West Street, New York, NY 10006.
Mr. John W. SIMS, 1300 Hibernia Bank Bldg, New Orleans, Louisiana.
Mr. E.D. VICKERY, 3710 One Shell Plaza, Houston, Texas 77002.
Mr. Reed M. WILLIAMS, 100 Oceangate, Suite 515, Long Beach, Ca. 90802.
Mr. David C. WOOD, One World Trade Center, Suite 5215, New York, NY 10048.
Mr. Benjamin W. YANCEY, 2141 International Trade Mart, New Orleans, Louisiana 70130.

U.R.S.S.

Association Soviétique de Droit Maritime

M. A.K. JOUDRO, Platovsky pr., 5, flat 112, Moscou 121151.
M. G.G. IVANOV, Dakukin str., 3, flat 130, Moscou U - 128.
M. S. POKROVSKI, c/o L'Association Soviétique de Droit Maritime, 6, B. Koptievsky pr. A - 319, Moscou.
M. E. RIABOVA, c/o L'Association Soviétique de Droit Maritime, 6, B. Koptievsky pr. A - 319, Moscou.

YOUGOSLAVIE

Association Yougoslave de Droit Maritime

M. Velimir FILIPOVIC, Savska c. br. 34, Zagreb.
M. George IVKOVIC, Zagrebacka 9/5, P.O. Box 366, 51000 Rijeka.
Dr. Hrvoje KACIC, c/o « Atlanska Plovidba », Mihajla 1, 50000 Dubrovnik.
Dr. Zdenko KOCIAN, Rijeka Trscanska obala 8, Rijeka.
M. Emilio PALLUA, Palmoticeva ul. br. 27, Zagreb.

OBSERVERS

OBSERVATEURS

ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DISPACHEURS EUROPEENS

Mr. N.M. GORDON, Richards, Hogg International, Essex House, 12/13 Essex Street, London WC2R 3AA. (England).
M. André PIERRON, Bourse Maritime, Place Lainé, 33075 Bordeaux Cedex (France).
Mr. Leif STROM-OLSEN, Haakon VII gt, 5, Oslo-1 (Norway).

CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE

Mr. Jen TSIEN-HSIN
Mr. Cheng CHUN-LIN
Mr. Wang EN-SHAO
Mr. Tang HOU-CHIH
Peking (China).

F.I.A.T.A.

Dr. Zdenko KOCIAN, Rijeka Trscanska Obala, 8, Rijeka, Yugoslavia.

I.M.C.O. — O.M.C.I.

Mr. Thomas A. MENSAH, 104 Piccadilly, London W1 (England).

INTERNATIONAL BAR ASSOCIATION

Mr. Lennart HAGBERG, P.O. Box 2235, 403 14 Göteborg (Sweden).

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE

Chambre de Commerce Internationale

Mr. Christopher W. REES, 38 Cours Albert 1er, 75008 Paris (France).

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

Mr. M.N.R. McGILCHRIST, 30/32 St. Mary Axe, London EC3A 8ET (England).

INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE

Mr. P.H.G. NAHUYS, c/o M. Van Marle N.V., Weena, 114, Rotterdam (Nederland).

UNCITRAL — CNUDCI

Mr. John HONNOLD

UNCTAD — CNUCED

Mr. M.J. SHAH, Palais des Nations, CH-1211 Genève (Suisse).

INDIVIDUAL OBSERVERS

OBSERVATEURS INDIVIDUELS

Mr. Kabin BENDJ MERAD, 5 rue Ali Boumendjel, Alger (Algérie).

Mr. Thomas H.A. POTTS, c/o Rodyk & Davidson, 24 Chartered Bank Chambers, Singapore (Singapore).

3

OPENING SESSION

SEANCE INAUGURALE

3

INAUGURAL SESSION
SEANCE INAUGURALE

1st APRIL 1974, 10.00 HRS. IN THE BANQUETING HALL
OF THE HAMBURG TOWN HALL

Hamburg Symphony Orchestra
Conductor : Heribert Beissel
George Frederik Handel
Water Music
Hornpipe
Air
Bourrée

SPEECHES
DISCOURS

Dr. Walter HASCHE	President of the Deutscher Verein für Internationales Seerecht *Président de la Deutscher Verein für Internationales Seerecht*
Mr. Joachim SEELER	Senator of Justice of the Freie und Hansestadt Hamburg *Sénateur de la Justice de la Freie und Hansestadt Hamburg*
Dr. Gerhard JAHN	Minister of Justice of the Federal Republic of Germany *Ministre de la Justice de la République Fédérale d'Allemagne*
Mr. Albert LILAR	President of the Comité Maritime International *Président du Comité Maritime International*

Hamburg Symphony Orchestra
Conductor : Heribert Beissel
George Frederik Handel
Water Music
Menuett f major
Menuett d major

Following the Inaugural Session a reception was given by the Senate of the Freie und Hansestadt Hamburg

SPEECH DELIVERED BY DR. WALTER HASCHE, PRESIDENT OF THE DEUTSCHER VEREIN FUR INTERNATIONALES SEERECHT

DISCOURS PRONONCE PAR LE DR. WALTER HASCHE, PRESIDENT DE DEUTSCHER VEREIN FUR INTERNATIONALES SEERECHT

Herr Senator,

Herr Bundesminister,

meine Herren Generalkonsuln und Konsuln,

meine Damen und Herren !

Als Vorsitzender des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht habe ich die ehrenvolle Aufgabe, Sie anlässlich der 30. Konferenz des Comité Maritime International in Hamburg herzlich willkommen zu heissen. Ich tue das in grosser Dankbarkeit, die sich auf die verschiedensten Bereiche erstreckt.

Ihnen, sehr verehrter Herr Senator Dr. Seeler, darf ich unseren Dank dafür aussprechen, dass der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg die Bedeutung des Kongresses gewürdigt hat, indem er diesen Saal für die Eröffnungssitzung zur Verfügung gestellt hat. Ebensosehr empfinden wir es dankbar, dass das Comité Maritime International und die Delegierten der in ihm vereinigten Organisationen im Anschluss an die jetzt stattfindende Veranstaltung Gäste des Senats sein werden. Schliesslich auch darf ich unseren Dank dafür vorwegnehmen, dass Sie, sehr verehrter Herr Senator, sich bereit gefunden haben, die Teilnehmer der Konferenz durch eine Begrüssungsansprache auszuzeichnen. Ich darf Sie daran erinnern, dass zuletzt im Jahre 1902 in Hamburg eine Konferenz des Comité Maritime International stattgefunden hat. Ihr folgte in einigem Abstand die Konferenz in Bremen im Jahre 1909, wobei in beiden Fällen der unvergessene Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts, Dr. Friedrich Sieveking, als Präsident fungierte. Hamburg hat demnach schon sehr früh die Bedeutung des Comité Maritime International erkannt und ihr Rechnung getragen, indem es die Möglichkeiten zu einer Vollkonferenz schuf. Wenn nunmehr nach rund 70 Jahren Hamburg wiederum Tagungsort ist, so zeigt das, das in Hamburg nach wie vor der Blick auf die See und die mit ihr zusammenhängenden Rechtsprobleme gerichtet ist.

Mit nicht weniger dankbaren Gefühlen begrüssen wir Sie, sehr verehrter Herr Bundesminister. Ich glaube, dass die heutige Veranstaltung ein geeigneter Anlass ist, Ihnen dafür zu danken, dass das von Ihnen geleitete Ministerium, das Bundesjustizministerium, stets für die Interessen des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht und

damit auch das Comité Maritime International aufgeschlossen war und dies in mannigfacher Weise zum Ausdruck gebracht hat.

Die in Ihrem Hause verantwortlichen Herren haben uns stets mit ihrer Sachkunde zur Seite gestanden, und das Verdienst des Bundesjustizministeriums ist es, dass zahlreiche Konventionen des Comité Maritime International in die deutsche Seerechtsgesetzgebung ihren Eingang gefunden haben. Eine solche Zusammenarbeit war nur möglich, wenn sich die durch das Justizministerium vertretene Bundesregierung vergewissern konnte, dass sowohl unser Verein als auch das Comité Maritime International sich nach besten Kräften um eine objektive Lösung aufgetretener Probleme bemüht hat in dem Bestreben, auf der Basis wirtschaftlicher Überlegungen zu Kompromissen zu kommen, die qualifiziert waren, um in die Gesetzgebung von Schifffahrtsnationen übernommen zu werden. In der ideellen und materiellen Hilfe, die uns durch Ihr Haus zuteil wurde, liegt meiner Überzeugung nach auch die Anerkennung, dass das Comité Maritime International stets fähig war, aus eigener Kraft Vorschläge zu entwickeln, die geeignet waren, eine Vereinheitlichung des Seerechts zu fördern. Dass Sie an der heutigen Veranstaltung persönlich teilnehmen und auch das Wort ergreifen werden, ist für uns alle eine grosse Auszeichnung.

Ich freue mich schliesslich, hier an dieser Stelle meinen alten Freund Professor Rolf Stödter begrüssen zu können. Zusammen mit Dr. Dettmers aus Bremen, dem Reeder Alfred Edye und dem unvergessenen Dr. Hans Gramm, meinem Vorgänger im Amt des Vorsitzenden, hat er den Deutschen Verein für Internationales Seerecht nach dem Kriege zu neuem Leben erweckt und ihn in die Gemeinschaft des Comité Maritime International zurückgeführt.

Schliesslich gilt mein Gruss allen denjenigen, die die Durchführung dieses Kongresses durch ihre Mitarbeit oder ihre grosszügige finanzielle Unterstützung ermöglicht oder gefördert haben.

And now let me welcome our guests in the Comité Maritime International, its officers, and the organizations associated or connected with it, as well as everybody taking part in our Conference, in whatever capacity they may be attending.

The music we have just heard as a prelude to the thirtieth Conference of the Comité Maritime International was composed by Händel. Händel was born in Germany, and every German would regard him as a German musician. At the beginning of the eighteenth century he came to Hamburg and here we therefore regard him as a fellow-citizen. For the rest of his life he then lived in London, and I am sure that any Englishman would see in him a genuine British subject.

I don't mention this in order to call for a decision as to which nation may claim Händel for itself. This question is of no interest at all, because his music belongs to the whole world. But Händel is an example of the fact that art ignores the boundaries between nations — and that should give us food for thought in respect of our problems with law and legislation.

Furthermore, Ladies and Gentlemen, the music was a part of the « Water Music ». We chose it in order to establish an association to our maritime aspects.

But now to the subject itself :

First of all let us welcome you, President Maitre Lilar. We realize what we owe you as our President, and want to express our appreciation, combined with our very special thanks for your taking the Chair at the thirtieth Conference of the Comité Maritime International, beginning today. For the first time you were Chairman of the full Conference at Antwerp in 1947 and then, since 1959, of every Conference. This is not only a unique record, but at the same time the evidence of your commitment and efficiency, which fills us with admiration. We are proud and thankful that you are willing to continue in your office again today.

Ladies and Gentlemen : in this connection let me cast a short glance backwards at the history of the CMI.

In 1609, the famous Dutchman Hugo Grotius, often called the « Father of international law », in his fundamental book « De Mare Libero » set up the claim for freedom of maritime trade. The consequence was the cry for a universal maritime code overcoming the national boundaries. But not until the middle of the 19th century did these endeavours become effective in overcoming the nationalism in legislation. It is interesting to observe that such call for a universal maritime law made itself heard in the national governments of the seafaring countries, as well as with all people connected with shipping in practice. As a well-known personality I would here mention Mancini, who even in his time said :

« The sea with its winds, storms, dangers, does not change. It calls for a necessary uniformity of juridical regimes. »

But it was of greater practical importance, when many years later the Belgian Prime Minister Auguste Beernaert, the Antwerp Barrister Louis Franck and the Underwriter Charles Le Jeune, decided to create an organization which was to do practical work with a view to a universal maritime law. The three of them are the real fathers of the Comité Maritime International, having given an impetus, which is still effective today. It is most interesting to observe that from the very beginning they wanted to call upon the non-academic people, who find themselves up against maritime law every day of their lives, such as Shipowners, Underwriters, Shippers, Average Adjusters; but at the same time to appeal to Judges, University Professors, Attorneys, and representatives of various Ministries, all to meet for discussion.

It is not my task to draw a detailed picture of the history of the Comité Maritime International since its foundation, and I am even less able to itemize all the conventions phrazed and drafted by the CMI. As we know, it is all contained in the booklet written by our President and our friend Carlo van den Bosch published under the title « Le Comité Maritime International 1897 to 1972 ».

A considerable number of the conventions of the CMI have been accepted by Diplomatic Conferences and have resulted in international conventions which later on led to their codification into the system of law of many nations. But even though such results could not be achieved in every case, the discussions in the Comité Maritime International are still an important and up-to-date material for the Governments and Parliaments of a great number of nations interested in maritime law.

For my Hamburg friends and for myself the important thing in this connection is something the late Hamburg Lord Mayor Karl Mönckeberg expressed in 1902 in his welcoming address to the 5th Conference of the CMI. He said that maritime law was international, just the same as maritime trade, and he welcomed the endeavours of Lawyers, Underwriters, Shipowners and Merchants « who tried to create a conformity of laws in this field ». He closed his address with the following words : « It will not be long before we have an international commercial and maritime law for all the civilized nations of the world. »

The same optimism is to be found with Friedrich Sieveking, who as President in 1909 conducted the 9th Conference of the CMI in our neighbouring city of Bremen. He quotes the optimistic words of the the State Secretary of the United States, Mr. Blaine, namely :

« The law of the ocean can be one, the law of the ocean must be one » and then condensed this in the sentence :

« The law of the ocean must and can be one ».

I could recall to your minds a number of distinguished men, who in the course of the 77 years since the Comité Maritime International was founded, acted to its benefit as Presidents or in other important capacities, and who have put their professional knowledge and experience at the disposal of the CMI. Only as examples I should like to mention some names :

As early as 1911 we find a certain Maître Paul Govare in the honorary list of Presidents.

According to the CMI records, Francesco Berlingieri appears as President in the year 1925, namely at the Conference in Genoa, and we shall never forget, for instance, names like Mr. Asser from the Netherlands, Mr. Ishii from Japan, Mr. Gramm from Germany, and many others, whose knowledge and work has been to the good of the CMI.

I was speaking of the optimism with which the founders of the Comité Maritime International proceeded on the assumption that it would be possible to create a worldwide unified maritime law. At the London Conference of 1922 this idea was still to be found, namely when Louis Franck during the preparatory work for the Hague Rules said :

« The Rules (here he meant The Hague Rules) are going to be the common law of the world. »

I quote this sentence from a publication of our friend André Vaes to whom I also want to give a special welcome today as one of the veterans of the Comité Maritime International, the same as the distin-

guished members of the Executive Council, who to a great extent have had the burden of the actual work of the Comité Maritime International.

Today, 77 years after the foundation of the Comité Maritime International, we are unable to tackle our work with the same optimism. All that time ago it might have been possible to believe with Sieveking that the national interests must rank below the requirements of a world-wide unification of laws. He believed there were no political obstacles to this aim, because it was not a question of national prejudices or national principles which had to be adhered to, but purely practical questions on which it should not be difficult to agree. However today, in our restless and confused world, shaken by unsolved problems, it is easier to be a sceptic than an optimist.

It does not reduce the significance of the Comité Maritime International when I point out that now neither the political nor the economic conditions for our work are as good as in those years which we are apt to call the « good old days ». There is no doubt : The Comité Maritime International has been doing valuable work for nearly a century. A great part of the work done by the CMI may be called what Louis Franck had hoped for as « Common Law of the World ».

All these reflections, however, cannot secure the existence of the CMI in the future. At the time when the CMI commenced its work as almost the only international organization of everyone interested in the unification of maritime laws and willing to make compromises to overcome selfish interests, — supported most efficiently by the Government of the Belgian Kingdom — maritime commerce and shipping took place in a world in which liberal ideas predominated. Meanwhile, the CMI — the same as everybody else — has had to experience that in modern times often principles and politics dominate over people's willingness to compromise. Moreover, new nations have emerged, that take an interest in maritime trade — some within the organization of the Comité Maritime International and others under the protection of the United Nations or other important organizations. They are trying to realize their own ideas born of quite a different sphere of interests. Their legitimate right to do so cannot be doubted. The CMI, therefore, has to cope not only with nations of its own sphere. It has to recognize the existence of other organizations dealing with the same or similar subjects, and must also tackle the problem of their different ideas, in order to find a new, broad basis for international law.

In view of this, I want to extend a special welcome to the representatives, delegates, observers and guests of those organizations who have come here to take part in this Conference.

It does the CMI and those responsible for its management credit that they have recognized the importance of the new nations and their interests and are endeavouring to draw the conclusions herefrom for future practice. In 1972 the Constitution of the CMI was amended in order to make the organization more effective, at the same time showing its readiness to discuss in a new world its own theories and principles

with other organizations. With satisfaction we have observed that also governmental organizations dealing with the further development of maritime law on an international scale have taken up this conception and accept the cooperation with the CMI. I am in this connection thinking of the International Maritime Consultative Organization (IMCO) and its Legal Committee, to the work of which we contributed with legal opinions as well as with practical advice. I am thinking furthermore of the United Nations Commission on International Trade Law and in particular its Working Group for International Shipping Legislation. For the important work they do under political aspects they cannot renounce the professional knowledge represented in the Comité Maritime International, and also in future they ought not to do without it. Beyond that I am thinking as well of the international organizations of business quarters interested in maritime trade, with whom to cooperate on a basis fruitful to both sides is one of our aims. In such discussions on the policy forming the future legal basis for maritime trade the new shipping and trading nations' sphere of interest will have to occupy us to a considerable extent. The Comité Maritime International is willing to take this sphere of interest into account when fixing its intentions. For that purpose the formation of more national associations and their contribution to the work of the Comité Maritime International would be desirable. I do not doubt that to those responsible in the Comité Maritime International this will be a decisive impetus when developing and improving maritime law to find a solution which takes into account the changes in our world of today.

After all, we have to come to the conclusion that the tasks and problems to be solved by the Comité Maritime International in future will not only be pretty tough to deal with, but that it will be still harder to accomplish them. To realize this, however, must not result in our giving up. On the contrary : it is a challenge to the Comité Maritime International which we must accept and which ought to incite us to intensify our work. If this is the result, the Comité Maritime International is sure to maintain its firm standpoint and remain an important factor in a world which is changing fast. It is our duty to defend some important results of previous conferences which have proved workable in practice. But on the other hand we must also offer the experience and good-will of a group of independent men to any other organization to which this is of interest.

I am now coming to the end of my address.

It is my privilege to welcome all of you in Hamburg as guests of the Deutscher Verein für Internationales Seerecht, and I hope that we shall be able to provide the technical requirements for five days of successful work. But apart from the material problems, do not let us forget that in the course of the years many a personal contact and friendship has arisen from the Comité Maritime International, which to foster is one of its important implicit functions. We have tried to take into account also this aspect of the Conference and hope to be able to satisfy our guests in this respect as well. After all, the best

way to reconcile any divergent interests is to discuss them in a fair way and in a friendly atmosphere. Thus — besides everything else — for us the Comité Maritime International is a platform for personal contact. In this respect we ask you to appreciate that we have paid special attention to balancing the festive setting of this CMI Conference and the work to be done.

Lastly, I want to add a word with regard to the date of this Conference, on which we agreed with our President and the Executive Council. According to the Constitution of the Comité Maritime International, a meeting of its Assembly has to take place every March. This meeting took place yesterday. As we realized that we could hardly expect the participants to come to Hamburg twice, it seemed reasonable to have the Conference directly following the Assembly meeting. This, however, was bound to prevent us from waiting for spring. Nevertheless, we hope the weather gods may be kind to us.

At the moment, it seems that they are, and if they go on doing so, I can hope that the memory of this Conference will be a good one.

WELCOME IN HAMBURG TO YOU ALL !

SPEECH DELIVERED BY HERR SENATOR DR. JOACHIM SEELER

DISCOURS PRONONCE PAR HERR SENATOR DR. JOACHIM SEELER

Im Namen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg möchte ich Sie in Hamburg herzlich willkommen heissen und begrüssen. Nach 72 Jahren treffen sich die Repräsentanten einer so angesehenen und für die Entwicklung des Seerechtswesens so bedeutsamen internationalen Organisation wie das Comité Maritime International erstmals wieder zu einem Kongress auf deutschem Boden. Dass Hamburg nach dem Kongress von 1902 jetzt zum zweiten Mal als Tagungsort gewählt worden ist, ist eine Ehre, die der Senat und die Bürger Hamburgs zu schätzen wissen.

Seit je hat zwischen dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht und der Hamburger Justiz eine besonders gute Verbindung bestanden. Sie, Herr Dr. Hasche, haben darauf bereits hingewiesen und diese Verbindung durch Nennung einiger bedeutender Namen beleuchtet. Ein Rückblick in die Geschichte dieser Stadt Hamburg zeigt, welchen besonderen Rang gerade der Seehandel seit alters her bei uns eingenommen hat. Zunächst einmal hat Hamburg sich als erste Stadt in Deutschland überhaupt ein eigenes Schiffsrecht gegeben. Dieses Schiffsrecht bildete bereits im 13. Jahrhundert einen abgesonderten Teil des hamburgischen Stadtrechts. Schiffs-, Havarie-, Bodmerei- und Assekuranzsachen waren es, welche im 16. Jahrhundert vor allen anderen handeltsrechtlichen Streitigkeiten einem eigenen und nur zu deren Schlichtung eingesetzten Gericht zugewiesen wurden. Entscheidungen in diesen Kaufmannssachen, soweit sie aus dem Seehandel herrühren, nahmen die Verantwortlichen dieser Stadt so wichtig, dass sie sie der allgemeinen Gerichtsbarkeit entzogen und einer « Admiralitätskollegium » genannten besonderen Entscheidungsinstanz vorbehielten. Dieser Instanz sassen ein Bürgemeister und vier Ratsmitglieder vor. Diese aussergerichtliche Zuständigkeit für seehandelsrechtliche und später alle handelsrechtlichen Streitigkeiten wurde über zwei Jahrhunderte beibehalten. Erst das Gedankengut der Aufklärung führte nach der kurzen Zeit der französischen Annexion Hamburgs zu Beginn des 19. Jahrhunderts zur Zuweisung dieser Streitigkeiten an ein Gericht. Zuständig war aber auch jetzt nicht eines der bereits vorhandenen Gerichte, sondern es wurde das Handelsgericht als besonderes Gericht für diese Streitigkeiten eingerichtet.

Dieser kurze Blick in die Geschichte zeigt den Rang auf, den Seerechts- und Handelsfragen in dieser mit und für ihren Hafen gewachsenen und lebenden Stadt stets eingenommen haben. Sie, Herr Dr. Hasche,

haben die hoffnungsvolle Zuversicht erwähnt, die den V. Kongress des Comité Maritime International in Hamburg vor 72 Jahren hinsichtlich der Frage eines allgemeinen internationalen Handels- und Seerechts geprägt hat. Leider muss ich Ihre Skepsis zu den Aussichten auf das Zustandekommen eines solchen internationalen Handels- und Seerechts von unserer gegenwärtigen politischen Situation her teilen. Es hat den Anschein, als seien die Aussichten für ein politisch so notwendiges engeres Zusammenrücken der Nationen zur Zeit nicht günstig. Nehmen wir nur das Beispiel Europa. Sehen wir uns heute nicht einer zunehmenden Gleichgültigkeit den politischen Problemen der Europäischen Einigung gegenüber ? Die europäischen Integrationsbemühungen stagnieren, die Brüsseler Behörden und auch die Völker Europas warten aber auf neue, belebende Impulse. Auf längere Sicht wäre es für die Zukunft Europas verhängnisvoll, wenn in den Parlamenten und den nationalen Volkswirtschaften die Kräfte die Oberhand gewännen, die in einer stärkeren Isolation mit neuen Handelsbarrieren Vorteile für ihr Land zu erzielen trachten und damit wieder in die Protektionspolitik vergangener Zeiten verfallen würden. Die Skeptiker, die die Vor- und Nachteile der Europäischen Gemeinschaft anhand einer exakten Kosten-Nutzen-Analyse messen wollen und nur bei einer Erfolgsbilanz an der ursprünglichen Idee für ein gemeinsames Europa festhalten wollen, übersehen, dass die Einheit Europas mehr sein muss, als gemeinsame Eier- und Kalbfleischpreise. Zu leicht wird dabei der grosse wirtschaftliche Aufschwung vernachlässigt, ja vergessen, den die Europäische Gemeinschaft im letzten Jahrzehnt bereits ihren Mitgliedern und damit den Menschen gebracht hat.

Das Ölembargo durch die erdölfördernden Länder hat im vergangenen Winter doch deutlich gezeigt, dass nur durch eine vertiefte Kooperation zwischen den Industriestaaten einerseits und den Rohstoff liefernden Ländern andererseits aber auch den sog. Entwicklungsländern ein weiteres und für die Menschheit notwendiges Wirtschaftswachstum in allen Ländern erzielt werden kann. Der Lebensstandard der Industriestaaten wird gefährdet und damit ihre Fähigkeit, den Entwicklungsländern der Dritten Welt zu helfen, wenn wir nicht alles unternehmen, um das Entstehen isolierter Währungs-, Wirtschafts- und Handelsblöcke zu verhindern. Hier zeigt sich im übrigen auch, wie kurzsichtig der Öllieferungsboykott zur Durchsetzung politischer Ziele war und ist. Denn wenn dadurch die Wirtschaftskraft der Ölkäufer geschwächt, ja zerstört wird, dann nützt letztlich den Ölförderländern ihr ganzer Reichtum nichts mehr.

Warum befasse ich mich mit diesem Problem gerade aus Anlass Ihres Kongresses ? Zum einen, weil wir in Hamburg auf freien offenen Handel mit aller Welt angewiesen sind. Hamburg verdankt seine Stellung, den Wohlstand seiner Bürger in hohem Mass den ungehinderten Austausch von Leistungen und Waren auf den Weltmärkten. Einheitliche und möglichst einfache Regelungen sind unabdingbare Voraussetzungen dafür.

Der andere Grund dafür, diese Frage hier anzusprechen, ist aber, dass das Handelsrecht und im besonderen Mass das Seehandelsrecht stets nationaler und internationaler Rechtseinheit die Bahn gebrochen und damit zu einem Zusammenwachsen getrennter Volkswirtschaften geführt hat. Der Handel hat vor Landesgrenzen auf die Dauer nie Halt gemacht, « will nichts gelten lassen als den Weltbürger und den Weltmarkt », wie es Gustav Radbruch einmal formuliert hat. Beispiele dafür gibt es zahlreich. Im Mittelalter entstand so im Süden Europas italienisches und im Norden hansisches Handelsrecht. So entstand der deutsche Zollverein mehr als ein Menschenalter vor der politischen Einheit des Deutschen Reiches. Gleichgelagerte Bedürfnisse haben ein allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch fast 40 Jahre vor dem Bürgerlichen Gesetzbuch entstehen lassen. Ein einheitliches kontinentaleuropäisches Wechsel- und Scheckrecht schliesslich ist Anfang der dreissiger Jahr gegen grosse Widerstände Wirklichkeit geworden, bevor erste Ansätze eines vereinigten Europas konkrete Gestalt annahmen. Als weitere Beispiele können auch die zahlreichen Konventionen genannt werden, die das Comité Maritime International erarbeitet hat und die gleichlautend in vielen Ländern Gesetz geworden ist.

Die XXX. Konferenz des Comité Maritime International mit seinen Themenstellungen beweist, dass diese Entwicklung weitergeht. Was hier erarbeitet wird, wird in einer Vielzahl von Nationen Geltung erlangen und so zu einem weiteren Stück Einheit führen, wenn auch nicht sofort auf politischem, so doch auf rechtlichem Gebiet. Auf diese Weise, so habe ich die Hoffnung, mag sich der Kreis schliessen. Einheitliche Rechtsregeln erleichtern und fördern den Warenaustausch und schaffen wirtschaftliche Sachzwänge, denen sich politischen Institutionen auf die Dauer nicht verschliessen können. Ich vertraue darauf, dass die ökonomische Interessenbindung zu besseren Beziehungen aller Nationen untereinander führen wird.

In diesem Sinne wünsche ich Ihrer Konferenz einen erfolgreichen Verlauf und verbinde damit die Hoffnung, dass Sie die Tage in Hamburg in guter Erinnerung behalten werden.

SPEECH DELIVERED BY
HERR BUNDESJUSTIZMINISTER GERHARD JAHN

DISCOURS PRONONCE PAR
HERR BUNDESJUSTIZMINISTER GERHARD JAHN

Exzellenzen,
meine sehr verehrten Damen,
meine Herren,

es ist für mich eine Ehre und zugleich eine grosse Freude, Sie zu der XXX. Konferenz des Comité Maritime International in der Bundesrepublik Deutschland willkommen zu heissen.

I.

Das Comité Maritime International hat seit seiner Gründung Ende des vorigen Jahrhunderts Leistungen vollbracht, auf die Sie heute mit Stolz zurückblicken können.

Dass die internationale Vereinheitlichung des Seerechts, die Sie sich zum Ziel gesetzt haben, heute schon in sehr viel weitergehendem Masse als auf vielen anderen Gebieten des Handelsrechts erreicht werden konnte, ist vor allem das Verdienst Ihrer Vereinigung. Sie hat ein Dreivierteljahrhundert lang Anstösse gegeben und Entwürfe vorbereitet, die es den Staaten ermöglichten, auf bisher zwölf Brüsseler Diplomatischen Seerechtskonferenzen und später auch im Rahmen der Vereinten Nationen völkerrechtliche Vereinbarungen auf dem Gebiet des Seehandelsrechts zu treffen.

Auf die glanzvolle Geschichte des Comité Maritime International im einzelnen haben Sie, sehr verehrter Herr Dr. Hasche, bereits hingewiesen. Dieser Vereinigung ist es von Anbeginn ihrer Tätigkeit an gelungen, bedeutende Juristen und Wirtschaftler aus allen am Seehandel interessierten Berufen zusammenzufassen und für die gerade auf diesem Gebiet besonders notwendige internationale Zusammenarbeit zu gewinnen, ja sogar zu begeistern. Der Erfolg des Comité Maritime International und zugleich sein hoher Rang als beratendes Gremium für die Regierungen ist wesentlich in seiner persönlichen Zusammensetzung begründet. Die in dieser Form vielleicht einzigartige Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis hat es ermöglicht, die wissenschaftliche Arbeit an den praktischen Bedürfnissen zu orientieren und bei der Ausgestaltung gesetzgeberischer Lösungen die oft durchaus unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen der am Seeverkehr Beteiligten ausgewogen zu berücksichtigen. Dies im Verein mit der ohnehin vom

pragmatischen common law so stark beeinflussten Tradition des Seerechts hat das Comité Maritime International auch in bemerkenswerter Weise vor der sonst bei der Rechtsvereinheitlichung oft zu beobachtenden Versuchung bewahrt, in praktisch weniger wichtigen Detailfragen eine zu grosse Perfektion anzustreben.

II.

Das Seehandelsrecht ist schon heute durch eine Vielzahl internationaler Übereinkommen geprägt, die von vielen Staaten ratifiziert, von weiteren ohne eine völkerrechtliche Verpflichtung inhaltlich in ihr nationales Recht übernommen worden sind. Vor einer Konferenz wie dieser sollte man sich der bedeutendsten davon erinneren :

Schon aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg stammen die beiden Übereinkommen über Schadenersatzansprüche beim Zusammenstoss von Schiffen und über die Bergung und Hilfeleistung. 1924 folgte das Übereinkommen über Konnossemente, das nun fast seit einem halben Jahrhundert das Frachtrecht für den Stückgutverkehr auf eine praktisch weltweite einheitliche rechtliche Basis gestellt hat. Aus den letzten beiden Jahrzehnten ist vor allem das Übereinkommen über die Beschränkung der Reederhaftung zu nennen, das die unübersichtlichen Eigenarten der nationalen Rechte auf dem Gebiet traditioneller Haftungsprivilegien der Seeschiffahrt schon heute weitgehend beseitigt hat. Aus dieser Periode stammen auch die Übereinkommen über gerichtliche Zuständigkeiten bei Schiffszusammenstössen und über Arreste in Seeschiffe, welche die Vielfalt der gerichtlichen Zuständigkeiten und der Arrestgründe zu vereinheitlichen und zu beschränken suchen.

Neben diesen Übereinkommen harren weitere, die auf Staatenkonferenzen bereits verabschiedet wurden, noch der Inkraftsetzung.

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat sich gerade in diesen Wochen entschlossen, den gesetzgebenden Körperschaften die Ratifizierung des Brüsseler Reaktorschiffsübereinkommens von 1962 vorzuschlagen. Wenn sich auch die Schiffahrt mit Reaktorantrieb immer noch im Erprobungsstadium befindet, so sollte doch der sich jetzt abzeichnende schnellere Weg in die Rentabilität dieser Antriebsart durch ein ihr gemässes und möglichst international einheitliches Recht erleichtert werden. Das Brüsseler Übereinkommen von 1967 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken, das zu einer besseren Sicherung und damit zur Erleichterung des Schiffskredits beitragen soll, ist ebenfalls leider noch nicht in Kraft getreten; die Bundesrepublik Deutschland hat es dennoch inhaltlich bereits im letzten Jahr in ihr innerstaatliches Recht übernommen.

Auch das im Rahmen der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation ausgearbeitete Übereinkommen von 1969, das eine den modernen Verhältnissen angemessene Haftung für die Verursachung von Ölschäden durch Tankerunfälle vorsieht und damit den

jetzt besonders durch wachsende Schiffsgrössen und gefährlichere Ladungen auch im Seeverkehr immer vordringlicher werdenden Forderungen des Umweltschutzes Rechnung trägt, ist unter massgebender Mitwirkung des Comité Maritime International zustandegekommen. Es wird aller Voraussicht nach in Kürze in Kraft treten können.

Schliesslich hat das Comité Maritime International auf seiner Konferenz in Tokio im Jahre 1969 zwei Übereinkommensentwürfe beschlossen, die leider bisher nicht zu Staatsübereinkommen geführt haben :

Das auf zwei älteren Brüsseler Konventionen aufbauende neue Übereinkommen über den Passagierbeförderungsvertrag soll auf einer Staatenkonferenz Ende dieses Jahres fertiggestellt werden. Es besteht deshalb die Hoffnung, dass es in absehbarer Zeit zu einer international einheitlichten modernen Haftungsregelung für die Passagierbeförderung kommt, die sich in den Rahmen der von vielen Ländern gegenwärtig unternommenen Bemühungen um eine Verbesserung der Rechtsstellung des Verbrauchers einfügt.

Nicht so günstig wie für das Passagierübereinkommen sind die Aussichten für das Übereinkommen über die Haftung beim kombinierten Verkehr. Ein solches Übereinkommen wäre im Interesse einer klaren und angemessenen Regelung der neuartigen Rechtsfragen des sprunghaft zunehmenden Containerverkehrs dringend erwünscht. Die zwischenstaatlichen Vorbereitungsarbeiten gestalten sich hier aus mehreren Gründen schwierig und zeitraubend : aus wirtschaftlichen, weil Industriestaaten und Entwicklungsländer den aufkommenden Containerverkehr unter verschiedenen ökonomischen Gesichtspunkten betrachten; aber auch aus rechtlichen, weil bei der Ausgestaltung des Vertrages über eine Beförderung mit verschiedenen Transportmitteln die teils sachlich, teils nur historisch bedingten Besonderheiten der nationalen und internationalen Rechtsregeln für die verschiedenen Transportmittel ein ernstes Hemmnis darstellen.

Es hat den Anschein, dass die moderne Transportform des Containers zugleich den Anstoss zu einer Intensivierung der Überlegungen geben wird, wie weit die Rechtsnormen für den Transport mit verschiedenen Beförderungsmitteln allgemein aneinander angeglichen werden können und sollten. Ein in diesem Sinne einheitliches Transportrecht wird angesichts der in verschiedenen internationalen Übereinkommen festgeschriebenen unterschiedlichen Bestimmungen für seine Teilbereiche kaum sehr bald geschaffen werden können. Es wird wohl auch stets Sonderregeln enthalten müssen, die den technischen und wirtschaftlichen Eigenarten der Beförderungen mit den verschiedenen Transportmitteln Rechnung tragen. Bemühungen hierzu müssen jedoch unternommen werden, weil der moderne rationalisierte Massengüterverkehr klarer und möglichst einfach zu handhabender Rechtsregeln bedarf.

Wenn wir trotz dieser Erfolge heute, wie Herr Dr. Hasche hervorgehoben hat, das bei der Seerechtsvereinheitlichung Erreichbare vorsichtiger beurteilen als zur Zeit der Gründung des Comité Maritime

International, so hat dies seinen Grund wohl in folgendem : Bei Beginn der Arbeiten hatte man zunächst das Nahziel einer ersten Vereinheitlichung der praktisch wichtigsten Rechtsregeln vor Augen. Je näher man diesem Ziel kam, um so deutlicher musste zugleich werden, dass auch das international vereinheitliche Recht ebenso wie jede nationale Rechtsordnung ständiger Anpassung an sich verändernde Rechtsanschauungen und neue wirtschaftliche Tatbestände bedarf. Rechtsnormen können niemals etwas Statisches sein, am wenigstens auf einem so sehr vom technischen Wandel betroffenen Gebiet wie dem des Transportrechts.

III.

Ein Blick auf die Tagesordnung dieser Konferenz macht deutlich, dass sich das Comité Maritime International nicht minder als die Regierungen um die Weiterentwicklung der internationalen seerechtlichen Übereinkommen bemüht, deren Zustandekommen weitgehend sein Verdienst gewesen ist.

Einen bedeutsamen Beratungsgegenstand bildet die Reform der Haager Regeln von 1924. Das Comité Maritime International hat bereits auf seiner Konferenz in Stockholm 1963 Überlegungen angestellt, inwieweit die modernen Verhältnisse der Seeschiffahrt Änderungen wünschenswert erscheinen lassen.

Die Anregungen, die ihren Niederschlag in den Visby-Rules gefunden haben, sind in das Brüsseler Protokoll von 1968 eingegangen, das allerdings noch nicht in Kraft getreten ist. Wenn sich heute der von den Vereinten Nationen neu geschaffene Ausschuss für internationales Handelsrecht mit einer umfassenderen Überprüfung des Übereinkommens im Hinblick auf seine weitergehende Modernisierung und auf eine wirklich weltweite Annahme befasst, so ist das Comité Maritime International sowohl aus seiner Urheberschaft an dem Übereinkommen als auch in Hinblick auf seine späteren Reformüberlegungen als erste Organisation legitimiert, hierzu sachverständigen Rat zu geben. Die Regierungen sind ihm dankbar dafür, dass es sich dieser Aufgabe nicht verschliesst und dass es sie so schnell aufgegriffen hat.

Dass das Reederhaftungsübereinkommen von 1957 schon verhältnismässig kurze Zeit nach seinem Inkrafttreten erneut beraten werden muss, liegt nicht an seiner Konzeption. Es ist einmal zurückzuführen auf die Notwendigkeit der Anpassung an spätere Spezialübereinkommen, die von der Konferenz des Jahres 1957 nicht vorhergesehen werden konnten. Zum anderen hat die bedauerliche Geldwertentwicklung der letzten Jahre die Frage einer Anhebung der Haftungsbeträge akut werden lassen. Dabei stellt sich zum ersten Mal bei der Seerechtsvereinheitlichung nach dem zweiten Weltkrieg ein neuartiges Problem, für das eine sachgerechte Lösung noch schwer abzusehen ist : Zur einheitlichen Festlegung der Haftungsbeträge, die in den Vertragsstaaten für das Beschränkungsverfahren zugrunde zu legen sind, bedient sich das

Übereinkommen der Bezugnahme auf den Goldwert. Dies ist auch in vielen anderen Übereinkommen nicht nur des Seerechts, sondern des gesamten Transportrechts geschehen. Der amtliche Goldwert, der hier allein sinnvoll verwendet werden kann, unterliegt aber in den letzten Jahren grösseren Schwankungen als früher. Die festen Währungsparitäten nach dem Übereinkommen über den internationalen Währungsfonds bestehen in der bisherigen Form praktisch nicht mehr. Zwar haben viele Währungen wenigstens noch eine mittelbare Parität zum Gold, doch führt auch deren Anwendung nicht mehr stets zu wirtschaftlich vergleichbaren Ergebnissen bei der Umrechnung von Haftungsbeträgen in die nationalen Währungen. Das ist ein ernster Tatbestand für Übereinkommen, deren Bedeutung zum grossen Teil darin liegt, dass sie den Angehörigen verschiedener Vertragsstaaten wirtschaftlich etwa gleichwertige Schadenersatzleistungen gewähren und abfordern. Obgleich dieses Problem also wichtig und drängend ist, wird es jedoch kaum befriedigend gelöst werden können, bevor sich die Konturen eines neuen Weltwährungssystems hinreichtend deutlich abzeichnen.

Die Revision der York/Antwerp-Rules schliesslich ist der dritte Konferenzgegenstand, der die Modernisierung bestehenden Rechts zum Gegenstand hat, in diesem Falle die Modernisierung von Rechtsregeln, die nicht durch ein Übereinkommen von Staaten normativ aufgestellt wurden, sondern auf Grund der Empfehlung des Comité Maritime International als Vereinbarungen der Vertragsparteien in die Konnossemente Eingang gefunden haben. Die York/Antwerp-Rules des Comité Maritime International regeln heute das Recht der grossen Haverei praktisch weltweit einheitlich. Es ist zu wünschen, dass die schwierige Aufgabe einer Modernisierung und Vereinfachung gelingen wird, damit dieses traditionelle Rechtsinstitut des Seerechts in moderner Form weiterleben kann.

Die internationale Seeschiedsgerichtsbarkeit und die Schiffsbauverträge sind erst im Begriff, Gegenstand internationaler Diskussion zu werden. Ich bin deshalb sicher, dass die Regierungen die Empfehlungen des Comité Maritime International gerade zu diesen sehr praxisbezogenen Themen mit besonderer Sorgfalt prüfen werden.

IV.

Herr Dr. Hasche hat von den Veränderungen gesprochen, die sich auf dem Gebiet der Rechtsvereinheitlichung seit der Gründung des Comité Maritime International vollzogen haben und die gerade auch das Seerecht betreffen. Sie sind dadurch gekennzeichnet, dass sich die Staaten der Notwendigkeit einer internationalen Abstimmung bei der Rechtssetzung zunehmend bewusst geworden sind.

Als das Comité Maritime International im Jahre 1897 seine Arbeit aufnahm, plante und entwarf es seine Übereinkommensentwürfe in

einen international noch weitgehend rechtsleeren Raum hinein. Das Bedürfnis des Welthandels nach klaren und einheitlichen Regeln trat damals erst langsam in das Bewusstsein der Rechtswissenschaft. Es war das Verdienst einiger weniger weitblickender Männer, die ersten Schritte zur Rechtsangleichung zu tun. Die Begründer des Comité Maritime International haben die Notwendigkeit der Seerechtsvereinheitlichung erkannt und danach gehandelt.

Mit der schnellen Entwicklung der Weltwirtschaft und dem Ausbau des so begonnenen Vertragswerkes musste jedoch bald die Initiative der Staaten auf diesem Gebiet zunehmen. Brauchte der internationale Handel klare und leicht auffindbare Rechtsregeln, so konnte sich die staatliche Gesetzgebung nicht länger auf die interne Normsetzung beschränken, sondern musste auch eine angemessene Regelung zwischenstaatlicher Rechtsvorgänge anstreben. Diese bedarf regelmässig völkerrechtlicher Übereinkommen, in denen sich die Staaten zur Uebernahme bestimmter gesetzgeberischer Lösungen verpflichten. Zwar gibt es auch heute noch Bereiche, in denen die Schaffung einheitlichen Rechts zufriedenstellend durch die Empfehlungen internationaler Organisationen oder duchr gleichförmige Geschäftsbedingungen erreicht werden kann; doch nehmen im internationalen Handel ebenso wie in den innerstaatlichen Rechten die Fälle zu, in denen das öffentliche Interesse eine staatliche Einflussnahme auf die Ausgestaltung der Rechtsregeln auch des Privatsrechts verlangt.

Die Ausarbeitung internationaler Übereinkommen mit dem Ziel der Vereinheitlichung des nationalen Rechts ist ihrer Natur nach Gesetzgebung. Die Übereinkommen entstehen nicht aus blosser Zusammensetzung von Elementen verschiedener Rechtsordnungen. Sie stellen vielmehr gesetzgeberische Akte dar, die in gleichem Masse wie die entsprechende innerstaatliche Gesetzgebung rechtspolitische Entscheidungen zum Gegenstand haben. Für die nationalen Rechtsordnungen bedeutet ihre Übernahme oft eine tiefgreifende Reform. Auf Rechtsgebieten mit besonders starker Auslandsberührung ist die auf internationalen Übereinkommen beruhende Regelung zwischenstaatlicher, aber auch interner Sachverhalte heute zumindest ebenso wichtig wie die rein innerstaatliche Gesetzgebung. Sie ist darüber hinaus von besonderem Gewicht, da die Ratifizierung völkerrechtlicher Instrumente die Staaten zur Beibehaltung einer getroffenen Regelung verplichtet.

Internationale Gesetzgebung ist anderseits aus vielen Gründen schwieriger und zeitraubender als innerstaatliche. Eine weltweite Regelung selbst von Teilaspekten eines Rechtsgebietes bedarf ausserordentlich sorgfältiger Vorbereitung, wenn eine für alle Beteiligten wirtschaftlich und rechtssystematisch annehmbare Synthese aus Eigenarten, Traditionen und Rechtsanschauungen der verschiedenen Rechtskreise gelingen soll. Sie hat zumeist noch vielfältigere Interessen und Vorstellungen zu berücksichtigen und zu befriedigen als innerstaatliche Gesetze.

Aus dem Gesagten folgt, dass die Regierungen die Aufgabe der Vorbereitung internationaler Vertragsinstrumente ebenso wenig wie die

Ausarbeitung innerstaatlicher Gesetzentwürfe Aussenstehenden überlassen können. Sie bedienen sich hier wie dort des Rates und der Hilfe der Wissenschaft und der beteiligten Kreise, die ihnen eine sachgerechte Arbeit nicht nur erleichtern, sondern oft erst ermöglichen. Dieses Zusammenwirken der Regierungsvertreter und der Wirtschaft stellt auch die beste Garantie dafür dar, dass die aus den Verhandlungen hervorgehenden internationalen Übereinkommen später die Billigung zahlreicher Staaten finden können. Es ist insbesondere von der Wissenschaft oft beklagt worden, dass viele internationale Übereinkommen nur von wenigen Staaten ratifiziert worden sind. Man hat daraus Überlegungen zur Vereinfachung des Ratifizierungsverfahrens hergeleitet, auf deren staatsrechtliche Problematik ich hier nicht eingehen kann. Auch ohne eine Änderung des durch die Staatensouveränität bedingten Ratifizierungserfordernisses dürfte sich aber die Verbreitung der Übereinkommen vor allem durch eine sorgfältigere Vorbereitung verbessern lassen. Dabei müssen sich die Berücksichtigung der bestehenden nationalen Rechte und eine verantwortungsbewusste Reformbereitschaft ausgewogen ergänzen. Und es kommt selbstverständlich hinzu, dass die Vereinheitlichungsgegenstände möglichst praxisbezogen gewählt und nicht zu weit gefasst werden; gerade hierfür bietet die Arbeit des Comité Maritime International ein hervorragendes Beispiel.

V.

Es hat auf den einzelnen Rechtsgebieten verschieden lange gedauert, bis die Staaten über zwischenstaatliche Institutionen verfügten, die ihnen die Vorbereitung der internationalen Gesetzgebung ermöglichen. Dass das Seerecht von den Teilgebieten des Transportrechts das lezte gewesen ist, auf dem durch den Rechtsausschuss der IMCO ständige zwischenstaatliche Beratungen über die Vereinheitlichung auch des privaten Rechts aufgenommen worden sind, kann als ein Beweis dafür angesehen werden, dass das Comité Maritime International diese Aufgabe zuvor allein so wirkungsvoll und in enger Abstimmung mit den Regierungen wahrgenommen hat, dass das Bedürfnis zu weitergehender Abstimmung auf Staatenebene ausserhalb der kurzen diplomatischen Konferenzen hier später als anderswo empfunden wurde.

Die Entwicklung hat dazu geführt, dass sich heute eine ganze Reihe verschiedener Organisationen mit zwischenstaatlichen Arbeiten für die Vereinheitlichung des Handelsrechts befasst. Dadurch entstehen Zuständigkeitsprobleme. Doppelarbeit und Verzögerungen.

Deshalb hat die Vollversammlung der Vereinten Nationen im Jahre 1966 einen weiteren, nach meiner Auffassung ausserordentlich bedeutsamen Schritt zur Intensivierung und Beschleuniging der Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des internationalen Handelsrechts getan: sie hat den Ausschuss für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) eingesetzt und mit der Aufgabe betraut, die Arbeiten zur Harmonisie-

rung und Vereinheitlichung des internationalen Handelsrechts weltweit zu beschleunigen und zu koordinieren. Es dürfte nicht übertrieben sein zu sagen, dass die Gründung dieses Ausschusses den Beginn einer neuen Ära der zwischenstaatlichen Arbeiten auf dem Gebiet des Handelsrechts kennzeichnet. Der Ausschuss ist zum ersten Mal in der Geschichte der Rechtsvereinheitlichung weltweit paritätisch in dem Sinne zusammengesetzt, dass die wichtigsten wirtschaftlichen und rechtlichen Systeme der Welt und die verschiedenen geographischen Regionen so weit wie möglich ihrem Gewicht entsprechend vertreten sind. Zur Zeit gehören dem Ausschuss 36 Staaten an; die Bundesregierung freut sich besonders darüber, dass die Bundesrepublik Deutschland seit Beginn dieses Jahres als einer dieser Mitgliedstaaten aktiv an den Arbeiten mitwirken kann.

Was zum Optimismus berechtigt, ist aber vor allem auch dies : Die Arbeiten des Ausschusses haben erstmals eine wirklich weltweite Dimension. Sie schliessen auch die Entwicklungsländer voll in die Vorbereitungsarbeiten ein. Ihnen wird damit die gleichberechtigte Geltendmachung ihrer Interessen und Vorstellungen von Anbeginn der Verhandlungen an ermöglicht. Dadurch kann diesen Ländern das Misstrauen gegen die Rechtsvereinheitlichung genommen werden, das sich leider oft daraus ergibt, dass Übereinkommen vorwiegend auf der rechtlichen Tradition der Industrieländer aufbauen, dass sie weitgehend auf deren wirtschaftliche Verhältnisse zugeschnitten sind und zumeist auch von deren Repräsentanten in dort beheimateten Organisationen ausgearbeitet werden. Die Entwicklungsländer machen von der Möglichkeit der Mitarbeit in dem neuen Ausschuss in erfreulichem Umfang Gebrauch, obgleich dies für sie mit grossen personellen und finanziellen Anstrengungen verbunden ist. Die Industrieländer sollten alles tun, um sie hierin zu ermutigen. Es liegt im Interesse aller Staaten der Welt und ist ein nicht un unterschätzender Aspekt der Entwicklungshilfe, dass die Industrieländer auch ihre Erfahrungen in der Gesetzgebung, die auf dem Gebiet des Handelsrechts einen Teil des wirtschaftlichen know how darstellen, den Entwicklungsländern vermitteln und in eine gemeinsame internationale Gesetzgebung einbringen. Je besser und wirksamer dies geschieht, um so schneller werden sich die Entwicklungsländer zu vorurteilslosen Gesprächspartnern auch auf die diesem Gebiet entwicklen.

Im Handelsrecht, dem sich dieser Ausschuss widmet, ist nicht nur die praktische Notwendigkeit für die Schaffung international einheitlicher Rechtsnormen grösser als in anderen Rechtsbereichen; es bestehen zugleich auch weniger Schwierigkeiten, sich auf gesetzgeberische Lösungen weltweit zu einigen. Verschiedenheiten der rechtspolitischen Anschauungen der Völker sind geringer als auf anderen Gebieten des Zivilrechts, etwa im Familienrecht. Das internationale Handelsrecht strebt in erster Linie eine klare und wirtschaftlich ausgewogene Regelung der mehrere Staten berührenden Handelsgeschäfte an, die van den Gerichten aller beteiligten Staaten soweit wie möglich übereinstimmend ausgelegt wird. Der Gedanke der Rechtssicherheit und die Praktika-

bilität der getroffenen Regelungen stehen so sehr im Vordergrund, dass auch Staaten mit unterschiedlichem Rechts- und Wirtschaftssystem und mit verschiedenem Industrialisierungsstand sich auf einheitliche, für alle Beteiligten sachgerchte Regeln einigen können.

VI.

Die verstärkte Aktivität zwischenstaatlicher Institutionen auf dem Gebiet der Rechtsvereinheitlichung stellt die Notwendigkeit der Arbeit privater internationaler Organisationen wie des Comité Maritime International nicht in Frage. Im Gegenteil : Unter den veränderten Verhältnissen wird die schwieriger und langwieriger gewordene Suche nach weltweit akzeptablen rechtspolitischen Lösungen es notwendig machen, den Sachverstand aller juristisch und wirtschaftlich interessierten Kreise noch häufiger als bisher in Anspruch zu nehmen. Ich freue mich deshalb besonders darüber, von Ihnen, sehr verehrter Herr Dr. Hasche, gehört zu haben, dass das Comité Maritime International die Entwicklung zu einem verstärkten Engagement der Staaten nicht etwa als einen Grund dafür ansieht, zu resignieren und die Hände in den Schoss zu legen. Die Staaten bedürfen seines Sachverstandes heute eher dringender als früher.

Dass die Arbeit an der Rechtsvereinheitlichung immer mehr Zeit in Anspruch nimmt, stellt schon für die Regierungen ein Problem dar. Dass Sie als Sachverständige neben Ihren beruflichen Pflichten an der Gesetzgebung mitwirken und die Zeit und die Kraft für diese mühevolle Arbeit aufbringen, verdient unsere dankbare Anerkennung. Hoffen wir gemeinsam, dass es gelingen wird, die Rechtsordnungen der Welt dort, wo sie einander berühren und im Zusammenspiel aufeinander angewiesen sind, weiter aneinander anzugleichen. Man sollte sich auch von der Vorstellung freimachen, dass dies für den nationalen Gesetzgeber immer nur ein Opfer bedeute; die Auseinandersetzung mit fremden Rechtsvorstellungen, die sich in anderen Ländern bewährt haben, bietet zugleich die Chance einer Befruchtung der eigenen Rechtsfortbildung. Sie liefert darüber hinaus einen wertvollen Beitrag zum gegenseitigen Verständnis der Völker; niemand weiss das besser als Sie. Und gerade darin sehe ich das wichtigste und lohnendste Ergebnis und Ziel Ihrer Arbeit — und nicht zuletzt auch dieser Konferenz in der schönen Freien und Hansestadt Hamburg.

Ich danke Ihnen.

SPEECH DELIVERED BY MR. ALBERT LILAR, PRESIDENT OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DISCOURS PRONONCE PAR MR. ALBERT LILAR, PRESIDENT DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

Herr Senator,

Herr Bundesminister,

meine Herren Generalkonsuln und Konsuln,

meine Damen und Herren !

Die erste und angenehmste Pflich der Präsidenten des Comité Maritime International ist es, allen Anwesenden, insbesondere Herrn Senator Dr. Seeler, Herrn Bundesjustizminister Jahn, dem Präsidenten und den vorangegangenen Präsidenten des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht seine Dankbarkeit für den gleichzeitig so liebenswürdigen und grosszügigen Empfang zum Ausdruck zu bringen, der der XXX. Internationalen Konferenz des CMI hier bereitet worden ist.

Ich freue mich, wieder einmal in dieser ehrwürdigen Freien und Hansestadt Hamburg zu sein, der ihre Reeder, ihre Kaufleute, ihre Juristen und ihre gesamte so tatkräftige Bevölkerung ein weltweites Ansehen schon in der Vergangenheit verschafft haben und die dieses Ansehen auch noch in unseren Tagen weiter vertiefen werden.

Um diese bermerkenswerte Tradition in dieser Stadt darzustellen, möchte ich hier Sir Walter Phillimore zitieren, der bei der Eröffnungssitzung der Konferenz von Hamburg im Jahre 1902 mit folgenden Worten seine Ehrerbietung dieser Stadt und ihren Bürgern darbrachte :

« Among our words of praise in England, one of our greatest words of praise is to say of a man or a thing that he is or it is « sterling » — sterling worth, sterling coin, a man of sterling excellence. Now what does sterling mean ? Sterling is simply the word « Easterling ». It is the word which represents to us the Hanseatic merchants coming to us from the East of the continent, what their practice was, what the Easterlings did; the coin which the Easterlings brought was good, was sound, was valuable. »

Erlauben Sie mir, nunmehr die « Easterlings » der heutigen Tage zu begrüssen.

Die erste internationale Konferenz in Hamburg fand in einem für die Zukunft des CMI entscheidenden Moment statt.

Nach 5 Jahren Studium und 4 Konferenzen waren schliesslich zwei Vertragsentwürfe ausgearbeitet worden, einer davon in bezug auf die Vereinheitlichung des Rechts von Schiffszusammenstössen, der andere in bezug auf die Rettung aus Seenot; sie wurden schliesslich im Verlaufe der historisch bedeutsamen Sitzung vom 26. September 1902 angenommen, eine Sitzung, die seinerzeit von dem hervorragenden Juristen Dr. Sieveking geleitet worden ist. Damit war die erste Phase der Bemühungen im Interesse einer Vereinheitlichung des Rechts in dieser unserer Rechtsmaterie zu einem Abschluss gekommen. Aber es blieb noch als Aufgabe, das Ziel der Förderer des CMI zu erreichen, nämlich die endgültige Annahme dieser Internationalen Vertragsentwürfe durch die verschiedenen Regierungen. Louis Franck konnte mit Stolz schreiben :

« Die Wissenschaft und die Praxis haben in freiheitlicher Gesinnung und gewissenhaft ihre Arbeit vollendet. Nunmehr liegt es bei den Machthabern, die erforderlichen Entscheidungen zu treffen. »

Die belgische Regierung übernahm es, die Staaten zu einer Konferenz einzuladen, und so geschah es, dass im Jahre 1905 in Brüssel die erste Sitzung der Diplomatischen Seerechtskonferenz stattfinden konnte.

Die Internationale Konferenz, die wir hier heute eröffnen, ist nicht weniger bedeutsam. Sie ist die erste, die unter einem neuen Vorzeichen stattfindet, worauf Herr Dr. Hasche schon besonders hingewiesen hat. Sie soll den Beweis erbringen, dass in der Gegenwart und in der Zukunft ebenso wie in der Vergangenheit das CMI dazu in der Lage ist, einen nützlichen und zugleich notwendigen und unersetzlichen Beitrag zur Erfüllung der Aufgabe zu leisten, die es sich selbst in seinen Statuten von Anbeginn an gesetzt hat. Ich meine die Vereinheitlichung des See- und Handelsrechts sowie der Handelsbräuche, der Gewonhheiten und der praktischen Anwendung des Seerechts — ein Ideal, das mit gleichem Nachdruck auch durch die internationalen Organisationen der Regierungen und der verschiedenen Berufsgruppen verfolgt wird und von der alle Nationen Nutzen ziehen sollen, die grossen sowohl wie die kleinen, die alten und die jungen Völker sowie schliesslich alle diejenigen, deren Tätigkeit mit dem Gebiet des Rechts der Meere im Zusammenhang steht.

Die Vielseitigkeit der Themen, die auf der Tagesordnung dieser Konferenz stehen, gibt uns einen Anhaltspunkt dafür, auf welchen Wegen wir die von uns angestrebten Ziele weiter zu verfolgen haben. Für bestimmte Themen und insbesondere für diejenigen, bei denen es der Annahme von zwingenden gesetzlichen Bestimmungen bedarf, wird die Vereinheitlichung letztlich nur durch internationale Verträge herbeigeführt werden können. Für andere Themen geht es lediglich darum, gemeinsame Prinzipien zu schaffen, die die allgemeine Zustimmung aller interessierten Parteien gewinnen sollen, um dadurch zu einer Vereinheitlichung zu führen.

Die Bestimmung hinsichtlich der Haftungsbeschränkung der Reeder von Seeschiffen stellt ein gutes Beispiel für die erste Gruppe von

Themen dar, und die York Antwerp Rules haben gezeigt, dass man auch auf dem 2. Wege erfolgreich zu einer Vereinheitlichung gelangen kann.

The Liability of Owners of Seagoing Vessels and its Limitation were already on the agenda of the First International Conference of the CMI: the Brussels Conference of 1897. The subjects were treated in a resolution adopted at the Hamburg Conference of 1902. The study was interrupted by the first world war. Hence it was not until 1924 before the first International Convention was signed at Brussels.

The considerable changes brought by the second world war induced the CMI to consider the revision of this Convention. The Madrid Conference was for the greater part devoted to this subject; a new draft was adopted in its session of the 23rd September 1955. This draft laid down the principles on which the International Convention signed at Brussels on the 10th October 1957 was based.

New currents of opinion have since come to light and the Comité Maritime International has not hesitated therefore to appoint one of its prominent members, Mr. Alex Rein of Oslo to preside over the work of an International Subcommittee and to collect the views of the National Associations towards a revision of the 1957 Convention. Within only one month after this decision, say on March 15, 1972, Mr. Rein came forward with an introductory report and a questionnaire and the work has since been conducted with the utmost perseverance and efficiency.

Meanwhile the attention of those, whose task it is to look after the development and security of international commerce, had also been made alert on this problem. No wonder therefore that the subject of the Limitation of the Liability of the Owners of Seagoing Vessels was put on the agenda of the Legal Committee of IMCO. This Committee, at its meeting in London on the 21st. June 1973, expressed the wish to Mr. Rein, who was also there in attendance, to accept on behalf of the CMI that CMI should act as a « working party » for IMCO in carrying out the preparatory work for the presentation of a first draft for a new Convention. This request of IMCO was warmly welcomed by the CMI, the Officers of which as well as many of its prominent members, and I wish here to pay a special tribute to our Vice-President Mr. Walter Müller, had for some years already conducted very friendly relations with the Officers of IMCO.

A Draft Protocol to amend the existing Convention is presented to this Conference. It contains such amendments as may reasonably be made by way of a protocol.

Another draft, so called the Maxi Draft, for a new « International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims » has also been prepared to be used as a working paper. In it, the questions under discussion are brought in a systematic order. It reflects solutions fa-

voured by the Subcommittee, if in principle a new Convention should replace the present one.

Our Conference will no doubt give very careful consideration to this very important subject and adopt such resolutions as will enable the CMI to immediately submit a workable draft to IMCO's Legal Committee.

The York/Antwerp Rules have been from time to time adapted to the changes in the commercial procedure and in the shipping techniques. The 1924 Rules have been revised in 1950 and now apparently the time has come that these latter Rules be also revised. This revision has been very carefully prepared by an International Subcommittee that has been set up by the CMI as far back as 1969 and chaired by Mr. William Birch Reynardson.

It is not the intention to alter the fundamental principles of General Average that are defined in the lettered Rules. But is was apparently a unanimous wish of the Commercial Community that the formalities and the settlements of the General Average cases be considerably simplified and that at the same time the principle of common safety should find a more strict application.

The Subcommittee has therefore produced a draft of new York/Antwerp Rules wherein not unimportant changes of certain numbered Rules are formulated. Some of these changes have met with no opposition because the simplification that they bring is evident. Regarding other proposals of modifications, there have been rather long discussions before the Subcommittee was found prepared to adopt them as their proposal.

What is very important in this matter is to obtain a very broad consensus. Indeed it is thanks to the inclusion in the Bills of Lading and in the Charter-Parties of a clause of reference to the York/Antwerp Rules that unification has been achieved in this field and it is in the same way that it should be enhanced. Therefore, here more than in other matters, it is necessary that those, whose views have only been shared by a minority, should make courageous efforts to come round to the solution that has been supported by a large majority.

The preparatory work has been going on for four years; all the arguments have been examined and all the views have been expressed. It is therefore my sincere hope that the XXXth International Conference will adopt a very positive resolution in this field.

Le troisième sujet que nous examinerons à partir de cet après-midi et dans les prochains jours est celui des Règles de La Haye.

Ces Règles sont parmi les Conventions Internationales de Droit Maritime, celles qui ont acquis le plus de renommée. Elles constituent un compromis entre deux situations opposées; d'une part celle où

sont permises de nombreuses exonérations de responsabilité au profit du transporteur maritime et d'autre part celle dans laquelle ces exonérations sont réduites au minimum.

S'agissant d'un compromis, certains craignent qu'en y apportant des modifications, mêmes légères, on risque de mettre en péril un équilibre savamment établi. D'autres au contraire, donnent en exemple les régimes de responsabilité instaurée par certaines conventions internationales récentes et estiment qu'il faut revoir les Règles de La Haye dans leur fondement même.

Ces tendances opposées, tout en allant en s'atténuant, se manifestent dans de nombreux milieux et ont trouvé des échos au sein du groupe de travail de la CNUDCI, qui s'occupe de la législation internationale de la navigation et qui a déjà consacré plusieurs de ses sessions à l'étude de divers problèmes en rapport avec la responsabilité du transporteur maritime vis-à-vis de la marchandise.

Le Comité Maritime International a estimé de son devoir de ne pas rester passif devant ce mouvement en faveur de la révision des Règles de La Haye. Il a chargé son conseiller juridique principal, le professeur Jan Ramberg de l'Université de Stockholm, de suivre de très près l'évolution de la question. Il a également créé une commission internationale qui assistera le Comité Maritime International dans la formulation d'opinions à ce propos.

Divers rapports ont été établis par le Professeur Ramberg tant à propos des opinions recueillies au sein de sa Commission qu'en ce qui concerne les plus récentes sessions du groupe de travail de la CNUDCI. Il convient de profiter de l'occasion qu'offre cette Conférence Internationale pour y soumettre ces opinions et les propositions de révision vers lesquelles on paraît se diriger avec l'espoir que les Associations Nationales, ici représentées, arriveront à dégager quelques idées maîtresses qui pourront être soumises à l'attention des organisations internationales gouvernementales.

The XXXth International Conference will also consider the study made by an International Subcommittee under the very able chairmanship of Professor Francesco Berlingieri on the Shipbuilding Contracts. The initiative taken in this field is a good example of an effort towards achieving uniformity by other means and ways than by the traditional ones and directing the activities of the CMI into new channels. It is inspired by the obvious consideration that a neutral organization of experts, as the CMI evidently is, may render considerable services to the international maritime community by preparing rules and clauses open for free adhesion by the interested parties and hence have an important function to accomplish in the future.

Admittedly, this subject of Shipbuilding Contracts could not be exhausted within the rather short time since the Subcommittee started its work. The proposals made in the report of Professor Berlingieri

are wisely restricted to some well-defined areas. I am convinced that the Hamburg Conference will be found prepared to concur with these proposals and to encourage the enhancement of the study already well under way.

Le recours à l'arbitrage plutôt qu'aux tribunaux ordinaires dans les litiges mettant en présence des parties ressortissantes d'Etat différents ou en certaines matières particulières et notamment maritimes, connaît de plus en plus la faveur. Le Comité Maritime International se devait donc d'examiner s'il lui est possible et éventuellement de quelle manière, de rendre à ce propos des services à la communauté maritime internationale. Monsieur Jean Warot, ancien Président de l'Association Française du Droit Maritime, fut donc chargé d'étudier ce problème et de s'informer quant aux souhaits des Associations Nationales. C'est le rapport qu'il a établi et certaines propositions qu'il a faites qui seront examinés au cours de notre Conférence. Nous sommes conscients que nous nous trouvons ici sur un terrain qui a déjà été exploré par ailleurs et dans un domaine où des habitudes ont été prises et des traditions établies depuis longtemps. C'est le grand mérite de Monsieur Warot d'avoir tenu compte de cette situation et de ne s'être avancé qu'avec prudence. C'est pour ce motif que nous pouvons espérer que la Conférence Internationale pourra accepter ses conclusions.

It is now almost five years since the CMI produced the so-called « Tokyo Rules », tentatively as a basis for an International Convention. Other International Organizations have elaborated on these rules and performed considerable and valuable work on the subject of Combined Transport. At all times the CMI made its expertise available when invited to do so. But, as yet, no International Convention has come into existence.

This Conference will give us the opportunity to exchange views on whether or not it would be appropriate for the Comité Maritime International to take the initiative of renewed efforts for promoting the adoption by the Governments of an International Convention; and, thereafter, provided the reply to this first question is in the affirmative, to resolve on what methods might be resorted to for achieving that aim successfully.

Il est de tradition à chaque Conférence Internationale qu'avant d'entamer nos travaux nous évoquions la mémoire de nos membres titulaires récemment décédés et que nous leur rendions un solennel hommage.

En décembre 1969 est décédé à Bâle, après une pénible maladie, M. Herbert Duttwyler, Docteur en Droit et Vice-Président de l'Association Suisse de Droit Maritime.

M. Duttwyler a été directeur de l'Office Suisse de la Navigation Maritime pendant de longues années. Il a participé à de nombreuses

conférences du Comité Maritime International et à plusieurs sessions de la Conférence Diplomatique de Droit Maritime de Bruxelles, en qualité de représentant de son pays. Il fut un des artisans de la ratification par le Parlement Suisse des conventions internationales de Droit Maritime.

In 1972, four of our Titulary Members passed away : Dr. de la Vega, Mr. Melo Senior, Mr. Lindahl, Mr. Reycraft.

Dr. Rafael de la Vega was a practising lawyer in the city of Buenos Aires and a prominent member of the Argentine Association of Maritime Law. He has been for a long time Titulary Member of our Organization and has been a keen supporter of our activities in his country.

Mr. Ignacio L. Melo Senior was the President of the Mexican Maritime Law Association and one of its founder-members. He was a faithful supporter of the Comité Maritime International in his country and it may well be said that it is due to him that the Mexican Maritime Community joined in the work of our Organization.

I beg to tender to his son, who is attending this conference and is now the President of the Mexican Maritime Law Association, my sincere condolences.

Mr. Folke Lindahl started as a practising maritime lawyer in the firm of Setterwall Palme & Klebers at Stockholm in 1924. Ten years later he joined the legal department of the Svea Line and became Head of this department, which position he held until his retirement, some years ago. He was also a member of the Board of Directors of Svea Line from 1959 to 1971. Apart from this, he held various positions in Maritime Organizations in Sweden. He was a member of the Labour Court of Sweden, the Secretary to the Association for the Swedish Historical Maritime Museum and during a long period of years, a prominent member of the Board of the Swedish Association of International Maritime Law.

Mr. L.S. Reycraft died in Montreal on October 6, 1972.

After obtaining his Law degree at the University of Manitoba, he was called to the Bar of the province of Manitoba in 1933 and of the province of Quebec in 1945. He was appointed one of Her Majesty's Counsel in 1962.

After serving during the second world war years as Legal Counsel of the Company formed by the Canadian Government to operate the fleet of cargo vessels which Canada built during the war, he became a partner in the law firm of Beauregard, Brisset & Reycraft.

Mr. Reycraft was a specialist in maritime law and was in active practice until the time of his death. He was then also the President of

the Canadian Maritime Law Association and has been instrumental in bringing about its creation in 1951. He took also an active part in the promotion of legislation by the Canadian Government to give effect to some of the International Conventions sponsored by the Comité Maritime International.

We have also to deplore the passing away of Mr. Carlos Theodoro da Costa, a former Secretary-General of the Commissâo Permanente de Direito Maritime Internacional of Lisbon and a Titulary Member.

I wish to express the deep sympathy of the Comité Maritime International to the Portuguese International Maritime Law Commission.

Mr. Teruhisa Ishii passed away on July 16, 1973. Mr. Teruhisa Ishii was Honorary Secretary of the Japanese Maritime Law Association, from 1931 to 1945, Vice-President of the Japanese Maritime Law Association from 1945 to 1961 and President of the Japanese Maritime Law Association from 1961 to 1973. He was Emeritus Professor of the University of Tokyo, President of the Seikei University and Titulary Member of the CMI. He was responsible for the organization of the International Conference of the CMI held in Tokyo in 1969 and was Vice-President of the Bureau at that Conference. After having been a member of the Bureau Permanent of the CMI from 1954 to 1972, he was appointed a Vice-President of the CMI by the 1st Assembly of November 1972. He represented the Japanese Maritime Law Association at the International Conferences of the CMI held in Brighton and Stockholm.

Le 25 novembre 1973 nous avons perdu Giorgio Berlingieri, une des figures de proue de notre Comité.

Il était né en 1885 et il a consacré toute sa longue vie au service du prestige dans le monde maritime international, de la ville de Gênes, à laquelle il était ardemment attaché, et de son pays, l'Italie.

Dès 1913 il participait à la XIème Conférence Internationale du CMI à Copenhague. Nous le retrouvons à la Conférence de Gênes en 1925 qui fut présidée par son Père, Francesco Berlingieri. A partir de ce moment nous avons pu compter sur sa présence et eu le privilège de ses avis autorisés à toutes les Conférences Internationales qui ont suivi jusques et y compris celle de New York en 1965.

Au mois de mars de cette année-là, à l'occasion de son 80ème anniversaire, hommage lui fut rendu par ses collègues du monde entier en une cérémonie solennelle organisée à l'Université de Gênes. Malgré son grand âge il avait conservé intactes ses qualités reconnues d'intelligence, de compétence et d'énergie. C'est ainsi que quatre années plus tard il publia une monographie de 400 pages sur l'assistance et le sauvetage en matière maritime et aérienne.

Giorgio Berlingieri était non seulement un juriste né mais également un juriste authentique dans le sens rigoureux de cette expression. Il

possédait une absolue indépendance de jugement et ses exposés étaient marqués de la plus grande clarté et sans la plus minime lacune. Rien d'étonnant dès lors à ce qu'il fut un des artisans de la codification du droit de la navigation en Italie en 1942.

Fils d'un illustre Père, il fut incontestablement un des fleurons de la brillante lignée des Berlingieri, dont aujourd'hui son fils poursuit avec le succès et le prestige qu'on lui connait, la noble tradition.

Je me fais un devoir d'exprimer à Madame Giorgio Berlingieri et à Monsieur Francesco Berlingieri, ici présents, les condoléances émues des innombrables amis qu'ils comptent parmi les membres de notre Comité Maritime International.

Judge Korato Tanaka passed away on March 1, 1974.

He was Minister of Education (1946-1947) and Chief Justice of the Supreme Court of Japan, also Judge of the International Court of Justice (1961-1970) and was President of the Japanese Maritime Law Association from 1953 to 1961.

Tout récemment est décédé à Belgrade Monsieur Milan Bartos, professeur à la faculté de droit de Belgrade, membre de l'Académie et membre du Bureau de l'Association Yougoslave de Droit Maritime.

Auteur de très nombreux ouvrages parmi lesquels il faut citer tout particulièrement un livre en trois volumes sur le droit international public, il avait été investi d'importantes fonctions dans les relations internationales de son pays et il a joué un rôle particulièrement brillant lorsqu'il a présidé la Commission des Nations Unies pour la codification du droit international public.

Il était un membre enthousiaste du Comité Maritime International et en sa qualité de Président du comité d'organisation de la Conférence de Rijeka en 1959, il avait été un des artisans de la réussite de cette Conférence.

Tous ceux à qui nous venons de rendre hommage, tous ceux qui se trouvent réunis autour de nous dans cette 30ème Conférence du Comité Maritime International, ont apporté leur contribution au cours des années au travail persévérant qui fut le nôtre dans le domaine de l'unification du droit maritime.

Mais ils ont fait plus, ils ont noué entre eux des liens permanents, ils ont contribué plus qu'on ne peut le croire, à cette œuvre qui domine notre travail commun, au rapprochement entre les nations.

Qu'il me soit permis de répéter, d'exprimer une nouvelle fois en terminant, ma joie que cette conférence ait pour siège la ville hanséatique et impériale de Hambourg, qui fut toujours un haut lieu de la poésie, de la musique et à qui son passé de gloire hanséatique confère une vocation particulière de rapprochement des peuples et d'unité économique.

Je ne crois pas me tromper en certifiant qu'aujourd'hui le dessein d'unification qui vous anime est évidemment plus vaste que celui de la ligue médiévale, si glorieuse qu'elle ait été, les circonstances actuelles ne nous permettant plus d'ignorer que nous sommes des citoyens du monde et que nos entreprises, quelles qu'elles soient, doivent s'émanciper de tous les particularismes.

Je suis heureux que ce soit dans votre cité si attachée à la liberté et à la paix, que nous sommes venus cette fois chercher le climat favorable à notre entreprise.

4

VISIT TO BREMEN

VISITE A BREME

SPEECH DELIVERED BY HERR SENATOR FUR RECHTSPLEGE UND STRAFVOLLZUG, WOLFGANG KAHRS, AT THE RECEPTION BY THE SENATE OF THE FREIE HANSESTADT BREMEN

DISCOURS PRONONCE PAR HERR SENATOR FUR RECHTSPLEGE UND STRAFVOLLZUG, WOLFGANG KAHRS, A LA RECEPTION PAR LE SENAT DE LA FREIE HANSESTADT BREMEN

Herr Präsident,

meine sehr geehrten Damen und Herren !

Ich freue mich, Sie als Teilnehmer des XXX. Kongresses des Comité Maritime International namens und im Auftrage des Senats des Freien Hansestadt Bremen in der Oberen Halle des Alten Bremen Rathauses begrüssen zu dürfen. Herr Bürgermeister Koshnick bedauert es sehr, Sie nicht persönlich willkommen zu heissen, da er heute leider nicht in Bremen sein konnte.

Das Comité Maritime International ist Bremen nicht unbekannt. Hat doch bereits der IX. Kongress im Jahre 1909 in dieser Stadt unter dem Vorsitz des ersten Präsidenten des damals noch für die beiden Städte Hamburg und Bremen zuständigen Hanseatischen Oberlandesgerichts Dr. Friedrich Sieveking stattgefunden. Wenn auch diesmal Ihr Kongress Hamburg als Tagungsort gewählt hat, so weiss Bremen es wohl zu würdigen, dass Sie an Ihrem sitzungsfreien Tage Hamburgs Schwesterstadt Bremen besuchen, da auch hiermit die enge Verbundenheit der beiden Hansestädte sichtbar zum Ausdruck kommt.

Ich hoffe, dass der Tag in Bremen Ihnen einen Eindruck von dieser Stadt vermittelt hat, in der alte hansische Tradition und modernes Wirtschaftsleben eine harmonische Verbindung miteinander eingegangen sind. Freilich erlaubte Ihnen die knappe Zeit nur Schwerpunkte bei der Besichtigung Bremens zu setzen. So konnte ein Teil sich im Modellraum der Bremer Lagerhausgesellschaft einen Einblick in die Möglichkeiten der Häfen Bremens und Bremerhavens verschaffen, die im Wettbewerb mit anderen Häfen durchaus bestehen können, während einem anderen Teil Zeugnisse der Geschichte unserer Hafenstadt im Focke-Museum gezeigt werden konnten und ein weiterer Kreis sich in der Kunsthalle davon überzeugen konnte, was Bremer Bürgersinn im vergangenen und in diesem Jahrhundert dazu beitrug, Bremen zu einem kulturellen Mittelpunkt zu machen.

Sie dürfen sicher sein, dass Ihre Beratungen auch in Bremen grösstes Interesse finden. Sind doch Ihre Konferenzthemen für jeden am Seeverkehr Interessierten von grösster Bedeutung, sei es dass es sich um

eine Neufassung der Haager Regeln oder um die Revision der Haftungsbeschränkung des Reeders, um die Vereinfachung der Abwicklung der Grossen Haverei, um Vereinheitlichung der internationalen Schiffbauverträge oder um den Aufbau einer internationalen Schiedsgerichtbarkeit in Schiffahrtssachen handelt. Gerade eine Seestadt wie Bremen weiss um die Bedeutung einer Vereinheitlichung des Rechts des Seeverkehrs in einer Zeit, da drie Dritte Welt bestrebt ist, sich ihren Platz im Kreise des Welthandels zu erringen. Wo vielfach die Politik noch nicht in der Lage ist, zu den notwendigen Regelungen im internationalen Bereich zu gelingen, ist es die Wirtschaft selbst, die der Entwicklung Rechnung trägt und neue Wege einschlägt.

Dass das Comité Maritime International bereit und fähig ist, sich dieser Entwicklung zu stellen und zu öffnen, zeigt die Zusammensetzung der Teilnehmer Ihres Kongresses, zu dem nicht nur die Vertreter der Schiffahrttreibenden Nationen der westlichen Welt, sondern auch die der Staatshandelsländer und der Entwicklungsländer zusammengekommen sind, um in gemeinsamen Beratungen Lösungsmöglichkeiten zu finden und aufzuzeigen die letztlich die Vorarbeit für internationale Staatsverträge darstellen.

Ihre Arbeit zeigt, dass solche Regelungen nicht mehr von den früher den Seeverkehr im wesentlichen bestimmenden Nationen vorgeschrieben oder auch nur gefunden werden können, sondern dass eine sinnvolle Ordnung nur dann erreicht werden kann, wenn den Interessen aller an der Weltwirtschaft interessierten Nationen, sei es des Westens, des Ostens oder der Dritten Welt, Rechnung getragen wird.

Sicher bedeutet das den Abschied von manchen überkommenen Vorstellungen, aber andererseits ist es erfreulich, dass eine auf privater Initiative beruhende Einrichtung von langer und grosser Tradition, wie es das Comité Maritime International darstellt, nicht im Althergebrachten verharrt, sondern die weltweite Entwicklung aufgreift und versucht, zu Regelungen vorzustossen, die den Interessen aller am Seeverkehr Beteiligten gerecht werden.

In diesem Sinne wünsche ich dem Comité Maritime International einen guten Fortgang seiner Beratungen auf diesem Hamburger Kongress und einen vollen Erfolg bei seinen Bemühungen um die Vereinheitlichung von Teilgebieten des Seerechts, einen Erfolg, in dem Bewährtes erhalten bleibt und neue Entwicklungen die ihnen gebührende Berücksichtigung finden !

5

RESOLUTIONS AND RECOMMENDATIONS

RESOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS

RESOLUTION

YORK - ANTWERP RULES 1974

(ADOPTED AT HAMBURG APRIL 4th 1974)

The following Resolution was adopted unanimously at the 30th Conference of the Comité Maritime International, held in Hamburg from April 1st to 5th, 1974 :—

The delegates representing the National Associations of Maritime Law of those States as set out hereunder :

1. Having noted with approval the amendments which have been made to the York-Antwerp Rules 1950 and which have been incorporated into a revised text of Rules to be known as the York-Antwerp Rules 1974,

2. Recommend that the York-Antwerp Rules 1974 should be applied in the adjustment of General Average claims as soon as is practical after July 1st, 1974.

Argentina
Belgium
Brasil
Bulgaria
Canada
Chili
Denmark
D.D.R.
B.R.D.
Finland
France
Great Britain
Greece
India
Ireland
Israel
Italy
Japan
Mexico
Netherlands
Norway
Poland
Portugal
Spain
Sweden
Switzerland
U.S.A.
U.S.S.R.
Yugoslavia

RESOLUTION

REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1974

(ADOPTEES A HAMBOURG LE 4 AVRIL 1974)

La résolution suivante a été adoptée à l'unanimité à la XXXème Conférence du Comité Maritime International réunie à Hambourg du 1er au 5 avril 1974 :

Les délégués représentants des Associations Nationales du Droit Maritime des Etats énumérés ci-dessous

1. Ayant approuvé les amendements qui ont été apportés aux Règles d'York et d'Anvers 1950 et qui ont été incorporés dans le texte modifié des Règles désormais désignées « Règles d'York et d'Anvers 1974 »

2. Recommandent que les Règles d'York et d'Anvers 1974 soient appliquées dans le règlement des avaries communes dès que possible à partir du 1er juillet 1974.

Argentine
Belgique
Brésil
Bulgarie
Canada
Chili
Danemark
D.D.R.
B.R.D.
Espagne
Finlande
France
Grande-Bretagne
Grèce
Inde
Irlande
Israël
Italie
Japon
Mexico
Norvège
Pays-Bas
Pologne
Portugal
Suède
Suisse
U.S.A.
U.R.S.S.
Yougoslavie

YORK - ANTWERP RULES 1974

RULE OF INTERPRETATION

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE A.

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

RULE B.

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

RULE C.

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

RULE D.

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1974 *

REGLE D'INTERPRETATION

Dans le règlement d'avaries communes, les Règles suivantes précédées de lettres et de numéros doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

A l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres.

REGLE A.

Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

REGLE B.

Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts appelés à contribuer sur les bases déterminées ci-après.

REGLE C.

Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune.

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison, par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

REGLE D.

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute.

---

* Note : La traduction du texte en langue anglaise, adopté à Hambourg, a été effectuée par les Dispacheurs, Messieurs Pierre Lureau, Roger Parenthou et André Pierron.

RULE E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

RULE F.

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G.

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

RULE I. — Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

RULE II. — Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

RULE III. — Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

RULE IV. — Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

REGLE E.

La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

REGLE F.

Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

REGLE G.

Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

REGLE I. — Jet de Cargaison

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

REGLE II. — Dommage causé par jet et sacrifice pour le salut commun

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

REGLE III. — Extinction d'incendie à bord

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé par la fumée ou la chaleur quelle qu'en soit la cause.

REGLE IV. — Coupement de débris

La perte ou le dommage éprouvé en coupant des débris ou des parties du navire qui ont été enlevés ou sont effectivement perdus par accident, ne sera pas bonifié en avarie commune.

RULE V. — Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general average.

RULE VI. — Salvage Remuneration

Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

RULE VII. — Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

RULE VIII. — Expenses lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

RULE IX. — Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

RULE X. — Expenses at Port of Refuge etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence

REGLE V. — Echouement volontaire

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, qu'il dût ou non y être drossé, les pertes ou dommages en résultant seront admis en avarie commune.

REGLE VI. — Rémunération d'assistance

Les dépenses encourues à cause d'une assistance par les parties engagées dans l'aventure, soit en vertu d'un contrat soit autrement, seront admises en avarie commune dans la mesure où les opérations d'assistance auront eu pour but de préserver du péril les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune.

REGLE VII. — Dommage aux machines et aux chaudières

Le dommage causé à toute machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de l'appareil de propulsion et des chaudières, ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.

REGLE VIII. — Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles de réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admises en avarie commune.

REGLE IX. — Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustibles

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril, seront admis en avarie commune quand, et seulement quand le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible. Mais la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ, sera portée au crédit de l'avarie commune.

REGLE X. — Dépenses au port de refuge, etc.

(a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'acci-

of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

dent, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu, comme s'il était un port ou lieu de refuge, et le coût du déplacement, y compris les réparations provisoires et le remorquage, sera admis en avarie commune.

Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.

(b) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de chargement, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité, excepté si les avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries ne se soit produit au cours du voyage.

Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements ne seront pas admis en avarie commune s'ils ont été encourus à seule fin de remédier à un désarrimage survenu au cours du voyage, à moins qu'une telle mesure soit nécessaire pour le salut commun.

(c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur magasinage, y compris l'assurance si elle a été raisonnablement conclue, de leur rechargement et de leur arrimage seront également admis en avarie commune.

Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de magasinage ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou bien jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

RULE XI. — Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a Port of Refuge etc.

(a) Wages and Maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and

REGLE XI. — Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port, etc.

(a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation de voyage occasionnée par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de chargement, doivent être admis en avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X, (a).

(b) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage raisonnablement encourus pendant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port ou lieu jusqu'à ce que le navire soit ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune.

Cependant, si des avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries se soit produit au cours du voyage, alors les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage, ni le combustible et les approvisionnements consommés pendant l'immobilisation supplémentaire pour les besoins de la réparation des avaries ainsi découvertes, ne seront admis en avarie commune même si la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité.

Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage et le combustible et les approvisionnements consommés ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou jusqu'à la date d'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'à raison de réparations non admissibles en avarie commune.

(c) Pour l'application de la présente règle ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux

crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

RULE XII. — Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

RULE XIII. — Deductions from Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of « new for old » where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

RULE XIV. — Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de travail.

(d) Quand des heures supplémentaires sont payées aux capitaine, officiers ou équipage pour l'entretien du navire ou pour des réparations dont le coût n'est pas admissible en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de la dépense qui a été évitée et qui eût été encourue et admise en avarie commune si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée.

REGLE XII. — Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage seront admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

REGLE XIII. — Déduction du coût des réparations

Les réparations à admettre en avarie commune ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du « neuf au vieux » quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf, à moins que le navire ait plus de quinze ans; en pareil cas la déduction sera de un tiers.

Les déductions seront fixées d'après l'âge du navire depuis le 31 décembre de l'année d'achèvement de la construction jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune, excepté pour les isolants, canots de sauvetage et similaires, appareils et équipements de communications et de navigation, machines et chaudières, pour lesquels les déductions seront fixées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

Les déductions seront effectuées seulement sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties au moment où il sera usiné et prêt à être mis en place dans le navire.

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables, ancres et chaînes.

Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

Les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque ne seront pas admis en avarie commune à moins que la coque ait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé la date de l'acte d'avarie commune; en pareil cas ces frais seront admis pour moitié.

REGLE XIV. — Réparations provisoires

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions « new for old » shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

RULE XV. — Loss of Freight

Loss of Freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

RULE XVI. — Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

RULE XVII. — Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées afin de permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu.

Aucune déduction pour différence du « neuf au vieux » ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avarie commune.

REGLE XV. — Perte de fret

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis.

Devront être déduites du montant du fret brut perdu, les dépenses que le propriétaire de ce fait aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

REGLE XVI. — Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de cargaison sacrifiée sera le montant de la perte éprouvée de ce fait en prenant pour base le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée. Le prix au moment du déchargement inclura le coût de l'assurance et le fret, sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison.

Quand une marchandise ainsi avariée est vendue et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette à l'état sain, telle qu'elle est calculée dans le premier paragraphe de cette Règle.

REGLE XVII. — Valeurs contributives

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage sauf que la valeur de la cargaison sera le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée. La valeur de la cargaison comprendra le coût de l'assurance et le fret sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison, et sous déduction des pertes ou avaries subies par la cargaison avant ou pendant le déchargement. La valeur du navire sera estimée sans tenir compte de la plus ou moins value résultant de l'affrètement coque nue ou à temps sous lequel il peut se trouver.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passenger's luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

RULE XVIII. — Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows :

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

RULE XIX. — Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

A ces valeurs sera ajouté le montant admis en avarie commune des propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais supplémentaires y relatifs, postérieurs à l'évènement qui donne ouverture à l'avarie commune mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été admis en avarie commune.

Quant une cargaison est vendue en cours de voyage, elle contribue sur le produit net de vente augmenté du montant admis en avarie commune.

Les bagages des passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissement ne contribueront pas à l'avarie commune.

REGLE XVIII. — Avaries au navire

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses apparaux, du fait d'un acte d'avarie commune, sera le suivant :

(a) en cas de réparation ou de remplacement, le coût réel et raisonnable de la réparation ou du remplacement du dommage ou de la perte sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII;

(b) dans le cas contraire, la dépréciation raisonnable résultant d'un tel dommage ou d'une telle perte jusqu'à concurrence du coût estimatif des réparations.

Mais lorsqu'il y a perte totale ou que le coût des réparations du dommage dépasserait la valeur du navire une fois réparé, le montant à admettre en avarie commune sera la différence entre la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, et la valeur du navire en son état d'avarie, cette valeur pouvant être déterminée par le produit net de vente, le cas échéant.

REGLE XIX. — Marchandises non déclarées ou faussement déclarées

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fausse ou moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

RULE XX. — Provision of Funds

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

RULE XXI. — Interest on Losses made good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 7 percent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

RULE XXII. — Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refund of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

REGLE XX. — Avances de fonds

Une commission de deux pour-cent sur les débours d'avarie commune autres que les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage et le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés durant le voyage, sera admise en avarie commune, mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts appelés à contribuer, les frais encourus exposés pour obtenir les fonds nécessaires, au moyen d'un prêt à la grosse ou autrement, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but seront admis en avarie commune.

Les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

REGLE XXI. — Intérêts sur les pertes admises en avarie commune

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, au taux de sept pour-cent par an, jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par ceux qui sont appelés à contribuer ou prélevés sur le fonds des dépôts d'avarie commune.

REGLE XXII. — Traitement des dépots en espèces

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée augmentée, s'il y a lieu, des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur. Ces dépôts, paiements ou remboursements, seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

DRAFT INTERNATIONAL CONVENTION ON THE LIMITATION OF THE LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS *

DATED APRIL 4 1974

(HAMBURG DRAFT)

CHAPTER 1. THE RIGHT OF LIMITATION

Article 1.

Persons entitled to limit liability.

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, and any person for whose act, neglect or default they are responsible, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term shipowner shall include the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship, and any person rendering service in direct connection with the navigation or management of the ship.

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

4. In this Convention the liability of the owner of a ship shall include the liability of the ship herself.

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

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

(*) The Hamburg Conference has decided to submit two alternate drafts to I.M.C.O. : The first, mentioned on pages 304 and following, is a draft of a new International Convention; the second, mentioned on pages 316 and following, concerns only a possible amendment of the Brussels Convention of the 10th October, 1957.

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE RESPONSABILITE POUR LES CREANCES MARITIMES *

EN DATE DU 4 AVRIL 1974

(PROJET DE HAMBOURG)

CHAPITRE 1er : LE DROIT DE LIMITATION

Article 1er

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, ainsi que toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent leur responsabilité, peuvent limiter celle-ci conformément aux règles de la présente Convention pour les créances exposées à l'article 2.

2. L'expression « propriétaire de navire » comprend le propriétaire, l'affréteur, l'armateur, l'armateur-gérant et l'exploitant d'un navire de mer, ainsi que toute personne fournissant des services en relation directe avec la navigation ou avec l'administration du navire.

3. Par « assistant », on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage, en ce compris les opérations que vise l'article 2, paragraphe 1, (d), (e) et (f).

4. Dans la présente Convention l'expression « responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité du navire lui-même.

5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard de créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

(*) La Conférence de Hambourg a décidé de soumettre à I.M.C.O. deux projets alternatifs : Le premier repris aux pages 305 et suivantes constitue un projet de nouvelle convention, le second repris aux pages 317 et suivantes concerne uniquement une modification éventuelle de la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957.

Article 2.

Claims subject to limitation.

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

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

(b) claims in respect of loss resulting from delay of cargo which has been received for transport under a bill of lading;

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

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

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

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

2. Claims set out in the preceding paragraph shall be subject to limitation of liability even if brought in an action for contribution or indemnity under a contract or otherwise.

Article 3.

Claims excepted from limitation.

The rules of this Convention shall not apply to :

(a) claims for salvage or contribution in general average;

(b) claims subject to the provisions of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November, 1969, or to national legislation giving effect to that convention;

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

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

(e) claims in respect of loss of life or personal injury subject to an international convention prepared under the auspices of the United

Article 2.
Créances soumises à la limitation

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

(a) créances pour mort ou lésions corporelles ou pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que le préjudice non matériel en résultant;

(b) créances à l'égard de tout préjudice résultant du retard de la cargaison reçue pour être transportée sous l'empire d'un connaissement;

(c) créances pour autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source non contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

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

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

(f) créances pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les préjudices supplémentaires causés par de telles mesures.

2. Les créances énumérées dans le paragraphe précédent sont soumises à la limitation de responsabilité, même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie.

Article 3.
Créances exclues de la limitation

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

(a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;

(b) aux créances soumises aux dispositions de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969, ou à toute législation nationale donnant effet à cette convention;

(c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale réglementant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommage nucléaire;

(d) aux créances sur le propriétaire d'un navire à propulsion nucléaire pour dommage nucléaire;

(e) aux créances résultant de la mort ou de lésions corporelles, soumises à une convention internationale élaborée sous les auspices des Nations Unies ou de l'une de ses agences spécialisées, et régissant la

Nations or any of its specialized agencies governing limitation of liability for passengers, or to any national legislation providing for equivalent limits of liability;

(f) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, personal representatives or dependants, to the extent limitation of liability in accordance with the rules of this Convention is not permitted under the national law governing the contract of service.

Article 4.

Conduct barring limitation.

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

Article 5.

Counterclaims.

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

CHAPTER II. THE LIMITATION OF THE LIABILITY

Article 6.

Limits of liability.

1. The limits of liability shall be

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury an aggregate amount of A francs per ton for the first P tons of the ship's tonnage and B francs per ton for tonnage in excess thereof, but in no case less than Y francs;

(b) in respect of other claims an aggregate amount of C francs per ton for the first R tons of the ship's tonnage and D francs per ton for tonnage in excess thereof, but in no case less than Y francs.

2. For the purpose of this Article the limit of liability for any salvor not operating from another ship shall be calculated by reference to the tonnage of the ship to which salvage services are being rendered.

limitation de responsabilité à l'égard des passagers, ou soumises à toute législation nationale prévoyant des limites de responsabilité équivalentes;

(f) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant, dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers ou ayants-cause, dans la mesure où la limitation de responsabilité au montant déterminé par les règles de la présente convention n'est pas autorisée par la loi nationale régissant le contrat d'engagement.

Article 4.

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméreirement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 5.

Compensation des créances

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

CHAPITRE II - LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE

Article 6.

Limites de responsabilité

1. Les limites de responsabilité sont :

(a) à l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles, une somme totale de A francs par tonneau pour les P premiers tonneaux de jauge du navire et B francs par tonneau pour le reste du tonnage, mais jamais moins de Y francs;

(b) à l'égard des autres créances une somme totale de C francs par tonneau pour les R premiers tonneaux de jauge du navire et D francs par tonneau pour le reste du tonnage, mais jamais moins de Y francs;

2. Pour les besoins de cet article la limitation de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un autre navire sera calculée par référence au tonnage du navire auquel les services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis.

3. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

4. The franc mentioned in this Article shall be a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined above at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made or security is given which, under the law of that State, is equivalent to such payment. If there is no such official value the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered the official value for the purposes of this Convention.

Article 7.

Aggregation of claims.

The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of claims which arise on any distinct occasion

(a) against the shipowner and a salvor rendering services to the ship who is not operating from another ship, and any person for whose act, neglect or default they are responsible;

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services to another ship and a salvor operating from the former ship and any person for whose act, neglect or default they are responsible.

Article 8.

Distribution of the amounts.

Articles 10 and 12 shall apply correspondingly to the distribution of the amounts determined in accordance with Article 6.

CHAPTER III. THE LIMITATION FUND

Article 9.

Constitution of the fund.

1. The person liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any contracting State in which action is brought. The fund shall be constituted in the amounts set out in Article 6 to-

3. Pour l'application du présent article, le tonnage du navire sera le tonnage brut calculé d'après la Convention internationale sur la jauge des navires de 1969.

4. Le franc mentionné dans le présent article est une unité constituée par 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le fonds de limitation aura été constitué, à celle où le paiement aura été effectué, ou encore à la date où aura été fournie une garantie qui, conformément à la loi de cet Etat, équivaudrait à un tel paiement. En l'absence de cette valeur officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera ce qui sera considéré comme la valeur officielle pour les besoins de la présente Convention.

Article 7.

Concours de créances

Les limites de responsabilité déterminées selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble des créances nées d'un même événement :

(a) à l'égard du propriétaire de navire et de tout assistant fournissant des services au navire, qui n'agit pas à partir d'un autre navire, et toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de ceux-ci;

(b) à l'égard du propriétaire de navire dont le bâtiment fournit des services d'assistance ou de sauvetage à un autre navire, et à l'égard de tout assistant agissant à partir du premier navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de ceux-ci.

Article 8.

Distribution des sommes

La distribution des sommes déterminées conformément à l'article 6 se fera selon des règles prévues par les articles 10 et 12 pour la distribution du fonds de limitation.

CHAPITRE III - LE FONDS DE LIMITATION

Article 9.

Constitution du fonds

1. La personne responsable peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat contractant dans lequel une action est engagée. Le fonds sera constitué à concurrence

gether with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority. All claims subject to limitation against the person liable shall be satisfied out of the limitation fund.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in (a) or (b) of Article 7 or his insurer shall be constituted for the benefit of all persons mentioned in (a) or (b), respectively.

Article 10.

Distribution of the fund.

1. Each part of the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against that part of the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has compensated a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 of this Article may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 of this Article had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

5. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made voluntarily by the person liable to avert or minimize loss shall rank equally with other claims against the fund.

des montants calculés selon l'article 6, et augmentés de leurs intérêts courus de la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à la date de la constitution du fonds. Le fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable pour la législation de l'Etat contractant dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autorité compétente. Toutes créances sur la personne responsable, lorsqu'elles sont soumises à limitation, s'imputent sur le fonds de limitation seul.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées au (a) ou au (b) de l'article 7, ou par son assureur, profite à toutes les personnes visées respectivement au (a) ou au (b).

Article 10.
Distribution du fonds

1. Chaque partie du fonds sera distribuée entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre cette partie du fonds.

2. Si, avant la distribution du fonds, la personne responsable ou son assureur a payé une créance émargeant au fonds, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 du présent article peut aussi être exercé par des personnes autres que celles qui y sont mentionnées pour toute somme qu'elles auraient versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de payer en tout ou en partie une somme pour laquelle elle aurait bénéficié d'une subrogation en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

5. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par la personne responsable aux fins d'éviter ou de réduire un dommage, lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

Article 11.

Bar to other actions.

1. Where, after the occurrence giving rise to the liability, a person liable is entitled to limit his liability and a limitation fund has been constituted in accordance with Article 9 by him or for his benefit.

(a) no person having a claim arising out of that occurrence shall be entitled to exercise any right in respect of such claim against any other assets of the person liable;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the person liable, which has been arrested in respect of a claim arising out of that occurrence, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The rules of the preceding paragraph shall apply only if the claimant has access to the Court administering the fund and if the fund is actually available in respect of his claim.

Article 12.

Governing law.

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connection therewith, shall be governed by the law of the State in which the fund is constituted.

CHAPTER IV. FINAL CLAUSES

Article 11.
Fins de non-recevoir

1. Si, après l'événement générateur de la responsabilité, une personne responsable est en droit de limiter sa responsabilité et qu'un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 9 par elle-même ou à son profit :

(a) aucun créancier dont le titre est né de cet événement ne sera admis à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens de la personne responsable;

(b) le tribunal ou toute autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonnera la mainlevée de la saisie de tout navire ou autre bien appartenant à la personne responsable, saisi en vertu d'une créance née de cet événement, et de la même façon libérera toute caution ou autre garantie fournie pour éviter une telle saisie.

2. Les dispositions du précédent paragraphe s'appliquent seulement si le créancier a accès au tribunal administrant le fonds et que ce dernier est effectivement disponible à l'égard de cette créance.

Article 12.
Loi applicable

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

CHAPITRE IV. - CLAUSES FINALES

DRAFT PROTOCOL TO AMEND THE

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING SHIPS *

(BRUSSELS, OCTOBER 10th, 1957)

HAMBURG DRAFT

Section 1.

The Articles referred to in this Protocol are the Articles of the International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships (Brussels, October 10th, 1957).

Section 2.

Article 1 §§ 1°, 2°, 4° and 6° shall be replaced by the following :

« 1°. The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences unless it is proved that the loss giving rise to the claim resulted from a personal act or omission of the owner committed with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result :

(a) loss of life of or personal injury to any person and loss of or damage to any property, occurring on board the ship;

(b) loss of life of, or personal injury to, any other person whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights other than contractual rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible : Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in direct connection with the operation of the ship or with salvage operations (including operations referred to in sub-paragraphs (d), (e) and (f) of this paragraph);

(*) The Hamburg Conference has decided to submit two alternate drafts to I.M.C.O. : The first, mentioned on pages 304 and following, is a draft of a new International Convention; the second, mentioned on pages 316 and following, concerns only a possible amendment of the Brussels Convention of the 10th October, 1957.

PROJET DE PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER *

(SIGNEE A BRUXELLES LE 10 OCTOBRE 1957)

PROJET DE HAMBOURG

Section 1.

Les articles auxquels il est fait référence dans le présent Protocole sont ceux de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Section 2.

Les §§ 1°,2°, 4° et 6° de l'article 1 seront remplacés par les dispositions suivantes :

« 1°. Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins qu'il ne soit prouvé que le dommage donnant naissance à la créance résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement :

(a) mort ou lésions corporelles de toute personne et pertes ou dommages de tous biens, survenus à bord du navire.

(b) mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteinte à tous droits de source non contractuelle causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable; pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute soient en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec les opérations d'assistance ou de sauvetage (en ce compris les opérations visées par les sous-paragraphes (d), (e) et (f) du présent paragraphe);

(*) La Conférence de Hambourg a décidé de soumettre à I.M.C.O. deux projets alternatifs : Le premier repris aux pages 305 et suivantes constitue un projet de nouvelle convention, le second repris aux pages 317 et suivantes concerne uniquement une modification éventuelle de la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957.

(c) delay of cargo which has been received for transport under a bill of lading;

(d) any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be carried on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways;

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

(f) measures taken in order to avert or minimize loss or damage for which the owner may limit his liability in accordance with this Convention and any further loss or damage caused by such measures.

2°. Claims set out in § 1° of this Article shall be subject to limitation of liability even if brought in an action for contribution or indemnity under a contract or otherwise.

4°. Nothing in this Article shall apply to :

(a) claims for salvage or contribution in general average;

(b) claims subject to the provisions of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November, 1969, or to national legislation giving effect to that convention;

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

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

(e) claims in respect of loss of life or personal injury subject to an international convention prepared under the auspices of the United Nations or any of its specialized agencies governing limitation of liability for passengers, or to any national legislation providing for equivalent limits of liability;

(f) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, personal representatives or dependants, to the extent limitation of liability in accordance with the rules of this Convention is not permitted under the national law governing the contract of service.

(c) retard de la cargaison reçue pour être transportée sous l'empire d'un connaissement;

(d) toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouverait transporté à bord d'un tel navire), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables;

(e) le renflouement ou la destruction de la cargaison du navire ou les opérations tendant à rendre celle-ci inoffensive;

(f) mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention et pertes ou dommages supplémentaires causés par de telles mesures.

2°. Les créances énumérées dans le § 1 du présent article sont soumises à la limitation de responsabilité, même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie.

4°. Le présent article ne s'applique pas :

(a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;

(b) aux créances soumises aux dispositions de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969, ou à toute législation nationale donnant effet à cette convention;

(c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale réglementant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommage nucléaire;

(d) aux créances sur le propriétaire d'un navire à propulsion nucléaire pour dommage nucléaire;

(e) aux créances résultant de la mort ou de lésions corporelles soumises à une convention internationale élaborée sous les auspices des Nations Unies ou de l'une de ses agences spécialisées, et régissant la limitation de responsabilité à l'égard des passagers, ou soumises à toute législation nationale prévoyant des limites de responsabilité équivalentes;

(f) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant, dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers ou ayants-cause, dans la mesure où la limitation de responsabilité au montant déterminé par les règles de la présente Convention n'est pas autorisée par la loi nationale régissant le contrat d'engagement.

6°. The lex fori shall determine the question upon whom lies the burden of proving whether or not the occurrence giving rise to the claim resulted from a personal act or omission of the owner committed with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result. »

Section 3.

Article 2 § 1° shall be replaced by the following :

« 1°. The limits of liability determined in accordance with Article 3 shall apply to the aggregate of claims which arise on any distinct occasion. »

Section 4.

Article 3 shall be replaced by the following :

« 1°. The limits of liability shall be

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury an aggregate amount of A francs per ton for the first P tons of the ship's tonnage and B francs per ton for tonnage in excess thereof, but in no case less than X francs;

(b) in respect of other claims an aggregate amount of C francs per ton for the first R tons of the ship's tonnage and D francs per ton for tonnage in excess thereof, but in no case less than Y francs.

2°. For the purpose of this Article the limit of liability for any salvor not operating from another ship shall be calculated fy reference to the tonnage of the ship to which salvage services are being rendered.

3°. The francs mentioned in this Article shall be a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in § 1° of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined above at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made or security is given which, under the law of that State, is equivalent to such payment. If there is no such official value the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered the official value for the purposes of this Convention.

4°. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

5°. Each part of the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against that part of the fund.

6°. La lex fori déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par le fait ou l'omission personnels du propriétaire, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. »

Section 3.

L'article 2 § 1° sera remplacé par la disposition suivante :

« 1°. Les limites de responsabilité déterminées selon l'article 3 s'appliquent à l'ensemble des créances nées d'un même événement. »

Section 4.

L'article 3 sera remplacé par les dispositions suivantes :

« 1°. Les limites de responsabilité sont :

(a) à l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles, une somme totale de A francs par tonneau pour les P premiers tonneaux de jauge du navire et B francs par tonneau pour le reste du tonnage, mais jamais moins de X francs;

(b) à l'égard des autres créances une somme totale de C francs par tonneau pour les R premiers tonneaux de jauge du navire et D francs par tonneau pour le reste du tonnage, mais jamais moins de Y francs.

2°. Pour les besoins de cet article la limitation de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un autre navire sera calculée par référence au tonnage du navire auquel les services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis.

3°. Le franc mentionné dans le présent article est une unité constituée par 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date où le fonds de limitation aura été constitué, à celle où le paiement aura été effectué, ou encore à la date où aura été fournie une garantie qui, conformément à la loi de cet Etat, équivaudrait à un tel paiement. En l'absence de cette valeur officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera ce qui sera considéré comme la valeur officielle pour les besoins de la présente Convention.

4°. Pour l'application du présent article, le tonnage du navire sera le tonnage brut calculé d'après la Convention internationale sur la jauge des navires de 1969.

5°. Chaque partie du fonds sera répartie entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre cette partie du fonds.

6°. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has compensated a claim against the fund such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

7°. The right of subrogation provided for in § 6° of this Article may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

8°. Where the shipowner establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any of the claims set out in Article 1, § 1° the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable the shipowner at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraphs.

9°. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made voluntarily by the person liable to avert or minimize loss shall rank equally with other claims against the fund.

10°. The provisions of §§ 5°, 6°, 7°, 8° and 9° of this Article and Article 4 shall apply correspondingly to the distribution of the amounts determined in accordance with §§ 1°, 2°, 3° and 4° of this Article. »

Section 5.

Article 4 shall be replaced by the following :

« Without prejudice to the provisions of Article 3, § 5° of this Convention, the rules relating to the constitution and distribution of the limitation fund, if any, and all rules of procedure shall be governed by the national law of the State in which the fund is constituted. »

Section 6.

Article 5, §§ 1° and 4°, shall be replaced by the following :

« 1°. Whenever a shipowner is entitled to limit his liability under this Convention, and the ship or another ship or other property in the same ownership has been arrested within the jurisdiction of a contracting State or bail or other security has been given to avoid arrest, the Court or other competent authority of such State may order the release of the ship or other property or of the security given if it is established that satisfactory bail or security has been given in a sum

6°. Si avant la distribution du fonds, la personne responsable ou son assureur a payé une créance émargeant au fonds, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention.

7°. Le droit de subrogation prévu au § 6° du présent article peut aussi être exercé par des personnes autres que celles qui y sont mentionnées pour toute somme qu'elles auraient versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

8°. Si le propriétaire du navire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances mentionnées à l'article 1, § 1°, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire valoir ultérieurement ses droits sur le fonds selon ce qui est prévu aux paragraphes précédents.

9°. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis par la personne responsable aux fins d'éviter ou de réduire un dommage, lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

10°. Les dispositions des §§ 5°, 6°, 7°, 8° et 9° du présent article, ainsi que celles de l'article 4 s'appliquent de la même manière à la distribution des montants déterminés conformément aux §§ 1°, 2°, 3° et 4° du présent article. »

Section 5.

L'article 4 sera remplacé par la disposition suivante :

« Sans préjudice des dispositions de l'article 3, § 5° de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds de limitation éventuellement constitué, ainsi que toutes règles de procédure, sont régies par la loi nationale de l'Etat dans lequel le fonds est constitué. »

Section 6.

Les §§ 1° et 4° de l'article 5 seront remplacés par les dispositions suivantes :

« 1°. Dans tous les cas où un propriétaire de navire est autorisé à limiter sa responsabilité en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire, a été saisie dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie

equal to the amounts set out in Article 3, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the giving of bail or other security, that the claimant has access to the Court or other competent authority administering the fund, and that the bail or other security so given is actually available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.

4°. Bail or other security according to § 1° of this Article given by a person mentioned in Article 6 § 3° (a) or 3° (b) or his insurer, shall be for the benefit of all such persons, and shall be available for the payment of all claims arising on a distinct occasion and in respect of which the shipowner may limit his liability. »

Section 7.

Article 6, §§ 2° and 3°, shall be replaced by the following :

« 2°. The provisions of this Convention shall apply :

(a) to the charterer, manager and operator of the ship;

(b) to the Master, members of the crew and other persons for whose act, neglect or default the owner, charterer, manager or operator is responsible;

(c) to any person rendering service in direct connection with the navigation or management of the ship;

(d) to any person rendering service in direct connection with salvage operation, including operations referred to in Article 1, § 1° (d), (e) and (f).

3°. The limits of liability determined in accordance with Article 3 shall apply to the aggregate of claims which arise on any distinct occasion

(a) against the shipowner and a salvor rendering services to the ship who is not operating from another ship, and any person for whose act, neglect or default they are responsible;

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services to another ship and a salvor operating from the former ship and any person for whose act, neglect or default they are responsible.

4°. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefit of this Convention to the same extent as the assured himself. »

pour une somme égale aux montants déterminés conformément à l'article 3, augmentée des intérêts courus de la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à la date de la fourniture de la caution ou de toute autre garantie, que le créancier a accès au tribunal ou à toute autre autorité compétente, et que la caution ou toute autre garantie ainsi fournie est effectivement disponible au bénéfice du créancier conformément à ses droits.

4°. La caution ou toute autre garantie fournie conformément au § 1° du présent article par une des personnes mentionnées à l'article 6 § 3° (a) ou § 3° (b) ou par son assureur, profite à toutes ces personnes, et sera disponible pour le payement de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard duquel le propriétaire peut limiter sa responsabilité. »

Section 7.

Les §§ 2° et 3° de l'article 6 seront remplacés par les dispositions suivantes :

« 2°. Les dispositions de la présente Convention sont applicables :

(a) à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur-gérant et à l'expoitant du navire;

(b) au capitaine, aux membres de l'équipage et aux autres personnes dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire, de l'affréteur, de l'armateur, de l'armateur-gérant ou de l'exploitant;

(c) à toute personne fournissant des services en relation directe avec la navigation ou avec l'administration du navire;

(d) à toute personne fournissant des services en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, en ce compris les opérations que vise l'article 1 § 1° (d), (e), et (f).

3°. Les limites de responsabilité déterminées selon l'article 3 s'appliquent à l'ensemble des créances nées d'un même événement :

(a) à l'égard du propriétaire du navire et de tout assistant fournissant des services au navire, qui n'agit pas à partir d'un autre navire, et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de ceux-ci;

(b) à l'égard du propriétaire du navire dont le bâtiment fournit des services d'assistance ou de sauvetage à un autre navire et à l'égard de tout assistant agissant à partir du premier navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de ceux-ci.

4°. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard de créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même. »

REVISION OF THE

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE LIMITATION OF THE LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

(BRUSSELS, OCTOBER 10 1957)

RECOMMENDATIONS ON THE NEW LIMITS OF LIABILITY

It is appreciated that members of IMCO may also wish to receive from C.M.I. views or proposals relating to the new limits of liability. C.M.I. considers that the actual figures will have to be determined at a later stage of the work on the revision of the 1957 Convention, probably at the Diplomatic Conference itself. Nevertheless, it would be preferable to consider the principles according to which the new limits should be fixed at the earliest opportunity, and C.M.I. would in this context like to state the following :

1. The liability imposed by the new protocol or convention will usually be covered by liability insurance, and to facilitate this the new limits should be fixed by reference to the amount of liability insurance, which, having regard to the cost thereof, can reasonably be required of ships engaged in ordinary commercial shipping, since the cost of this insurance is inevitably reflected in the freight rates payable by shippers. This should be the guiding principle. A broad indication of the amount of insurance which can be obtained at reasonable cost for vessels in the median range of size is given by their gross tonnage, and C.M.I. would recommend that the limits of liability under the Convention should be fixed in relation to, and thus vary with, the gross tonnage of the ship concerned. However, special consideration requires to be given to small ships and to ships of large tonnage.

2. Applying this principle and in view of the proposed narrowing of the concept of conduct barring limitation from negligence to wilful misconduct, C.M.I. considers that the amount of francs per ton of the ship's tonnage contained in the 1957 Convention could be significantly

REVISION DE LA

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

(BRUXELLES, 10 OCTOBRE 1957)

LES NOUVELLES LIMITES DE RESPONSABILITE

Il est apprécié que les membres de l'OMCI peuvent également exprimer le désir d'être mis au courant d'avis ou de propositions du C.M.I. concernant les nouvelles limites de responsabilité. Le C.M.I. considère que les montants à prendre en considération devront être déterminés à un stade ultérieur des travaux de la revision de la Convention de 1957, probablement au moment de la Conférence Diplomatique elle-même. Cependant, il serait préférable d'examiner les principes, sur base desquels les nouvelles limites devraient être déterminées, à la première occasion. A ce propos, le C.M.I. désire faire état des points suivants :

1. La responsabilité imposée par le nouveau protocole ou la nouvelle convention sera habituellement couverte par une assurance « responsabilité ». Afin de faciliter ceci, les nouvelles limites devraient être fixées par référence au montant d'une assurance « responsabilité », qui, compte tenu du coût de pareille assurance, peut être raisonnablement exigée des navires engagés dans un trafic commercial ordinaire, parce que le coût de cette assurance est inévitablement reflété dans les taux de fret incombant aux chargeurs. Ceci doit être le principe conducteur. Une indication générale du montant de l'assurance qui peut être obtenue à un prix raisonnable pour des navires de dimension moyenne, est donnée par leur tonnage brut. Aussi, le C.M.I. exprime la recommandation que les limites de responsabilité de la Convention devraient être fixées en fonction du tonnage brut du navire en cause, et donc varier en conséquence. Toutefois, une considération spéciale doit être donnée aux navires de faible dimension et aux navires de grand tonnage.

2. Appliquant ce principe et compte tenu du retrécissement de la conception de la conduite supprimant la limitation de la négligence à la faute intentionnelle, le C.M.I. considère que le montant en francs à la tonne du tonnage du navire, repris dans la Convention de 1957,

increased. In this connection one should also take into account that there wil be a significant benefit to claimants as a result of other proposals contained in the C.M.I. draft proposals, e.g. the change in tonnage measurement and the exclusion of certain categories of claims from the global limitation, particularly those for oil pollution and for injury to passengers under the Passenger Convention which is currently under consideration by IMCO.

3. As respects small ships the minimum limits of liability irrespective of actual tonnage could be fixed at a figure significantly above the minimum level envisaged in the 1957 Convention.

4. As respects large ships there is an additional limiting factor which needs to be taken into consideration. The capacity of the insurance market as a whole to provide insurance cover at reasonable premiums is determined by the total financial burden which has to be borne for all types of claims which may arise from any single occurrence, i.e. physical damage to the hull, oil pollution and other claims not subject to global limitation such as passenger claims, as well as claims covered by this Convention. It is thus not possible in the case of large ships to arrive at an appropriate limit by looking at liability claims under this Convention in isolation. C.M.I. considers that this factor will make it appropriate to fix a lower amount of francs per ton for that part of the tonnage of a ship which is in excess of a specified maximum and possibly leading ultimately to a ceiling figure.

5. The determination of the actual figures as regards the limits of liability based on these principles would have to be based on information as to costs of liability insurance and the capacity of the market to provide it for ships of various types and sizes. If IMCO so desires C.M.I. would endeavour to procure information and provide reasoned recommendations based on available advice from the insurance industry.

6. A quite separate factor which enhances the difficulty of recommending specific figures at this stage is the uncertainty of the future of the gold clause as reproduced from the 1957 Convention in Article 6 (4) of the Draft Convention. Until this has been settled specific figures inserted in Article 6 (1) might well be deceptive.

pourrait être augmenté d'une manière significative. En outre, il y a lieu de se rendre compte que les créanciers retireront un avantage considérable d'autres propositions contenues dans le projet C.M.I.; exemples : le changement dans la mesure de tonnage et l'exclusion de certaines catégories de créances de la limitation globale, en particulier celles pour pollution par hydrocarbures et celles pour lésions corporelles aux passagers sous l'empire de la Convention des Passagers, qui est en ce moment l'objet d'un examen par l'OMCI.

3. En ce qui concerne les petits navires, des limites « minimum » de responsabilité pourraient être fixées, indépendamment du tonnage réel, à un montant dépassant de manière significative le niveau minimum préconisé par la Convention de 1957.

4. En ce qui concerne les grands navires il y a un facteur supplémentaire de limitation qui doit être pris en considération. La capacité du marché de l'assurance pris dans son ensemble de fournir une couverture d'assurance à des primes raisonnables est déterminée par la charge financière totale qui doit être supportée pour toutes les espèces de réclamations qui peuvent naître d'un seul événement séparé, c.-à-d. le dommage physique du corps, la pollution par hydrocarbures et les autres créances exclues d'une limitation globale telles que les créances résultant des dommages corporels des passagers, ainsi que les créances couvertes par la présente Convention. Il est dès lors impossible dans le cas de grands navires d'aboutir à une limite appropriée en prenant en considération les créances de responsabilité sous l'empire de cette Convention d'une manière isolée. Le C.M.I. considère que ce facteur créera une situation appropriée justifiant la fixation d'un montant moins élevé de francs à la tonne en ce qui concerne la partie du tonnage d'un navire qui est supérieur à un maximum spécifié, et aboutissant peut-être finalement à un montant « plafond ».

5. La détermination des montants réels, en ce qui concerne les limites de la responsabilité se rattachant à ces principes, devrait être basée sur des informations concernant le coût de l'assurance « responsabilité » et sur la capacité du marché de fournir une couverture pour des navires de différents types et mesures. Si OMCI le désire, le C.M.I. se chargera volontiers de procurer pareilles informations et d'émettre des recommandations faites à bon escient et basées sur les avis que peut fournir l'industrie de l'assurance.

6. Un facteur bien différent qui accroît la difficulté de recommander des montants spécifiques au stade actuel consiste dans l'incertitude quant à l'avenir de la clause-or telle que reproduite dans l'article 6(4) du projet de Convention à partir de la Convention de 1957. Jusqu'au moment où cette difficulté sera résolue, des montants spécifiques insérés dans l'article 6(1) pourraient donner lieu à des déceptions.

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE LIMITATION OF THE LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

RECOMMENDATION

relating to the rôle of CMI in the revision of the 1957 Limitation Convention

Bearing in mind that during the future work on the revision of the 1957 Limitation Convention IMCO may wish to request the advice of the CMI on various questions relating thereto,

Considering that the CMI should be prepared to act with all due speed and efficiency on any such request,

Recommends that

(a) the CMI should be adequately represented whenever the revision of the 1957 Convention is considered by IMCO, and

(b) the International Sub-committee having studied the 1957 Limitation Convention be given the task of preparing the answers of the CMI to any such request made by IMCO and submit reports as appropriate for consideration by the Assembly of the CMI.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES CREANCES MARITIMES

RECOMMANDATION

concernant le rôle du CMI dans la revision de la Convention de 1957 sur la Limitation

Etant donné que durant les travaux futurs de la revision de la Convention de 1957 sur la Limitation, l'OMCI peut désirer demander les avis du CMI concernant différents problèmes qui s'y apportent;

Considérant que le CMI doit être prêt à répondre avec diligence et efficacité à ces appels;

La Conférence recommande que :

(a) le CMI soit représenté d'une manière adéquate chaque fois que l'OMCI prend en considération la Convention de 1957.

(b) il soit donné mission à la Commission Internationale, chargée de l'étude de la Convention de 1957 sur la limitation, de préparer les réponses du CMI à toute demande de l'OMCI, et de soumettre des rapports, quand il convient, pour être examinés par l'Assemblée du CMI.

INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION

Motion from the Sub-Committee on Arbitration :

I. That if the parties to a dispute request the C.M.I. to appoint an arbitrator or arbitrators and an umpire or an umpire, the C.M.I. should do so and that the appointment should be made by a majority of the Vice-Presidents of the C.M.I.

ARBITRAGE MARITIME INTERNATIONAL

La Commission émet le vœu

I. que si les parties à un différend demandent au C.M.I. de désigner un arbitre ou des arbitres et un tiers arbitre ou un tiers arbitre, le C.M.I. donne suite à cette demande; la désignation sera faite par décision prise à la majorité des Vice-Présidents du C.M.I.

INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION

Motion from the Sub-Committee on Arbitration :

II. That the CMI form a Working Group for the purposes of :

studying arbitration facilities, including their procedures, now available for the determination of disputes in maritime matters;

studying the desirability and practicability of CMI sponsoring a set of uniform rules for such arbitrations and if thought fit preparing a draft of such rules;

studying the desirability and practicability of setting up a service available to the maritime world for recourse to such arbitrations and if thought fit recommending the structure for such a service;

submitting a first report to the next meeting of the Assembly in March 1975.

ARBITRAGE MARITIME INTERNATIONAL

Motion de la Commission sur l'Arbitrage :

II. La Commission émet le vœu que le Comité Maritime International constitue un Groupe de Travail avec le mandat suivant :

l'étude des services d'arbitrage, y compris leurs règles de procédure, qui existent déjà pour la solution des différends en matière maritime;

l'étude de l'opportunité pour le C.M.I. de promouvoir un Code de Règles uniformes pour de tels arbitrages et le cas échéant la rédaction d'un projet de code;

l'étude de l'opportunité pour le C.M.I. d'établir et de mettre à la disposition du monde maritime une organisation qui permette le recours à de tels arbitrages et le cas échéant de prévoir l'étude de Règles et des structures d'une telle organisation;

la présentation d'un premier rapport à la prochaine réunion de l'Assemblée en mars 1975.

SHIPBUILDING CONTRACTS

RECOMMENDATIONS OF THE INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE

The Sub-Committee is unanimously of the opinion that the subject of Shipbuilding Contracts is of great commercial and legal interest and should be further studied by the CMI. Therefore the Sub-Committee unanimously recommends to the Conference :

1. That an International Sub-Committee be appointed with authority to its Chairman to appoint one or more Working Groups.

2. That the International Sub-Committee be instructed to review and complete the work so far done prior to and during this Conference on the following subjects :

(i) the guarantee of the Builder, including the problems connected with :

a) the guarantee for speed, deadweight, cubic capacity and fuel consumption;

b) liability for faulty design;

(ii) passing of property;

(iii) securities in connection with pre-delivery finance;

(iv) delay in delivery.

3. That the International Sub-Committee be instructed to consider at its discretion the following further subjects :

(i) settlement of disputes on urgent matters during construction;

(ii) risk and insurance (including the effect on the contract of a major disaster);

(iii) securities for post-delivery payments in addition to mortgage;

(iv) requirements for a binding agreement;

(v) other subjects which may be proposed to the International Sub-Committee by National Associations.

CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE MER

RECOMMANDATIONS DU SOUS-COMITE INTERNATIONAL

Le Sous-Comité estime, à l'unanimité, qu'il est particulièrement intéressant pour les hommes d'affaires et pour les juristes de voir le Comité Maritime International continuer l'étude des contrats de construction de navires. C'est pourquoi, le Sous-Comité, à l'unanimité, recommande à la Conférence :

1. De charger un Sous-Comité international de poursuivre les travaux commencés et de permettre à son Président de nommer un ou plusieurs groupes de travail.

2. De donner à ce Sous-Comité international la mission de revoir et de compléter les travaux déjà effectués ainsi que ceux entrepris pendant la Conférence se rapportant aux sujets ci-après :

(i) la garantie donnée par le constructeur y compris les problèmes relatifs :

a) à la garantie pour la vitesse, le tonnage, la contenance du navire et la consommation de carburant;

b) à la responsabilité pour les erreurs de conception;

(ii) le transport de propriété;

(iii) les sûretés en relation avec le pré-financement du navire;

(iv) le retard dans la livraison.

3. De charger le Sous-Comité international d'étudier aussi, s'il le juge utile, les sujets suivants :

(i) solution à donner aux différends de caractère urgent survenant pendant la construction;

(ii) risques divers survenant pendant la construction et couverture de ces risques par l'assurance (y compris l'étude des incidences d'un sinistre majeur sur le contrat de construction);

(iii) sûretés complémentaires des hypothèques pour la garantie des paiements postérieurs à la livraison;

(iv) conditions requises pour que le consentement des parties au contrat soit considéré comme définitif;

(v) autres sujets qui pourraient être proposés au Sous-Comité international par les Associations Nationales.

4. That the Chairman of the International Sub-Committee be authorized to decide the order of priority of the various subjects enumerated above, but that the subjects enumerated under § 2 and § 3 (i) and (ii) should receive a higher priority.

5. That the International Sub-Committee may at its discretion at an appropriate stage consider the possibility of drafting some model clauses.

6. That the Conference immediately appoint the Chairman of the International Sub-Committee.

4. De laisser au Président du Sous-Comité international le soin de fixer l'ordre de priorité pour la discussion des sujets énumérés ci-dessus, étant entendu que les sujets énumérés aux paragraphes 2 et 3 (i) et (ii) doivent recevoir une première priorité.

5. De laisser le soin au Sous-Comité international d'examiner la possibilité au moment opportun de rédiger des clauses types.

6. De désigner immédiatement le Président du Sous-Comité international.

THE HAGUE RULES

Recommendation to ratify the 1968 Protocol (the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on the 25th August 1924)

The Comité Maritime International having met at its XXXth International Conference at Hamburg, Federal Republic of Germany, on April 1st - 5th 1974, at which participated representatives of the Maritime Law Associations of the following countries :

Argentina
Belgium
Brazil
Bulgaria
Canada
Chile
Denmark
D.D.R.
B.R.D.
Finland
France
Great Britain
Greece
India
Ireland
Israel
Italy
Japan
Mexico
Netherlands
Norway
Poland
Portugal
Spain
Sweden
Switzerland
U.S.A.
U.S.S.R.
Yugoslavia

REGLES DE LA HAYE

Recommandation en vue de la ratification du Protocole de 1968 (Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924)

Le Comité Maritime International ayant tenu sa XXXème Conférence Internationale à Hambourg, République Fédérale d'Allemagne, du 1er au 5 avril 1974, à laquelle ont pris part les représentants des Associations de Droit Maritime des pays suivants :

Argentine
Belgique
Brésil
Bulgarie
Canada
Chili
Danemark
D.D.R.
B.R.D.
Espagne
Etats-Unis d'Amérique
Finlande
France
Grande-Bretagne
Grèce
Inde
Irlande
Israël
Italie
Japon
Mexique
Norvège
Pays-Bas
Pologne
Portugal
Suède
Suisse
U.R.S.S.
Yougoslavie

having carefully considered and fully discussed the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on the 25th August 1924 (« Hague Rules ») and the Protocol thereto signed at Brussels on the 23rd February 1968 (« 1968 Protocol ») has adopted the following Recommendation :

I.

1968 PROTOCOL

Considering

that further amendments to the Hague Rules beyond those included in the 1968 Protocol are warranted;

that it will necessarily require some time before international agreement to further amendments can be achieved, and

the urgent need of international commerce to obtain the benefit of the 1968 Protocol, the C.M.I.

RECOMMENDS that the 1968 Protocol be ratified as soon as possible.

ayant soigneusement étudié et discuté de façon approfondie la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en matière de Connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Règles de La Haye), ainsi que le Protocole (signé à Bruxelles le 23 février 1968 (Protocole de 1968),

a adopté la Recommandation suivante :

I.

PROTOCOLE DE 1968

Considérant

que de nouvelles modifications aux Règles de La Haye allant au-delà de celles contenues dans le Protocole de 1968, sont souhaitables,

qu'il s'écoulera inévitablement un certain temps avant qu'un accord international sur ces modifications ne soit acquis,

que le commerce international a un besoin urgent de bénéficier des dispositions du Protocole de 1968, le C.M.I.

RECOMMANDE que le Protocole soit ratifié dans les plus brefs délais.

THE HAGUE RULES

RECOMMENDATIONS ON CERTAIN ISSUES

The Comité Maritime International having met at its XXXth International Conference at Hamburg, Federal Republic of Germany, on April 1st - 5th 1974, at which participated representatives of the Maritime Law Associations of the following countries :

Argentina
Belgium
Brazil
Bulgaria
Canada
Chile
Denmark
D.D.R.
B.R.D.
Finland
France
Great Britain
Greece
India
Ireland
Israel
Italy
Japan
Mexico
Netherlands
Norway
Poland
Portugal
Spain
Sweden
Switzerland
U.S.A.
U.S.S.R.
Yugoslavia

REGLES DE LA HAYE

RECOMMANDATIONS RELATIVES A CERTAINES DISPOSITIONS

Le Comité Maritime International, ayant tenu sa XXXème Conférence Internationale à Hambourg en République Fédérale d'Allemagne, du 1er au 5 avril 1974, à laquelle ont pris part les représentants des Associations de Droit Maritime des pays suivants :

Argentine
Belgique
Brésil
Bulgarie
Canada
Chili
Danemark
D.D.R.
B.R.D.
Espagne
Etats-Unis d'Amérique
Finlande
France
Grande-Bretagne
Grèce
Inde
Irlande
Israël
Italie
Japon
Mexique
Norvège
Pays-Bas
Pologne
Portugal
Suède
Suisse
U.R.S.S.
Yougoslavie

having carefully considered and discussed the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on the 25th August 1924 (« Hague Rules ») and the Protocol thereto signed at Brussels on the 23rd February 1968 (« 1968 Protocol ») has adopted the following Recommendations :

I.

PERIOD OF RESPONSIBILITY

Considering that, in principle, the period of liability should cover the entire period whilst the goods are in the custody of the carrier, and that, therefore, an extension of the carrier's responsibility beyond the present period covered by the Hague Rules (« tackle to tackle ») is required, the C.M.I.

RECOMMENDS that the period of responsibility be extended to cover the period during which the goods are in the custody of the carrier at the port of loading, during the carriage, and at the port of discharge, provided, however, that, *in particular,* the goods shall not be deemed to be in the custody of the carrier

at the port of loading

prior to actual receipt by the carrier for shipment
or

at the port of discharge

if the goods, according to law or usage, have been handed over to an authority or to an appropiate third party which cannot be controlled by the carrier.

II.

BASIS OF LIABILITY

1. *Considering* that the expression « management of the ship » has proved difficult to interpret and has therefore given rise to much litigation, and

that its deletion would not have any serious economic effects, the C.M.I.

RECOMMENDS that the defence of error « in the management of the ship » be deleted.

2. *Considering* that the deletion of the defence of error « in the navigation of the ship » would result in higher overall transportation costs, since an increase of the carrier's liability would lead to higher freight rates without corresponding decrease in cargo insurance costs, the C.M.I.

après avoir soigneusement étudié et discuté la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en matière de Connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (« Règles de La Haye »), ainsi que le Protocole s'y rapportant, signé à Bruxelles le 23 février 1968 (« Protocole de 1968 »), a adopté les Recommandations suivantes :

I.

DUREE DE LA RESPONSABILITE

Considérant qu'en principe, la responsabilité devrait s'étendre sur la totalité de la période pendant laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises et que, dès lors, une extension de la responsabilité du transporteur au-delà de la période couverte par les Règles de La Haye (« de palan à palan ») est nécessaire, le C.M.I.

RECOMMANDE que la durée de la responsabilité soit étendue pour couvrir la période pendant laquelle les marchandises ont été prises en charge par le transporteur : au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement, à condition cependant que, *en particulier* les marchandises n'auront pas été présumées avoir été prises en charge par le transporteur

au port de chargement

avant la réception effective par le transporteur pour embarquement par le chargeur

au port de déchargement

si les marchandises, selon la loi ou les usages, ont été remises à une autorité ou à un tiers approprié sur lesquels le transporteur ne peut exercer aucun contrôle.

II.

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE

1. *Considérant* que l'expression « administration du navire » s'est avérée difficile à interpréter et que, de plus, elle a donné lieu à de nombreux litiges,

que sa suppression n'aurait pas de répercussions économiques sérieuses, le C.M.I.

RECOMMANDE la suppression de l'exonération pour faute «dans l'administration du navire ».

2. *Considérant* que la suppression de l'exonération pour faute dans la « conduite du navire » aurait pour effet une augmentation générale des coûts du transport, car un élargissement de la responsabilité du transporteur entraînerait des hausses de fret sans réduction correspondante des coût d'assurance de la marchandise, le C.M.I.

RECOMMENDS that the defence of error « in the navigation of the ship » be retained.

3. *Considering* that the deletion of the « fire defence » would result in higher overall transportation costs, since an increase of the carrier's liability would lead to higher freight rates without corresponding decrease in cargo insurance costs, the C.M.I.

RECOMMENDS that the « fire defence » be retained.

4. The C.M.I. further

RECOMMENDS that, if the present liability provisions of the Hague Rules were to be altered, it be expressly stated in any such new provisions that the liability of the carrier be based on fault or negligence.

III.

DELAY IN DELIVERY

Considering that the present wording of the Hague Rules does not include any specific provision on liability for delay in delivery but that, in some countries, the Hague Rules are interpreted as covering such liability, the C.M.I.

RECOMMENDS that the Hague Rules be supplemented with express provisions relating to delay in delivery, following the same rules of liability as apply to loss of or damage to goods, but that compensation for delay should always be limited to such direct and reasonable loss as, at the time of entering into the contract, could reasonably have been foreseen by the carrier as a probable consequence of the delay and, further, limited to an amount not exceeding the freight charge. However, in no case should the aggregate liability of the carrier for loss, damage or delay exceed the limit that would apply for total physical loss of the goods in respect of which liability was incurred.

IV.

LIMITATION OF LIABILITY

Considering that the primary purpose of limitation provisions is to establish clearly the carrier's maximum liability exposure and thus to constitute a firm basis for the insurance of such liability, the C.M.I.

RECOMMANDE le maintien de l'exonération pour faute dans la « conduite du navire ».

3. *Considérant* que la suppression de l'exonération de responsabilité « pour incendie » entraînerait une augmentation générale des coûts du transport, car un élargissement de la responsabilité du transporteur entraînerait des hausse de fret sans réduction correspondante des coûts d'assurance de la marchandise, le C.M.I.

RECOMMANDE le maintien de l'exonération pour « incendie ».

4. En outre, le C.M.I.

RECOMMANDE que, si les dispositions actuelles des Règles de La Haye relatives à la responsabilité devaient être modifiées, il soit expressément prévu que dans toute nouvelle disposition à ce sujet la responsabilité du transporteur soit fondée sur la faute ou sur la négligence.

III.

RETARD A LA LIVRAISON

Considérant que la rédaction actuelle des Règles de La Haye ne contient aucune disposition particulière concernant la responsabilité pour retard à la livraison, mais que dans certains pays on a interprété les Règles comme incluant une telle responsabilité, le C.M.I.

RECOMMANDE qu'il soit ajouté aux Règles de La Haye une disposition précise relative au retard à la livraison, appliquant les mêmes règles de responsabilité qu'en matière de perte ou avaries subies par les marchandises, mais que toute indemnisation supplémentaire devrait toujours être limitée aux préjudices directs et raisonnables qui pouvaient être normalement prévus par le transporteur au moment de la conclusion du contrat comme une conséquence probable du retard et limitée, en outre, à un montant n'excédant par celui du fret. En aucun cas la responsabilité totale du transporteur pour perte ou avaries aux marchandises ou pour retard ne devrait être supérieure à celle qui aurait été applicable en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité est engagée.

IV.

LIMITATION DE RESPONSABILITE

Considérant que l'objectif essentiel des dispositions relatives à la limitation de responsabilité est de clairement fixer la limite maximum de la responsabilité encourue par le transporteur, de façon à établir ainsi une base solide pour l'assurance d'une telle responsabilité, le C.M.I.

RECOMMENDS that the carrier should always be entitled to limit his liability, unless the loss, damage or delay has been caused by his own personal act or omission done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

V.

TIME BAR

Considering the benefit of maintaining the well-established one year limitation of time for the bringing of suit, the fact that a one year period is not so short as to have caused difficulty in practice, and the possibility of extending the period by agreement between the parties as expressly provided for in the 1968 Protocol, the C.M.I.

RECOMMENDS that the one year period for the bringing of suit be retained.

RECOMMANDE que le transporteur ait toujours droit à limiter sa responsabilité sauf si la perte, l'avarie ou le retard ont été causés par ses propres actes ou omissions avec l'intention de provoquer un dommage ou témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

V.

PRESCRIPTION

Considérant l'avantage du maintien d'une prescription annale bien établie, allié au fait que cette période d'un an ne s'est pas avérée trop courte pour causer en pratique des difficultés, et la possibilité offerte aux parties par le Protocole de 1968 de prolonger la période de prescription par accord mutuel, le C.M.I.

RECOMMANDE que la prescription annale soit maintenue.

6

RIDERS TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

In a communication dated April 1st 1974, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that on March 19th 1974 an instrument of ratification was deposited with the Belgian Government by Norway for the

> Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 to amend the International Convention for the unification of certain Rules relating to Bills of Lading, signed at Brussels on August 25th 1924.

This Protocol has not yet come into force, the conditions required in Article 13 not having been fulfilled. (*)

(*) At the present time, the countries which are bound by the Protocol are :
Singapore : instrument of accession deposited April 25th 1972.
Norway : instrument of ratification deposited March 19th 1974.

AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME

Suivant une communication en date du 1er avril 1974, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique avise que le 19 mars 1974 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument de ratification de la Norvège concernant le

> Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Ce Protocole n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son article 13 n'étant pas remplies. (*)

(*) A l'heure actuelle le tableau des pays liés s'établit comme suit :
Singapour, dépôt de l'instrument d'adhésion : 25 avril 1972.
Norvège, dépôt de l'instrument de ratification : 19 mars 1974.

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

In a communication dated April 3rd 1974, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that on March 20th 1974 an instrument of ratification was deposited with the Belgian Government by the Netherlands (for the Kingdom of the Netherlands in Europe, Surinam and the Netherlands West Indies) in respect of the

> International Convention relating to the Liability of Operators of Nuclear Ships and additional Protocol, signed at Brussels on May 25th 1962.

This Convention has not yet come into force, all the conditions required in Article XXIV (1) not having yet been fulfilled. (*)

(*) At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

	Date when ratification was deposited	*Date when accession was deposited*
Portugal	July 31st 1968	
Netherlands	March 20th 1974	
Malgache Republic		July 13th 1965
Zaïre Republic		July 17th 1967

AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME

Suivant une Communication en date du 3 avril 1974, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique avise que le 20 mars 1974 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument de ratification des Pays-Bas (pour le Royaume des Pays-Bas en Europe, le Surinam et les Antilles néerlandaises) concernant la

> Convention internationale relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires et Protocole additionnel, faits à Bruxelles le 25 mai 1962.

Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur, toutes les conditions requises par son article XXIV (1) n'étant pas encore remplies. (*)

(*) A l'heure actuelle, la liste des ratifications et adhésions se présente comme suit :

	Date dépôt ratification	*Date dépôt adhésion*
Portugal	31 juillet 1968	
Pays-Bas	20 mars 1974	
République Malgache		13 juillet 1965
République du Zaïre		17 juillet 1967

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

In a communication dated April 18th 1974, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that on April 4th 1974 an instrument of ratification was deposited with the Belgian Government by Austria for the

> Protocol signed at Brussels on May 27th 1967 to amend the International Convention for the unification of certain rules relating to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on September 23rd 1910.

This Protocol has not yet come into force, the conditions required in Article 4, 1°, not having been fulfilled. (*)

(*) At the present time, the countries which have ratified the Protocol are :

Yugoslavia :	ratification May 3rd 1971.
Belgium :	ratification April 11th 1973.
Austria :	ratification April 4th 1974.

AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME

Suivant une communication en date du 18 avril 1974, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique avise que le 4 avril 1974 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument de ratification de l'Autriche concernant le

> Protocole fait à Bruxelles le 27 mai 1967 portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910.

Ce Protocole n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son Article 4, 1°, n'étant pas remplies. (*)

(*) A l'heure actuelle le tableau des ratifications s'établit comme suit :

Yougoslavie, ratification : 3 mai 1971.
Belgique, ratification : 11 avril 1973.
Autriche, ratification : 4 avril 1974.

7

CORRIGENDUM

CORRIGENDUM

Incorrect address :

Adresse incorrecte :

DOCUMENTATION CMI 1973 VOLUME IV

Pages 332 & 362

Mr. Stephen J. MACRYMICHALOS, Chairman, Macrymichalos Brothers, s.a., 64, Diamantidou Avenue, Psychico, Athens, Greece.

New address :

Nouvelle adresse :

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION, 1, Pepys Street, London EC3N 4AL, England.

IRISH MARITIME LAW ASSOCIATION and Mr. J. Niall McGOVERN, Marion Hall, Strand Road, Dublin 4, Republic of Ireland.

Change of address :

Changement d'adresse :

Mr. John R. CUNNINGHAM, LL.B., Barrister & Solicitor, Macrae, Montgomery Spring & Cunningham, 15th Floor, Two Bentall Centre, 555 Burrard Street, Vancouver B.C., V7X IH8, Canada.

Dr. H.G. RÖHREKE, Dr. Esche, Schümann & Partner, Ballindamm 17, 2 Hamburg 1, B.R.D.

Alterations :
Modifications :

ESPAGNE

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARITIMO

(Association Espagnole de Droit Maritime)

Juan Bravo 6, Madrid 6

Président d'honneur :

Don Joaquin GARRIGUES DIAZ-CAÑABATE, Professeur à l'Université de Madrid, Avocat, Antonio Maura, 16, Madrid 14.

Membres d'honneur :

Don F. Francisco ALDECOA Y BERASALUCE
Don Eduardo AZNAR Y COSTE
Don Leopoldo BOADO ENDEIZA
Don Raimundo FERNANDEZ-CUESTA Y MERELO
Don Ramon GORBEÑA RENOVALES
Don Bartolomé MARCH SERVERA
Don Pascual Pery JUNQUERA
Don Antonio POLO DIEZ
Don Jesus RUBIO Y GARCIA-MINA.

Conseil de Direction
(désigné à l'Assemblée Générale du 21 février 1974)

Président :

Don José Luis AZCARRAGA Y BUSTAMENTE, Avocat, Président du Syndicat National de la Marine Marchande, Professeur de Droit International à l'Université de Santiago, Calle Juan Bravo, 6, Madrid.

Vice-Présidents :

Don Ignacio BERTRAND Y BERTRAND, Avocat à Gijon, Vice-Président de l'Association d'Armateurs.
Don Aurelio MENENDEZ Y MENENDEZ, Professeur de Droit Commercial à l'Université de Madrid.

Secrétaire Général :

Don Juan PASCUAL SANAHUJA, Avocat, Président de l'Association Nationale des Dispacheurs, Calle Montera, 48, Madrid 14.

Trésorier :

Don Pedro LAMET OROZCO, Président de l'Association Nationale des Dispacheurs, Madrid.

Conseillers :

Don Pelegrin BENITO SERRES, Avocat, Auditeur au Conseil d'Etat, Calle Fernan Gonzalez, 41 1°, Madrid.
Don Juan de Dios BLANCA CARLIER, Conseiller Juridique au Sous-Secrétariat de la Marine Marchande, Madrid.
Don Ramon CHAPA GARCIA-OGARA, Directeur de l'Association des Armateurs Maritimes, Madrid.
Don José Luis ESTEVA DE LA TORRE, Président du Syndicat des Assureurs Maritimes, Madrid.
Don Fernando GARCIA DIAZ, Assureur, Dispacheur, Madrid.
Don Juan M. GOMEZ Y ALONSO DE CELADA, Professeur à l'Université de Deusto, Bilbao.
Don Santiago HERNANDEZ YZAL, Docteur en Droit, Capitaine de la Marine Marchande, Calle Roselló̀n, 79 5°, Barcelona.
Don Joaquin HEVIA GARCIA, Conseiller Juridique de l'Association des Armateurs et Secrétaire de l'Association des Dispacheurs, Madrid.
Don Manuel LIBREROS GRANADOS, Avocat, Dispacheur, Calle Fernando El Católico, 8, Madrid.
Don Manuel OLIVENCIA RUIZ, Professeur à l'Université, Sevilla.
Don Miguel de PARAMO CANOVAS, Conseiller Juridique Principal du Ministère de la Marine, Madrid.
Don Antonio POLO DIAZ, Membre d'honneur de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Professeur de Droit Commercial, Calle Valencia, 176, Barcelona.
Don José Maria RUIZ BRAVO, Avocat, Dispacheur, Alameda Recaldo, 35, Bilbao.
Don Fernando SANCHEZ CALERO, Professeur à l'Université de Bilbao, Avocat, P. de Estraunza, 5 2°, Bilbao.
Don Francisco M. SANCHEZ GAMBORINO, Avocat, Conseiller de Transfigoroute-Europe, Calle Doctor Gomez Ulla, 2, Madrid.

COMITE REGIONAL DE BARCELONA. (Délégué à désigner).
COMITE REGIONAL DE VALENCIA. (Délégué à désigner).
COMITE REGIONAL DE SEVILLA. (Délégué à désigner).

UNITED STATES OF AMERICA

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

Officers

President:

Mr. Herbert M. LORD, Burlingham Underwood & Lord, 25 Broadway, New York, NY 10004.

First Vice President:

Mr. David R. OWEN, Semmes, Bowen & Semmes, 10 Light Street, Baltimore, Maryland 21202.

Second Vice President:

Mr. Louis J. GUSMANO, Kirlin, Campbell & Keating, 120 Broadway, New York, N.Y. 10005.

Secretary:

Mr. James J. DONOVAN, Donovan, Donovan, Maloof & Walsh, 161 William Street, New York, N.Y. 10038.

Treasurer:

Mr. John L. QUINLAN, Bigham, Englar, Jones & Houston, 99 John Street, New York, N.Y. 10038.

Membership Treasurer:

Mr. John S. ROGERS, Burlingham Underwood & Lord, 25 Broadway, New York, N.Y. 10004.

8

PERSONALIA

PERSONALIA

1. Election of Vice-President.

At the Assembly held on March 31st 1974 at Hamburg, Mr. Takeo SUZUKI (Japan), was elected Vice-President of the C.M.I. in order to complete the mandate held by the late Mr. Tehurisa ISHII.

Furthermore, Dr. Nagendra SINGH (India), was elected as supplementary Vice-President of the C.M.I.

2. Election of Titulary Members.

The following were elected Titulary Members of the C.M.I. :

France :	Mr. Jacques VILLENEAU
Japan :	Mr. Takeo SUZUKI
Sweden :	Mr. Sture PETREN
	Mr. Mats HILDING
	Mr. Kurt GRONFORS
U.S.A. :	Mr. J. Edwin CAREY

PERSONALIA

1. Election de Vice-Présidents.

L'Assemblée, lors de sa réunion à Hambourg le 31 mars 1974, a élu Monsieur Takeo SUZUKI (Japon), comme Vice-Président du C.M.I. pour achever le mandat de feu Monsieur Teruhisa ISHII.

L'Assemblée a, en outre, élu le Dr. Nagendra SINGH (Inde), comme Vice-Président supplémentaire du C.M.I.

2. Election de Membres Titulaires.

Les personnes suivantes ont été élues Membres Titulaires du C.M.I. :

France :	Mr. Jacques VILLENEAU
Japon :	Mr. Takeo SUZUKI
Suède :	Mr. Sture PETREN
	Mr. Mats HILDING
	Mr. Kurt GRONFORS
U.S.A. :	Mr. J. Edwin CAREY

9

IN MEMORIAM

IN MEMORIAM

We regret to announce the passing away of Prof. Milan BARTOS, Mr. Wilbur H. HECHT and Prof. Avv. Plinio MANCA, Titulary Members of the Comité Maritime International.

Mr. Milan BARTOS, Professor at the University of Belgrade, a member of the International Law Commission of the United Nations and Vice-President of the Académie Serbe des Sciences et des Arts, passed away on March 12th 1974.

Mr. Wilbur HECHT, Past-President of the Maritime Law Association of the United States, held this office between 1962 and 1964. He was a strong supporter of the objects and interests of the Comité Maritime International. He passed away on April 3rd 1974.

Prof. Avv. Plinio MANCA, a Barrister and Professor at the University of Genoa, was a member of the Board of the Italian Maritime Law Association. He was the author of several books on Maritime Law.

The Comité Maritime International wishes to express its deep sympathy to the Yugoslav Maritime Law Association, the Maritime Law Association of the United States and the Italian Maritime Law Association.

IN MEMORIAM

Nous regrettons d'annoncer le décès du Prof. Milan BARTOS, de Monsieur Wilbur H. HECHT et du Prof. Avv. Plinio MANCA, membres titulaires du Comité Maritime International.

Monsieur Milan BARTOS, Professeur à l'Université de Belgrade, membre de la Commission du Droit International des Nations-Unies, Vice-Président de l'Académie Serbe des Sciences et des Arts, est décédé le 12 mars 1974.

Monsieur Wilbur H. HECHT, Président honoraire de l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis et Président de cette Association de 1962 à 1964, a toujours vigoureusement soutenu les buts et les intérêts du Comité Maritime International. Il est décédé le 3 avril 1974.

Le Prof. Avv. Plinio MANCA, Avocat et Professeur à l'Université de Gênes, était conseiller de l'Association Italienne de Droit Maritime. Il était l'auteur de plusieurs ouvrages de Droit Maritime.

Le Comité Maritime International prie l'Association Yougoslave de Droit Maritime, l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis et l'Association Italienne de Droit Maritime de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

INDEX

DOCUMENTATION CMI - 1974 N° II.

HAMBURG

1. PROGRAMME AND OFFICERS OF THE CONFERENCE
PROGRAMME ET BUREAU DE LA CONFERENCE 221

2. LIST OF ATTENDANCE
LISTE DES PARTICIPANTS 229

3. INAUGURAL SESSION
SEANCE INAUGURALE

Speeches delivered during the Opening Session
Discours prononcés au cours de la séance inaugurale 247

Dr. Walter HASCHE	President of the Deutscher Verein für Internationales Seerecht *Président de la Deutscher Verein für Internationales Seerecht*	249
Herrn Senator Dr. Joachim SEELER	Senator of the Federal Republic of Germany *Sénateur de la République Fédérale d'Allemagne*	256
Bundesjustizminister Dr. Gerhard JAHN	Minister of Justice of the Federal Republic of Germany *Ministre de la Justice de la République Fédérale d'Allemagne*	259
Mr. Albert LILAR	President of the Comité Maritime International *Président du Comité Maritime International*	268

4. VISIT TO BREMEN
VISITE A BREME

Speech delivered by Herrn Senator für Rechtsflege und Strafvollzug Wolfgang KAHRS
Discours prononcé par Herrn Senator für Rechtsflege und Strafvollzug Wolfgang KAHRS 280

5. RESOLUTIONS & RECOMMANDATIONS
REVISION OF YORK/ ANTWERP RULES 1950
REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

Resolutions 284
Résolutions 285
Text of the York/Antwerp Rules 1974 286
Texte des Règles d'York et d'Anvers 1974 287

LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS
LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

Draft International Convention 304
Projet de Convention Internationale 305
Draft Protocol 316
Projet de Protocole 317
The new limits of liability 326
Les nouvelles limites de responsabilité 327
Recommendation 330

INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION
ARBITRAGE MARITIME INTERNATIONAL

Motion ARB-HA-3 333
Motion ARB-HA-4 334
Motion ARB-HA-5 335

SHIPBUILDING CONTRACTS
CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE MER

Resolutions 336
Recommandations 337

THE HAGUE RULES
LES REGLES DE LA HAYE

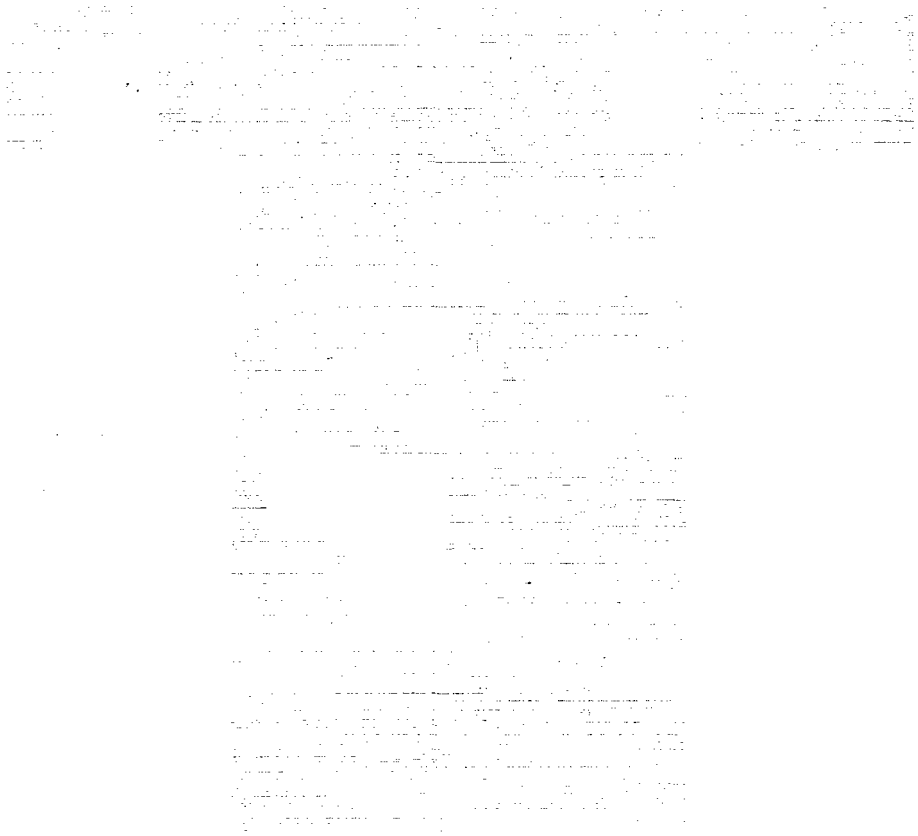
Recommendation HR-HA-10 340
Recommendations HR-HA-11 344
Recommendation HR-HA-13 341
Recommendations HR-HA-14 345

6. RIDERS TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS 354
AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME 355

7. CORRIGENDUM 362

8. PERSONALIA 368

9. IN MEMORIAM 372



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.

BD 1974/26205/1