

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

1981

MONTREAL

I

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

**XXXIInd INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

MONTREAL

1981

DOCUMENTS

**XXXII^{ème} CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

**XXXIInd INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL
MONTREAL 24th TO 29th MAY 1981**

Host Association :

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION
Suite 205, 620 rue St-Jacques,
MONTREAL, QUEBEC H3C 1C7
Telephone: 849-4201

Conference Headquarters :

HOTEL BONAVENTURE at Montreal

Secretariat of the Conference :

MONTREAL, C.M.I. 1981
363 St-François-Xavier, Street,
Suite 230
MONTREAL, QUEBEC H2Y 3P9, CANADA
Phone: (514) 845-9151
TELEX: 055-61444 (MEXON MTL)

Agenda :

- Revision of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea of 23 September, 1910.
- Review of liabilities arising from carriage of hazardous and noxious substances.

**XXXII^{ème} CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL
MONTREAL DU 24 AU 29 MAI 1981**

Association invitante :

ASSOCIATION CANADIENNE DE DROIT MARITIME
Suite 205, 620 rue St-Jacques,
MONTREAL, QUEBEC H3C 1C7
Téléphone : 849-4201

Siège de la Conférence :

HOTEL BONAVENTURE à Montréal

Secrétariat de la Conférence :

MONTREAL, C.M.I. 1981
363, rue St-François Xavier,
Bureau 230
MONTREAL, QUEBEC H2Y 3P9, CANADA
Tél. : (514) 845-9151
TELEX : 055-61444 (MEXON MTL)

Ordre du jour :

- Revision de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910 ;
- Etude de la responsabilité relative au transport de substances dangereux et nocives.

PROGRAMME OF THE CONFERENCE

DATE	TIME	LOCATION	SESSION/FUNCTION/EVENT
24 MAY (Sunday)	17:00 - 21:00	Château Champlain Ball Room (lower Level)	Registration and Government of Quebec welcoming reception.
25 MAY (Monday)	08:00	Hotel Bonaventure Convention Floor	Registration.
	09:30 - 11:15	idem	Official opening. Ceremony with welcoming addresses by Federal, Provincial and Municipal Governments.
	11:30 - 12:00	Convention Floor	Vin d'honneur offered by the Shipping Federation of Canada.
	14:15 - 16:30	Convention Floor	First plenary business session. General debate on Salvage.
	16:30 - 17:30	idem	First plenary business session (continued). General debate on Hazardous and Noxious Substances (HNS).
	19:30	Private Homes	Dinner offered to all delegates by Montreal families.
26 MAY (Tuesday)	09:00 - 12:00	Hotel Bonaventure Convention Floor	— Plenary debate on Salvage and on any suggested amend- ments. — Committee of HNS Working Group.
	14:15 - 15:45	idem	— Session of drafting group on Salvage. — Plenary debate on HNS.
	15:45 - 16:30	idem	Plenary session on Salvage.
	19:30	Théâtre Maisonneuve	Reception offered by the City of Montreal (Black Tie).
	20:30	Théâtre Maisonneuve	Special theatre presentation.
27 MAY (Wednesday)	OUT OF TOWN VISIT TO JAMES BAY, OR ST. LAWRENCE SEAWAY, OR QUEBEC CITY AND OTTAWA.		
		Hotel Bonaventure Convention Floor	— Meeting of drafting group on Salvage. — Meeting of drafting group preparing report on HNS.

PROGRAMME DE LA CONFERENCE

DATE	HEURE	EMPLACEMENT	SESSION/MANIFESTATION/ EVENEMENT
24 MAI (dimanche)	17.00 - 21.00	Château Champlain Salle de Bal (Hall inférieur)	Inscription et réception de bienvenue du Gouvernement du Québec.
25 MAI (lundi)	08.00	Hôtel Bonaventure Niveau des Conventions	Inscription.
	09.30 - 11.15	idem	Ouverture officielle. Cérémonie de bienvenue par les gouvernements fédéral, provin- cial et municipal.
	11.30 - 12.00	Niveau des Conventions	Vin d'honneur offert par la Fédé- ration Maritime du Canada.
	14.15 - 16.30	Niveau des Conventions	Première séance plénière. Débat général sur le sauvetage.
	16.30 - 17.30	idem	Première séance plénière (en continuation). Débat général sur les substances dangereuses et nocives (HNS).
	19.30	Résidences privées	Dîner offert à tous les délégués par des familles de Montréal.
26 MAI (mardi)	09.00 - 12.00	Hôtel Bonaventure Niveau des Conventions	— Séance plénière sur le sau- vetage et discussion des amendements introduits. — Commission du groupe de travail concernant les HNS.
	14.15 - 15.45	idem	— Session du comité de rédac- tion concernant le sauvetage. — Séance plénière sur les HNS.
	15.45 - 16.30	idem	Séance plénière sur le sauvetage.
	19.30	Théâtre Maisonneuve	Réception offerte par la Ville de Montréal (cravate noire).
	20.30	Théâtre Maisonneuve	Représentation théâtrale spéciale.
27 MAI (mercredi)	VISITE A LA BAIE JAMES OU A LA VOIE MARITIME DU ST-LAURENT, OU A LA VILLE DE QUEBEC ET OTTAWA		
		Hôtel Bonaventure Niveau des Conventions	— Session du Comité de rédac- tion sur le sauvetage. — Session du Comité de rédac- tion du rapport sur les HNS.

DATE	TIME	LOCATION	SESSION/FUNCTION/EVENT
28 MAY (Thursday)	09:00 - 12:00	Hotel Bonaventure Convention Floor	Plenary session on HNS.
	14:15 - 17:30	idem	Plenary session on Salvage.
	19:00	Hélène de Champlain Restaurant or The Chalet on top of Mount Royal	Reception offered by The Maritime Law Association of the United States.
29 MAY (Friday)	09:00 - 12:00	Hotel Bonaventure Convention Floor	Session of drafting group on Salvage.
	14:15 - 16:00	idem	Plenary session on Salvage. Closing session.
	19:30	Hotel Bonaventure Ball Room	Formal closing dinner offered by the Government of Canada. (Black Tie)

DATE	HEURE	EMPLACEMENT	SESSION/MANIFESTATION/ EVENEMENT
28 MAI (jeudi)	09.00 - 12.00	Hôtel Bonaventure Niveau des Conventions	Session plénière sur les HNS.
	14.15 - 17.30	idem	Session plénière sur le sauvetage.
	19.00	Restaurant Hélène de Champlain ou Le Chalet au sommet du Mont Royal	Réception offerte par l'Association Américaine de Droit Maritime.
29 MAI (vendredi)	09.00 - 12.00	Hôtel Bonaventure Niveau des Conventions	Session du Comité de rédaction sur le sauvetage.
	14.15 - 16.00	idem	Session plénière sur le sauvetage — Séance de clôture.
	19.30	Hôtel Bonaventure	Dîner officiel de clôture offert par le Gouvernement du Canada (cravate noire).

WORKING PAPERS CONCERNING THE SUBJECTS ON THE AGENDA OF THE CONFERENCE

1. Revision of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea of 23 September 1910.
 - Text of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea and Protocol of signature, Brussels September 23rd, 1910.
(page 10)
 - Statement of the Ratifications and Accessions.
(page 20)
 - Text of the Protocol to amend the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, Brussels May 27, 1967.
(page 26)
 - Statement of the Ratifications and Accessions.
(page 32)
 - Final report of the Chairman of the International Subcommittee, Prof. Erling Selvig (SALVAGE - 19/III - 81).
(page 34)
 - Final Draft Convention on Salvage of the Chairman of the International Subcommittee, Professor Erling Selvig (SALVAGE - 18/II - 81).
(page 52)

2. Review of liabilities arising from carriage of hazardous and noxious substances.
 - Draft articles for a Convention on Liability and Compensation in connexion with the carriage of noxious and hazardous substances by sea.
(page 70)
 - Introduction and Questionnaire, December 1980, of the Chairman of the International Subcommittee, Prof. J.C. Schultz (HNS - 1/XII - 80).
(page 106)
 - Final Report of the Chairman of the International Subcommittee, Prof. J.C. Schultz (HNS - 3/II - 81).
(page 112)

**DOCUMENTS DE TRAVAIL
CONCERNANT LES SUJETS
MIS A L'ORDRE DU JOUR DE LA CONFERENCE**

1. Revision de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910.
 - Texte de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, Bruxelles 23 septembre 1910. (page 11)
 - Etat des Ratifications et Adhésions. (page 20)
 - Texte du Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, Bruxelles 27 mai 1967. (page 27)
 - Etat des Ratifications et Adhésions. (page 33)
 - Rapport final du Président de la Commission Internationale, le Professeur Erling Selvig (SAUVETAGE - 19/III - 81 - traduction). (page 35)
 - Projet définitif de Convention sur le sauvetage, par le Président de la Commission Internationale, le Professeur Erling Selvig, (SAUVETAGE - 18/II - 81 - traduction). (page 53)

2. Etude de la responsabilité relative au transport de substances dangereuses et nocives.
 - Projets d'articles d'une Convention sur la responsabilité et l'indemnisation dans le contexte du transport par mer de substances nocives ou dangereuses. (page 71)
 - Introduction et Questionnaire, décembre 1980 par le Professeur J.C. Schultz, Président de la Commission Internationale (HNS - 1/XII - 80 - traduction). (page 107)
 - Rapport final du Président de la Commission Internationale par le Professeur J.C. Schultz (HNS - 3/II - 81 - traduction). (page 113)

**CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES OF LAW
RELATING TO ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA
and
PROTOCOL OF SIGNATURE
(Brussels, September 23rd, 1910)**

(Translation)

His Majesty the German Emperor, King of Prussia, in the name of the German Empire, the President of the Argentine Republic, ... etc.

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law respecting assistance and salvage at sea, have decided to conclude a convention to that end, and have appointed as their Plenipotentiaries, namely :

(Follows the list of Plenipotentiaries)

Who, having been duly authorized to that effect, have agreed as follows :

Article 1

Assistance and salvage of sea-going vessels in danger, of any things on board, of freight and passage money, and also services of the same nature rendered by sea-going vessels to vessels of inland navigation or vice-versa, are subject to the following provisions, without any distinction being drawn between these two kinds of service (viz., assistance and salvage), and in whatever waters the services have been rendered.

Article 2

Every act of assistance or salvage which has had a useful result gives a right to equitable remuneration.

No remuneration is due if the services rendered have no beneficial result.

In no case shall the sum to be paid exceed the value of the property salvaged.

Article 3

Persons who have taken part in salvage operations notwithstanding the express and reasonable prohibition on the part of the vessel to which the services were rendered, have no right to any remuneration.

**CONVENTION POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES
EN MATIERE D'ASSISTANCE
ET DE SAUVETAGE MARITIMES**
et
PROTOCOLE DE SIGNATURE
(Bruxelles, 23 septembre 1910)

*Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de
l'Empire Allemand, le Président de la République Argentine, ... etc.*

*Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines
règles uniformes en matière d'assistance et de sauvetage mari-
times, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont
nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :*

(Suit la liste des Plénipotentiaires)

*Lesquels, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui
suit :*

Article 1

L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

Article 2

Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Article 3

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Article 4

A tug has no right to remuneration for assistance to or salvage of the vessel she is towing or of the vessel's cargo, except where she has rendered exceptional services which cannot be considered as rendered in fulfilment of the contract of towage.

Article 5

Remuneration is due notwithstanding that the salvage services have been rendered by or to vessels belonging to the same owner.

Article 6

The amount of remuneration is fixed by agreement between the parties, and failing agreement, by the court.

The proportion in which the remuneration is to be distributed amongst the salvors is fixed in the same manner.

The apportionment of the remuneration amongst the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the vessel's flag.

Article 7

Every agreement as to assistance or salvage entered into at the moment and under the influence of danger may, at the request of either party, be annulled, or modified by the court, if it considers that the conditions agreed upon are not equitable.

In all cases, when it is proved that the consent of one of the parties is vitiated by fraud or concealment, or when the remuneration is, in proportion to the services rendered, in an excessive degree too large or too small, the agreement may be annulled or modified by the court at the request of the party affected.

Article 8

The remuneration is fixed by the court according to the circumstances of each case, on the basis of the following considerations: a) firstly, the measure of success obtained, the efforts and deserts of the salvors, the danger run by the salvaged vessel, by her passengers, crew and cargo, by the salvors, and by the salving vessel, the time expended, the expenses incurred and losses suffered, and the risks of liability and other risks run by the salvors, and also the value of the property exposed to such risks, due regard being had to the special appropriation (if any) of the salvor's vessel for salvage purposes ; b) secondly the value of the property salvaged.

Article 4

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels, ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Article 5

Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Article 6

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs.

La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.

Article 7

Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

Article 8

La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances, en prenant pour base : a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ; b) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

The same provisions apply for the purpose of fixing the apportionment provided for in the second paragraph of Article 6.

The court may deprive the salvors of all remuneration, or may award a reduced remuneration, if it appears that the salvors have by their fault rendered the salvage or assistance necessary or have been guilty of theft, fraudulent concealment, or other acts of fraud.

Article 9

No remuneration is due from the persons whose lives are saved, but nothing in this Article shall affect the provisions of the national laws on this subject.

Salvors of human life, who have taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage or assistance, are entitled to a fair share of the remuneration awarded to the salvors of the vessel, her cargo, and accessories.

Article 10

A salvage action is barred after an interval of two years from the day on which the operations of assistance or salvage terminate.

The grounds upon which the said period of limitation may be suspended or interrupted are determined by the law of the court where the case is tried.

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said period shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the vessel assisted or salvaged in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

Article 11

Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to everybody, even though an enemy, found at sea in danger of being lost.

The owner of a vessel incurs no liability by reason of contravention of the above provision.

Article 12

The High Contracting Parties, whose legislation does not forbid infringements of the preceding Article, bind themselves to take or to propose to their respective Legislatures the measures necessary for the prevention of such infringements.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 6, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Article 9

Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance, ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Article 10

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Article 11

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Article 12

Les Hautes Parties Contractantes, dont la législation ne réprime pas l'infraction à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit réprimée.

The High Contracting Parties will communicate to one another as soon as possible the laws or regulations which have already been or may be hereafter promulgated in their States for giving effect to the above provision.

Article 13

This Convention does not affect the provisions of national laws or international treaties as regards the organization of services of assistance and salvage by or under the control of public authorities, nor, in particular, does it affect such laws or treaties on the subject of the salvage of fishing gear.

Article 14

This Convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.

Article 15

The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when either the assisting or salving vessel or the vessel assisted or salvaged belongs to a State of the High Contracting Parties, as well as in any other cases for which the national laws provide.

Provided always that :

1° As regards persons interested who belong to a non-contracting State the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity.

2° Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.

3° Without prejudice to any wider provisions of any national laws. Article 11 only applies as between vessels belonging to the States of the High Contracting Parties.

Article 16

Any one of the High Contracting Parties shall have the right, three years after this Convention comes into force, to call for a fresh Convention with a view to possible amendments, and particularly with a view to extending, if possible, the sphere of its application.

Any Power exercising this must right notify its intention to the other Powers, through the Belgian Government, which will make arrangements for convening the Conference within six months.

Les Hautes Parties Contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou règlements qui auraient déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition qui précède.

Article 13

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des législations nationales ou des traités internationaux sur l'organisation de services d'assistance et de sauvetage par les autorités publique ou sous leur contrôle, et notamment sur le sauvetage des engins de pêche.

Article 14

La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Article 15

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque soit le navire assistant ou sauveteur, soit le navire assisté ou sauvé appartient à un Etat de l'une des Hautes Parties Contractantes ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application des dites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité.

2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

3° Que, sans préjudice des dispositions plus étendues des lois nationales, l'article 11 n'est applicable qu'entre navires ressortissant aux Etats des Hautes Parties Contractantes.

Article 16

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence après trois ans, à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et, notamment, d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Celle des Puissances qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier son intention aux autres Puissances, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 17

States which have not signed the present Convention are allowed to accede to it at their request. Such accession, shall be notified through the diplomatic channel to the Belgian Government, and by letter to each of the Governments of the other Contracting Parties ; it shall become effective one month after the despatch of such notification by the Belgian Government.

Article 18

This Convention shall be ratified.

After an interval of at most one year from the date on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to decide whether it should be put into force.

The ratifications shall, if so decided, be deposited forthwith at Brussels, and the Convention shall come into force a month after such deposit.

The protocol shall remain open another year in favour of the States represented at the Brussels Conference. After this interval they can only accede to it in conformity with the provisions of Article 17.

Article 19

In the case of one or other of the High Contracting Parties denouncing this Convention, such denunciation shall not take effect until a year after the day on which it has been notified to the Belgian Government, and the Convention shall remain in force as between the other Contracting Parties.

In witness whereof, the Plenipotentiaries of the respective High Contracting Parties have signed this Convention and have affixed thereto their seals.

Done at Brussels in a single copy, September 23rd 1910.

(Follow the signatures)

PROTOCOL OF SIGNATURE

(Text on page 8)

Article 17

Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des Gouvernements des autres Parties Contractantes ; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

Article 18

La présente Convention sera ratifiée.

A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties Contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement à Bruxelles et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 17.

Article 19

Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties Contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement belge et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Parties Contractantes.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Hautes Parties Contractantes respectives ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un exemplaire, le 23 septembre 1910.

(Suivent les signatures)

PROTOCOLE DE SIGNATURE

(Texte reproduit à la page 8)

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO

ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA

AND OPTIONAL PROTOCOL (+)

Signed at Brussels on September 23rd, 1910

RATIFICATION :

Austria	February 1st, 1913
Belgium	February 1st, 1913
Brazil	December 31st, 1913
Denmark	June 18th, 1913
France	February 1st, 1913
German Democratic Republic (++)	
Germany, Federal Republic of (+++)	February 1st, 1913
Great Britain (++++)	February 1st, 1913
Greece	October 15th, 1913
Hungary	February 1st, 1913
Ireland (+++++)	February 1st, 1913
Italy	June 2nd, 1913
Japan	January 12th, 1914
Malgache Republic (+++++)	February 1st, 1913
Mexico	February 1st, 1913
Netherlands	February 1st, 1913
Norway	November 12th, 1913
Portugal	July 25th, 1913
Rumania	February 1st, 1913
Russia	February 1st, 1913
Sweden	November 12th, 1913
United States of America	February 1st, 1913

(+) Protocol of amendment, Brussels, May 27th, 1967.

(++) **German Democratic Republic**: Reinstated as from December 27th, 1954.

(+++) **Federal Republic of Germany** : Reinstated as from November 1st, 1953 between, on the one hand, the German Federal Republic and, on the other hand, the Allied Powers except Hungary, Poland, Uruguay, New Zealand, Rumania and the U.S.S.R. (As agreed in Brussels on the 25th September and 13th October 1953).

(++++) **Including Jersey, Guernsey and Isle of Man.**

(+++++) **By the ratification of Great Britain.**

(+++++) **By the ratification of France. Reinstated as from July 13th, 1965.**

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'

ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE (+)
Bruxelles, le 23 septembre 1910

RATIFICATION :

Allemande, Rép. Démocratique (++)	
Allemagne, Rép. Fédérale d' (+++)	1 ^{er} février 1913
Autriche	1 ^{er} février 1913
Belgique	1 ^{er} février 1913
Brésil	31 décembre 1913
Danemark	18 juin 1913
Etats-Unis d'Amérique	1 ^{er} février 1913
France	1 ^{er} février 1913
Grande-Bretagne (++++)	1 ^{er} février 1913
Grèce	15 octobre 1913
Hongrie	1 ^{er} février 1913
Irlande (+++++)	1 ^{er} février 1913
Italie	2 juin 1913
Japon	12 janvier 1914
République Malgache (+++++)	1 ^{er} février 1913
Mexique	1 ^{er} février 1913
Norvège	12 novembre 1913
Pays-Bas	1 ^{er} février 1913
Portugal	25 juillet 1913
Roumanie	1 ^{er} février 1913
Russie	1 ^{er} février 1913
Suède	12 novembre 1913

(+) Protocole de modification, Bruxelles, 27 mai 1967.

(++) **République Démocratique Allemande** : Remise en vigueur à partir du 27 décembre 1954.

(+++)**République Fédérale d'Allemagne** : Remise en vigueur à partir du 1^{er} novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne, d'une part, et les Puissances Alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne, de l'Uruguay, de la Nouvelle-Zélande, de la Roumanie et de l'U.R.S.S. (Accords de Bruxelles des 25 septembre et 13 octobre 1953).

(++++)**Y** compris Jersey, Guernesey et Ile de Man.

(+++++) Par la ratification de la Grande-Bretagne.

(++++++) Par la ratification de la France. Remise en vigueur à partir du 13 juillet 1965.

ACCESSION :

Algeria	April 13th, 1964
Angola (++)	July 20th, 1914
Argentine	February 28th, 1922
Australia (+)	September 9th, 1930
Norfolk Island, Papua-New Guinea (+)	February 1st, 1913
Barbados (+)	February 1st, 1913
Canada (+)	September 25th, 1914
Cape Verde Isles (++)	July 20th, 1914
Cyprus (+)	February 1st, 1913
Danzig	October 15th, 1921
Dominican Republic	July 23rd, 1968
Egypt	November 19th, 1943
Esthonia	May 15th, 1929
Fiji	October 10th, 1970
Finland	July 17th, 1923
Gambia (+)	February 1st, 1913
Ghana (+)	February 1st, 1913
Great Britain (+)	
Bahamas, Belize, Bermuda, Caimans,	
Caicos & Turks Islands, Falkland	
Isles & Dependencies,, Gibraltar, Gre-	
nada, Hong-Kong, Antigua, Dominica,	
Montserrat, St. Christopher Nevis,	
Anguilla, British Virgin Islands, Sey-	
chelles, Solomon Islands, St. Helena,	
St. Lucia, St. Vincent.	February 1st, 1913
Guiana (+)	February 1st, 1913
Guinée-Bissau (++)	July 20th, 1914
Haiti	August 18th, 1951
Indian Union (+)	February 1st, 1913
Iran	April 26th, 1966
Jamaica (+)	February 1st, 1913
Kenya (+)	February 1st, 1913
Kiribati (+)	February 1st, 1913
Latvia	August 2nd, 1932
Federated Malay States of Perak, Selan-	
gor, Negrisembilan & Pahang (+)	February 1st, 1913
Macao (++)	July 20th, 1914
Malta (++)	February 1st, 1913
Maurituis (+)	February 1st, 1913
Mozambique (++)	July 20th, 1914
Newfoundland (+)	March 11th, 1914
New Zealand (+)	May 19th, 1913

(+) By the accession of Great Britain.

(++) By the accession of Portugal.

ADHESION :

Algérie	13 avril 1964
Angola (++)	20 juillet 1914
Argentine	28 février 1922
Australie (+)	9 septembre 1930
Ile Norfolk, Papouasie-Nlle Guinée (+)	1 ^{er} février 1913
Barbade (+)	1 ^{er} février 1913
Canada (+)	25 septembre 1914
Cap Vert (Iles) (++)	20 juillet 1914
Chypre (+)	1 ^{er} février 1913
Dantzig	15 octobre 1921
Dominicaine, République	23 juillet 1958
Egypte	19 novembre 1943
Espagne	17 novembre 1923
Estonie	15 mai 1929
Fidji	10 octobre 1970
Finlande	17 juillet 1923
Gambie (+)	1 ^{er} février 1913
Ghana (+)	1 ^{er} février 1913
Goa (++)	20 juillet 1914
Grande-Bretagne (+)	
Bahamas, Belize, Bermudes, Iles Falkland et leur dépendances, Iles Salomon, Gibraltar, Grenade ,Hong-Kong, Iles Turques et Caïques et les Iles Cayman, Antigua, Dominique, Montserrat, Saint-Christophe Nevis, Anguilla, Iles Vierges, Sainte-Hélène, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Seychelles.	1 ^{er} février 1913
Guinée-Bissau (++)	20 juillet 1914
Guyane (+)	1 ^{er} février 1913
Haïti	18 août 1951
Inde (+)	1 ^{er} février 1913
Iran	26 avril 1966
Jamaïque (+)	1 ^{er} février 1913
Kenya (+)	1 ^{er} février 1913
Kiribati (+)	1 ^{er} février 1913
Lettonie	2 août 1932
Etats Malais Fédérés de Perak, Selangor, Negrisebilan et Pahang (+)	1 ^{er} février 1913
Macao (++)	20 juillet 1914
Malte (+)	1 ^{er} février 1913
Maurice (+)	1 ^{er} février 1913
Mozambique (++)	20 juillet 1914

(+) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

(++) Par l'adhésion du Portugal.

Nigeria (+)	February 1st, 1913
Oman, Sultanate of	August 21st, 1975
Paraguay	November 22nd, 1967
Poland	October 15th, 1921
Sao Thome e Principe Iles (++++)	July 20th, 1914
Sierra Leone (+)	February 1st, 1913
Singapore (+) (++)	February 1st, 1913
Somali (+++)	June 2nd, 1913
Spain	November 17th, 1923
Sri-Lanka (+)	February 1st, 1913
Switzerland	May 28 th, 1954
Syrian Arab Republic	August 1st, 1974
Timor (++++)	July 20th, 1914
Tonga	June 13th, 1978
Trinidad & Tobago (+)	February 1st, 1913
Turkey	July 4th, 1955
Tuvalu (+)	February 1st, 1913
Uruguay	July 21st, 1915
U.S.S.R.	July 10th, 1936
Yugoslavia	December 31st, 1931
Zaire Republic	July 17th, 1967

- (+) By the accession of Great Britain.
- (++) By its own accession 9.8.65.
- (+++)
- (++++) By the accession of Italy.
- (++++) By the accession of Portugal.

Nigeria (+)	1 ^{er} février 1913
Nouvelle-Zélande (+)	19 mai 1913
Oman, Sultanat d'	21 août 1975
Paraguay	22 novembre 1967
Pologne	15 octobre 1921
Sao Thome e Principe (Iles) (++++)	20 juillet 1914
Sierra Leone (+)	1 ^{er} février 1913
Singapour (+) (++)	1 ^{er} février 1913
Somalie (+++)	9 juin 1913
Sri-Lanka (+)	1 ^{er} février 1913
Suisse	28 mai 1954
Syrienne, Rép. Arabe	1 ^{er} août 1974
Terre-Neuve (+)	11 mars 1914
Timor (++++)	20 juillet 1914
Tonga	13 juin 1978
Trinité et Tobago (+)	1 ^{er} février 1913
Turquie	4 juillet 1955
Tuvalu (+)	1 ^{er} février 1913
U.S.S.R.	10 juillet 1936
Uruguay	21 juillet 1915
Yougoslavie	31 décembre 1931
Zaïre, République du	17 juillet 1967

(+) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

(+) Par sa propre adhésion 9.8.65.

(++) Par l'adhésion de l'Italie.

(++++) Par l'adhésion du Portugal.

**PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION
OF CERTAIN RULES OF LAW
RELATING TO ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA
SIGNED AT BRUSSELS ON 23rd SEPTEMBER 1910**

(Brussels, May 27th, 1967)

The Contracting Parties,

Considering that it is desirable to amend the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, signed at Brussels on 23rd September 1910,

Have agreed as follows :

Article 1

Article 14 of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, signed at Brussels on 23rd September 1910, shall be replaced by the following :

” The provisions of this Convention shall also apply to assistance or salvage services rendered by or to a ship of war or any other ship owned, operated or chartered by a State or Public Authority.

A claim against a State for assistance or salvage services rendered to a ship of war or other ship which is, either at the time of the event or when the claim is brought, appropriated exclusively to public non commercial service, shall be brought only before the Courts of such State.

Any High Contracting Party shall have the right to determine whether and to what extent Article 11 shall apply to ships coming within the terms of the second paragraph of this Article.”

Article 2

This Protocol shall be open for signature by the States which have ratified the Convention or which have adhered thereto before the 27th May 1967, and by any State represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

**PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION
DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES
EN MATIERE D'ASSISTANCE
ET DE SAUVETAGE MARITIMES
SIGNEE A BRUXELLES LE 23 SEPTEMBRE 1910
(Bruxelles, 27 mai 1967)**

Les Parties Contractantes,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910,

Sont convenues des dispositions suivantes :

Article 1

L'article 14 de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les dispositions de la présente Convention s'appliquent aussi aux services d'assistance ou de sauvetage rendus par ou à un bâtiment de guerre ou un navire d'Etat ou un navire exploité ou affrété par un Etat ou une personne de droit public.

Les actions contre un Etat pour services d'assistance ou de sauvetage rendus à un bâtiment de guerre ou à un navire exclusivement affecté, lors de l'événement ou de l'introduction de l'instance, à un service public non commercial, ne seront portées que devant les tribunaux de cet Etat.

Chaque Haute Partie Contractante se réserve le droit de déterminer si, et dans quelle mesure, l'article 11 sera rendu applicable aux navires visés au deuxième alinéa du présent article. »

Article 2

Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 27 mai 1967, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 3

1. This Protocol shall be ratified.
2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 4

1. This Protocol shall come into force one month after the deposit of five instruments of ratification.
2. This Protocol shall come into force, in respect of each signatory State which ratifies if after the deposit of the fifth instrument of ratification, one month after the date of deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 5

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.
2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.
4. The Protocol shall come into force in respect of the acceding State one month after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Protocol as established by Article 4 (1).

Article 6

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.
2. This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.
3. The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article 3

1. Le présent Protocole sera ratifié.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 4

1. Le présent Protocole entrera en vigueur un mois après la date du dépôt de cinq instruments de ratification.
2. Pour chaque Etat signataire ratifiant le Protocole après le cinquième dépôt, le présent Protocole entrera en vigueur un mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 5

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.
2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.
4. Le Protocole entrera en vigueur pour l'Etat adhérant un mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du Protocole telle qu'elle est fixée à l'article 4 (1).

Article 6

1. Chacun des Etats contractants pourra dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.
2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.
3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article 7

1. Any Contracting State may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies. The Protocol shall one month after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

2. This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to those territories.

3. Any Contracting State which has made a declaration under § 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

Article 8

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States parties to the Convention, of the following :

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 2, 3 and 5.

2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 4.

3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article 7.

4. The denunciations received in accordance with Article 6.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

(Follow the signatures)

Article 7

1. Tout Etat Contractant pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur souveraineté ou dont ils assurent les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole. Le Protocole sera applicable aux dits territoires un mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.

2. Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.

3. Tout Etat Contractant qui a souscrit une déclaration au titre du § 1 du présent article, pourra, à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation ; elle vaudra également pour la Convention.

Article 8

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 2, 3 et 5.

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 4.

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article 7.

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 6.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 27 mai 1967, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

(Suivent les signatures)

PROTOCOL 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

(Brussels, May 27th, 1967) (*)

RATIFICATION :

Austria	April 4th, 1974
Belgium	April 11th, 1973
Egypt, Arab Republic of	July 5th, 1977
Great Britain	September 9th, 1974
Yugoslavia	May 3rd, 1971

ACCESSION :

Jersey, Guernsey & Isle of Man	June 22nd, 1977
Papua New Guinea	October 14th, 1980
Syrian Arab Republic	August 1st, 1974

(*) This Convention entered into force on 15th August 1977.

PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'

ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES

signé à Bruxelles, le 23 septembre 1910
(Bruxelles, 27 mai 1967) (*)

RATIFICATION :

Autriche	4 avril 1974
Belgique	11 avril 1973
Egypte, Rép. Arabe d'	15 juillet 1977
Grande-Bretagne	9 septembre 1974
Yougoslavie	3 mai 1971

ADHESION :

Jersey, Guernesey & Ile de Man	22 juin 1977
Papouasie Nouvelle-Guinée	14 octobre 1980
Syrienne, Rép. Arabe	1 ^{er} août 1974

(*) Cette Convention est entrée en vigueur le 15 août 1977.

**Revision of the
INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW
RESPECTING ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA
(Brussels September 23, 1910)**

I. INTRODUCTION

1. In September 1979, following a discussion in the IMCO Legal Committee of the problems raised by the **Amoco Cadiz** event, and in response to a request to review the private law principles of salvage, the CMI decided to establish an International Sub-Committee under the chairmanship of professor Erling Selvig (Norway) to study the subject of salvage and prepare a report for consideration at the Montreal Conference, 1981. In view of the short time available, the President of the CMI requested the chairman to prepare immediately an initial report for consideration by the Sub-Committee (issued as Doc. Salvage - 5).

The Sub-Committee met in Brussels June 9-10, 1980. Having considered the initial report and being informed of the Revised Lloyd's Open Form (LOF 1980), the Sub-Committee set up a working Group to prepare draft texts, if appropriate in the form of a new convention. The members of the Working Group were, in addition to the chairman,

Professor N. Balestra (Italy)
Mr. Edward C. Kalaidjian (USA)
Mr. B. Nielsen (Denmark)
Mr. D. O'May (UK)
Mr. J. Villeneuve (France)
Mr. L. Watkins (UK)

Having met in Copenhagen and Paris the Working Group submitted a draft convention for consideration by the Sub-Committee at a meeting in London October 27-28, 1980. Before the meeting was also a draft prepared by the British MLA. Both drafts appear in Doc. Salvage -12.

In order to produce a compromise capable of wide support and on the basis of a proposal by the chairman, the Sub-Committee instructed the Working Group to meet again in London to prepare a single compromise text for consideration by the Sub-Committee at its meeting in Brussels February 2-3, 1981.

**Revision de la
CONVENTION POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE
D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES
(Bruxelles, 23 septembre 1910)**

I. INTRODUCTION

1. Faisant suite à une discussion à la Commission juridique de l'OMCI en septembre 1979, relative aux problèmes soulevés par le cas de l'**Amoco Cadiz**, et en réponse à une demande de revision des principes du sauvetage en droit privé, le CMI a décidé de créer une Commission Internationale sous la présidence du Prof. Erling Selvig (Norvège) pour étudier la question du sauvetage et préparer un rapport pour examen à la Conférence de Montréal en 1981. Compte tenu du peu de temps disponible, le Président du CMI demanda au Président de la Commission de préparer immédiatement un rapport initial pour examen par la Commission (émis comme document Sauv. 5).

La Commission se réunit à Bruxelles les 9 et 10 juin 1981. Ayant pris en considération le rapport initial et étant informée du « Revised Lloyd's Open Form » (LOF 1980), la Commission établit un groupe de travail pour préparer des projets de textes en forme de nouvelle convention, si nécessaire. Les membres du groupe de travail étaient, outre le Président,

le Professeur N. Balestra (Italie)
Mr. Eduard C. Kalaidjian (USA)
Mr. B. Nielsen (Denmark)
Mr. D. O'May (UK)
Mr. J. Villeneau (France)
Mr. L. Watkins (UK)

Après s'être réuni à Copenhague et à Paris le groupe de travail soumit un projet de Convention à l'examen de la Commission à une réunion tenue à Londres les 27 et 28 octobre 1980. L'Association Britannique de Droit Maritime (British MLA) avait en même temps soumis un projet à la Commission. Ces deux projets figurent au document Sauvetage 12.

Afin de favoriser un compromis susceptible d'obtenir un large appui et suite à une proposition du Président, la Commission demanda au groupe de travail de se réunir à nouveau à Londres pour préparer un seul texte de compromis devant être soumis à la Commission lors de sa réunion à Bruxelles les 2 et 3 février 1981. C'est sur base de ce projet (document Sauv. 15) que la Commission approuva un projet de Convention pour être soumis à la Conférence de Montréal.

On the basis of this draft (Doc. Salvage -15), the Sub-Committee approved a Draft Convention for submission to the Montreal Conference.

The Draft Convention has been issued in **Doc. Salvage -18**. The text contains some bracketed language or provisions to show areas where no consensus has yet been reached within the Sub-Committee. In the course of the deliberations certain proposals were put forward which did not receive sufficient support to be included in the text.

2. When preparing the Draft Convention the Sub-Committee recognized the desirability of preserving as much as possible of the principles of the existing law of salvage as well as the need for reform suggested by technical and economic developments in the international shipping, salvage and marine insurance industries. The main objective has been to prepare a set of rules that, on the one hand, would encourage adequate provisions of salvage services and the efficient carrying out of salvage operations and, on the other hand, would be capable of wide international implementation. In this context it was recognized that salvage is no longer only the concern of the salvors and the commercial parties directly interested in ship and cargo. There are also marine disasters which may cause damage to persons or property of the kind described in the draft by the term "damage to the environment".

The main differences of views in the Sub-Committee related to the question whether salvors should be entitled to payments on the ground that salvage operations have been carried out also in order to prevent damage to the environment or that by the endeavours of the salvors such damage has actually been avoided. One approach to these problems was suggested in the Chairman's initial report, another in the LOF 1980 and the draft prepared by the British MLA. The compromise, now contained in the Draft Convention arts. 3-2 and 3-3, reflects the "safety net" idea of the LOF 1980 as well as certain other notions having emerged during the discussion, and assumes that, in accordance with the Draft Convention art. 1-5, these articles may be departed from by contract.

In other respects the Draft Convention, compared with the 1910 Convention, contains new rules mainly in Chapter II relating to the performance of salvage operations, in art. 3-5 relating to salvage of persons and in Chapters IV and V relating to the claims and liabilities of salvors. Thus, the Draft Convention deals with many matters which have not been provided for in the 1910 Convention. Nevertheless, the Draft Convention is not intended to set out the law of salvage in any exhaustive manner. The Sub-Committee considers that as regards certain

Le projet de Convention a été émis comme document Sauv. 18. Le texte contient certains passages et dispositions entre crochets, faisant apparaître les points sur lesquels un consensus n'a pas encore pu être obtenu au sein de la Commission. Au cours des délibérations certaines propositions furent mises en avant qui ne reçurent pas un appui suffisant pour figurer dans le texte.

2. En préparant le projet de Convention la Commission reconnut qu'il était souhaitable de préserver autant que possible les principes de loi existant en matière de sauvetage ainsi que le besoin de réforme découlant des développements techniques et économiques dans le commerce maritime international, le sauvetage et l'assurance maritimes. L'objectif principal fut de préparer un jeu de règles qui, d'une part, encourageraient l'adoption de dispositions adéquates en matière de services de sauvetage et une exécution efficace des opérations de sauvetage et, d'autre part, qui seraient susceptibles d'une large application internationale. Il fut reconnu, dans ce contexte, que le sauvetage n'était plus uniquement le souci du sauveteur et des parties commerciales intéressées au navire et à la cargaison. Il y a également des désastres maritimes qui peuvent causer des dommages à des personnes et à des propriétés telles que décrites dans le projet par les termes de « dommages à l'environnement ».

Les principales différences d'opinion au sein de la Commission se rattachèrent à la question de savoir si les sauveteurs auraient droit à des paiements sur base d'opérations ayant été effectuées également dans le but d'éviter des dommages à l'environnement ou si, par suite des efforts des sauveteurs de tels dommages avaient en fait pu être évités. Une approche à ces problèmes avait été formulée dans le rapport initial du Président, une autre dans le LOF 1980 et le projet de B.M.L.A. Le compromis, contenu à présent dans le projet de Convention aux art. 3-2 et 3-3, reflète l'idée de « filet de sécurité » du LOF ainsi que certaines autres notions apparues durant la discussion et présume que conformément au projet de Convention art. 15, ces articles puissent être exclus du contrat.

Sous d'autres aspects et, comparativement à la Convention de 1910, le projet de Convention contient de nouvelles règles essentiellement au Chapitre II qui traite de l'exécution des opérations de sauvetage et à l'article 3-5 concernant le sauvetage des personnes ainsi qu'aux chapitres IV et V concernant les réclamations et les responsabilités des sauveteurs. Le projet de Convention traite donc de nombreux sujets qui n'étaient pas prévus à la Convention de 1910. Néanmoins le projet de Convention n'a pas pour but d'établir de façon complète la loi du sauvetage. La Commission considère qu'en ce qui concerne certaines questions, il y a des telles différences dans les diver-

questions the solutions adopted in the various national laws on salvage differ to such an extent that the acceptability of the Draft Convention might be reduced if an attempt was now made to bring about international uniformity by provisions even of such matters. One such matter is the question who is liable for salvage rewards, a question which must also be viewed in the light of practices relating to general average.

3. In the deliberations of the Sub-Committee the representatives of 25 national associations have participated together with observers from IMCO, IOPCF and international shipping, salvage insurance and average adjusters' organizations.

COMMENTS TO THE PROVISIONS OF THE DRAFT CONVENTION

4. **General provisions.** The definitions contained in **art. 1-1 (1)-(3)** mean that the scope of the international law salvage has been extended so as to include not only ships but also any other structure capable of navigation as well as property in danger in navigable and other waters. In this context note was taken of the proposal in respect of salvage relating to off-shore mobile crafts adopted at the CMI Rio-Conference 1977. The reference to freight in art. 1-1(3) does not include charter hire unless in the particular case the freight for the actual carriage of the goods has in fact been stipulated in the form of a charter hire.

A key concept in the Draft Convention, **Damage to the environment**, has been defined in art. 1-1(4). This term refers to physical damage to persons or property, not to the economic consequences thereof. It points to damage outside the ship and covers cases of pollution, contamination and the like damage to air, land or waters in coastal or inland waterways areas as well as other types of substantial damage in such areas caused by fire, explosion or similar major incidents. This concept is used in art. 3-2(1) b and art. 3-3, where the relevant considerations are the endeavours of the salvors to avoid or minimize such damage or the extent to which this has been done. Damage to the environment can in a sense be described as a **generic** term since as a rule, it does not refer to damage to any particular person, property or interest, but rather to damage in the area concerned. Relevant in salvage law is not the damage itself, but that there exists a **risk** of damage emanating from a ship in danger.

The Sub-Committee was of the view that the Draft Convention should be given as wide a **scope of application** as possible, cf. **art. 1-2(1)**. This provision is a combination of the principles

ses lois nationales sur le sauvetage, que l'acceptabilité du projet de Convention pourrait être réduite, si l'on tentait d'obtenir une uniformité internationale sur des règles égales sur ces sujets. Un de ces sujets est la question de savoir à qui incombent les indemnités de sauvetage, question qui doit également être examinée en tenant compte des règles en matière d'avarie commune.

3. Les représentants de 25 associations nationales ont participé aux discussions de la Commission ainsi que des observateurs de l'OMCI, de IOPCF et des organisations de sauveteurs, d'assureurs et de dispatcheurs.

COMMENTAIRES SUR LES DISPOSITIONS DU PROJET DE CONVENTION

4. **Dispositions Générales.** Les définitions contenues à l'art. 1-1 (1)-(3) signifient que la portée de la loi internationale sur le sauvetage a été étendue de manière à y inclure non seulement les navires mais également toutes les structures capables de naviguer ainsi qu'aux biens en danger dans les eaux navigables ou autres. Dans ce contexte il a été tenu compte de la proposition concernant le sauvetage des engins mobiles « off-shore » adoptée à la Conférence de Rio du CMI de 1977. La référence au frêt dans l'art. 1-1 (3) n'inclut pas de loyer de l'affrètement sauf dans le cas particulier où le frêt correspondant au transport de la cargaison a effectivement été stipulé sous l'espèce d'un loyer d'affrètement.

Une conception de base du projet de Convention — **le dommage à l'environnement** — a été définie à l'art. 1-1 (4). Ces termes désignent le dommage physique aux personnes et aux biens, mais non leurs conséquences économiques. Ils concernent les dommages en dehors du navire et couvrent les cas de pollution, contamination et dommages similaires à l'atmosphère, la terre, et les eaux dans les zones côtières ou les voies d'eau intérieures, ainsi que tous autres dommages substantiels causés dans ces régions par incendie, explosion ou autre accident important. Cette conception est utilisée aux art. 3-2 (1) b et art. 3-3 où les considérations qui importent sont les efforts des sauveteurs pour éviter ou réduire ces dommages ou la mesure dans laquelle ceci fut fait. « Dommage à l'environnement » est, dans un sens, un terme **générique**, puisqu'en règle générale il ne se réfère pas un dommage à une personne, un bien, ou un intérêt en particulier, mais bien à un dommage dans la région concernée; ce qui importe en matière de loi sur le sauvetage ce n'est pas le dommage lui-même, mais bien qu'il existe un **risque** de dommage émanant d'un navire en danger.

La Commission était d'avis que le projet de Convention devait avoir **un champ d'application** aussi étendu que possible, cfr. **art. 1-2 (1)**. Cette disposition est une combinaison

expressed in the 1976 Limitation Convention art. 15(1) and the 1910 Convention art. 13. It was felt that the problems relating to warships and the like should be left for separate regulation.

The provision relating to **wreck removal** in art. 1-2(2)d is intended to prevent that the definition of vessel in art. 1-1(2) is given a too wide meaning. Removal of wrecks is left for regulation at the national level.

The Draft Convention does not deal directly with questions relating to **salvage operation by or under the control of public authorities**, nor with the right of salvors in such cases to payment from the authority concerned, cf. **art. 1-3** and the 1910 Convention art. 13. However, the fact that a salvor has performed salvage operations under the control of a public authority shall not prevent him from exercising any remedy provided for by the Draft Convention against the private interests to which salvage services are thereby being rendered. Whether the salvor is entitled to recover from such private interests depends on whether, according to the facts, the conditions for recovery set out in the provisions of the Draft Convention have been met.

Definitions of salvage often contain a reference to the **voluntary** character of the service rendered. The Sub-Committee has dealt specifically with the problems to be solved thereby, cf. art. 1-3(3) relating to services rendered by a public authority under a duty to do so, and art. 3-6 relating to services rendered in performance of a contract entered into before the danger arose.

According to **art. 1-4** the Draft Convention shall apply to any salvage operations except to the extent that the contract otherwise provides expressly or by implication. In the Sub-Committee some national association put forward proposals relating to the mandatory character of one or more of the articles in the Draft Convention, but these proposals did not receive the support necessary for inclusion in the text.

Art. 1-4(2) relating to the statutory authority of the master to conclude salvage contracts, is one of several measures intended to facilitate efficient carrying out of salvage operations.

Art. 1-5 is mainly reflecting the principle of the 1910 Convention art. 7. This article does not prevent the application of national rules relating to the invalidity of contracts or terms thereof.

5. Performance of salvage operations. The provisions of Chapter II are new, except art. 2-3 which is a concise restate-

des principes exprimés dans la Convention sur la limitation de 1976 et son article 15 (1) et dans celle de 1910 en son art. 13. Il fut estimé que les problèmes relatifs aux navires de guerre et similaires devraient faire l'objet de règles séparées.

La disposition relative au **relèvement des épaves** dans l'art. 1-2 (2) est prévue pour éviter que ne soit donnée à la définition du navire prévue à l'art. 1-1 (2) une signification trop large. Le relèvement des épaves devrait faire l'objet de dispositions au niveau national.

Le projet de Convention ne traite pas directement, ni des opérations **de sauvetage par ou sous le contrôle des Autorités Publiques**, ni au droit des sauveteurs dans ces cas à une rémunération à charge des Autorités concernées; cfr. **art. 1-3** et Convention de 1910 art. 13. Néanmoins, le fait qu'un sauveteur a exécuté des opérations de sauvetage sous le contrôle d'une Autorité Publique ne l'empêchera pas d'exercer tout recours prévu par le projet de Convention contre les intérêts privés auxquels des services de sauvetage ont été rendus. Le point de savoir si un sauveteur sera en droit de récupérer de tels intérêts privés dépendra de la circonstance si les conditions d'un tel recours prévues au projet de Convention auront été remplies.

Les définitions de sauvetage se réfèrent souvent au caractère **volontaire** du service rendu. La Commission a traité spécifiquement des problèmes à résoudre à cet égard; cfr. 1-3 (3) concernant les services rendus par les Autorités Publiques qui en avaient le devoir et art. 3-6 concernant les services rendus en exécution d'un contrat conclu avant que ne survienne le danger.

Selon l'**art 1-4** le projet de Convention s'appliquera à toutes les opérations de sauvetage à moins que le contrat n'en dispose différemment soit expressément, soit implicitement. Certaines Associations nationales, au sein de la commission, ont mis en avant des propositions ayant pour but de donner un caractère obligatoire à l'un ou l'autre des articles du projet de Convention, mais ces propositions n'ont pas joui d'un appui suffisant pour être incluses dans le texte.

L'**art. 1-4 (2)** concernant le droit du capitaine de conclure des contrats de sauvetage, est une des diverses mesures prévues en vue de faciliter une réalisation efficiente des opérations de sauvetage.

L'**art. 1-5** reflète essentiellement le principe de l'art. 7 de la Convention de 1910. Cet article n'empêche pas l'application de règles nationales concernant la nullité de contrats ou de leurs stipulations.

5. Exécution des opérations de sauvetage. Les dispositions du chapitre II sont nouvelles à l'exception de l'art. 2-3 qui

ment of the principles of the 1910 Convention art. 11-12. The Draft Convention arts. 2-1, 2-2 and 2-4 deal with the duties imposed on the various private and public parties concerned for the purpose of ensuring the efficient carrying out of salvage operations, also with the view that damage to the environment be avoided. The need for co-operation between the parties is a recurrent theme.

The case where **several salvors** may be available is dealt with in art. 2-2(2). The first salvor may then have a duty to obtain assistance from such other salvors. These provisions are based on the idea that the law should encourage co-operation between the several salvors available rather than consider them as competitors. It is envisaged that, when assessing the payment due to each of them (cf. arts. 3-2 and 3-4), the court may take due account of the fact that one of the salvors may have commenced the operation before others arrived to take part.

The discussions in the Sub-Committee revealed that co-operation from public authorities of coastal states would often be indispensable to the success of the salvage operations. On the other hand, it was recognized that the drafting of provisions on this subject was a most delicate matter. Art. 2-4 should be read in the light of this.

6. **Rights of Salvors.** The content of this chapter should be considered in the light of the observations **supra 2**.

In **art. 3-1** are contained provisions emanating from the 1910 Convention art. 2 (1) and (2) and art. 5.

Art. 3-2 (1) deals with the considerations relevant when fixing salvage rewards. Essentially this provision is in accordance with art. 8 (1) of the **1910 Convention** and the practices followed in the application thereof. The Sub-Committee felt that it would be better simply to enumerate the relevant considerations without attempting to lay down rules as to when a particular consideration should be relevant or as to the weight to be given to it, particularly in relation to other relevant considerations. It is explicitly stated that the order in which the particulars are enumerated is not intended to provide guidance on such matters.

Compared with the 1910 Convention some redrafting has taken place, particularly in order to take account of subsequent developments in practice. Thus, it is now explicitly stated that a reward shall be fixed with the view of encouraging salvage operations, and that consideration should be given to matters such as those dealt with in sub-para. (g) and (i). Moreover in

est une répétition concise des principes des articles 11 et 12 de la Convention de 1910. Les art. 2-1, 2-2 et 2-4 du projet de Convention traitent des obligations imposées aux différentes parties concernées, qu'elles soient privées ou publiques, dans le but d'assurer une exécution efficiente des opérations de sauvetage, également pour éviter des dommages à l'environnement. La nécessité de la collaboration entre les parties est un thème qui revient itérativement.

Le cas où **plusieurs sauveteurs** peuvent être disponibles est traité par l'art. 2-2 (2). Le premier sauveteur peut alors avoir l'obligation d'obtenir l'aide d'autres sauveteurs. Ces dispositions partent de l'idée que la loi doit encourager la coopération entre sauveteurs disponibles plutôt que de les considérer comme des concurrents. Il est envisagé que, lors de la fixation de la rémunération due à chacun d'eux (cfr. art. 3-2 et 3-4) la Cour tienne compte du fait que l'un des sauveteurs ait commencé l'opération avant que les autres n'arrivent pour y participer.

Les discussions à la Commission ont révélé que la collaboration des Autorités des états côtiers est souvent indispensable au succès des opérations de sauvetage. D'autre part, il fut admis que l'élaboration de dispositions à ce sujet est une question très délicate. C'est dans ce sens que doit être compris l'art. 2-4.

6. Droits des sauveteurs. Le contenu de ce chapitre doit être considéré à la lumière des observations à la rubrique n° 2 ci-dessus.

Des dispositions provenant des art. 2 (1) et (2) et de l'art. 5 de la Convention de 1910 sont reprises à l'**art. 3-1**.

L'**art. 3-2 (1)** traite de considérations importantes lors de la fixation des rémunérations de sauvetage. Cette disposition est essentiellement en conformité avec l'art. 8 (1) de la **Convention de 1910** et des pratiques découlant de son application. La Commission estime qu'il serait préférable d'énumérer simplement les considérations importantes plutôt que d'essayer de fixer des règles déterminant quand une considération particulière est importante et quel poids il faut lui accorder et ce, spécialement en relation avec d'autres considérations importantes.

Il est explicitement déclaré que l'ordre dans lequel les considérations sont énumérées ne doit pas donner une indication dans ce domaine.

Une certaine réadaptation des textes comparativement à la Convention de 1910 a été effectuée afin de tenir compte de développements survenus ultérieurement dans la pratique. Il est donc explicitement déclaré que la rémunération sera fixée de manière à encourager des opérations de sauvetage et que des éléments tels que ceux traités aux sous-paragraphes (g)

sub-para. (b) reference is made to the skill and efforts of the salvors in avoiding or minimizing damage to the environment. This provision is part of the compromise referred to **supra 2**.

The provisions of art. 3-2 (1) must be considered in the light of the provision contained in art. 3-2 (2) providing that the recovery of the salvor under this article may not exceed the value of the property salvaged. A provision to that effect is also contained in the 1910 Convention art. 2 (3).

As mentioned **supra 2** the Draft Convention — like the 1910 Convention — refrains from dealing with the question of the person(s) liable to pay rewards due under art. 3-2.

7. **Art. 3-3** gives the salvors new remedies for cases where salvage operations in respect of ship and cargo are carried out also in order to prevent that damage to the environment may occur. In such cases the salvor is entitled to recover from the shipowner, firstly, the expenses involved [as defined in art. 3-3 (3)], and secondly, contingent upon actual avoidance of such damage in addition a special reward. This reward is to be fixed taking into account as applicable the criteria enumerated in art. 3-2 (1), but shall not exceed (twice) the salvor's expenses.

These provisions must be read in conjunction with art. 3-2(1) b and (2). While the salvor in many cases may be adequately remunerated under art. 3-2 also for his skill and efforts in avoiding damage to the environment, the provision of art. 3-2 (2) may in other cases prevent sufficient recovery under that article. As appears from art. 3-3 (4), the remedies in art. 3-3 are intended for the later cases. Recovery may be had only to the extent that the amount due under art. 3-3 exceeds what may be recovered under art. 3-2.

The salvor's right to recover his expenses is not conditioned upon any measure of success; he is to be compensated for his endeavours to avoid damage to the environment. The definition of "**Salvor's expenses**" in art. 3-3(3) was much debated. The observer of the International Salvage Union considered it to be too narrow or unprecise and proposed the following alternative (which was not accepted by the Sub-Committee) :

" "salvor's expenses" for the purpose of 1) and 2) above means a fair rate for equipment and personnel actually used in the salvage operations taking into consideration the following factors :

- a) the use and availability of vessels and other equipment intended for salvage operations and their standing costs;

et (i) devraient être pris en considération. En plus, le sous-paragraphe (b) fait référence à l'habileté et aux efforts des sauveteurs pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement. Cette disposition fait partie du compromis évoqué sous la rubrique n° 2 ci-dessus.

Les dispositions de l'art. 3-2 (1) doivent être considérées à la lumière de la disposition contenue dans l'art. 3-2(2) déterminant que la rémunération du sauveteur selon cet article ne peut dépasser la valeur du bien sauvé. Une disposition à cet effet est aussi contenue dans la Convention de 1910 en son art. 2(3).

Tel que mentionné ci-dessus le projet de Convention — tout comme la Convention de 1910 — évite de traiter de la question de savoir quelle ou quelles personnes sont susceptibles de devoir payer la rémunération due selon l'art. 3-2.

7. **L'art. 3-3** donne aux sauveteurs de nouveaux moyens de recours dans les cas où des opérations de sauvetage concernant le navire et la cargaison sont entreprises également dans le but d'éviter un dommage à l'environnement. Dans de tels cas le sauveteur est justifié à réclamer au propriétaire du navire, premièrement les frais exposés [tels que définis à l'art. 3-3(3)] et, secondement une rémunération spéciale conditionnée par le fait que le dommage a effectivement été évité. Cette rémunération doit être fixée en tenant compte des critères énumérés à l'art. 3-2(1) s'ils sont d'application, mais ne pourra pas dépasser (le double) des frais de sauvetage.

Ces dispositions doivent se comprendre en liaison avec l'art. 3-2(1) b et (2). Si dans de nombreux cas les sauveteurs peuvent être rémunérés de façon adéquate selon l'art. 3-2, également pour leur habileté et leurs efforts pour éviter le dommage à l'environnement, la disposition de l'art. 3-2(2) peut dans d'autres cas empêcher une rémunération suffisante selon cet article. Tel qu'il paraît dans l'art. 3-3(4), les recours prévus à l'art. 3-3 sont prévus pour ces derniers cas. Une récupération ne peut être obtenue que dans la mesure où le montant dû selon l'art. 3-3 dépasse ce qui peut être obtenu selon l'art. 3-2.

Le droit des sauveteurs à la récupération de leurs dépenses n'est pas lié à une quelconque mesure de succès, ils doivent être dédommagés pour leurs efforts en vue d'éviter un dommage à l'environnement. La définition des « **dépenses du sauveteur** » figurant à l'art. 3-3(3) a été fortement débattue. L'observateur de l'Union Internationale de Sauvetage (International Salvage Union) l'a considérée comme trop limitative et imprécise et il propose l'alternative suivante (qui ne fut pas acceptée par la Commission) :

« "Les dépenses du sauveteur" telles que définies au 1) et 2) ci-dessus signifient une somme convenable pour

- b) the time expended by the salvor and the out of pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the services;
- c) the state of readiness and efficiency of the salvors vessels and equipment intended for salvage operations;
- d) the level of investment and professionalism of the salvor.”

The differences mainly relate, in the first place, to drafting and, in the second place, to the manner in which to take account of the salvors' standing costs, etc. when determining what is a "fair rate" in the particular case. Art. 3-3 (3) leaves this to the court's discretion. The alternative proposal apparently gives specific guidance, but at the same time it leaves open the manner in which the various considerations shall be taken into account.

The **special reward** in art. 3-3 (2) is also payable by the shipowner. In the cases in which this provision will apply no or insufficient property has been salvaged so as to allow adequate recovery under art. 3-2, and it is important for the salvors that the person liable is one against whom the claim is easily enforceable. It is consequently for the shipowner to seek recourse as appropriate from the cargo owners/charterer. The fact that the actual limit of the special reward is left in square brackets must be considered in the light of this. Observers representing shipowners' interests suggested that there was a clear connection between the questions of the limit and of the liable person. As may be expected various preferences were expressed on the question of the limit. Hence, the word twice has been left bracketed, both because it provides some indication of the level, generally speaking, within which this special reward should be kept, and because it reflected a kind of an intermediary position and as such appeared as part of the compromise proposal referred to **supra 2**.

8. **Art. 3-4** restates the provisions of the 1910 Convention art. 6(2) and (3) and art. 8(2). **Art. 3-6** is a general restatement of the principle in the 1910 Convention art. 4, and **arts. 3-7 and 3-8** are based on the 1910 Convention arts. 8(3) and 3 respectively.

Art. 3-5 deals with **salvage of persons**. Paragraph 1 is in accordance with the 1910 Convention art. 9(2), the first paragraph of that article having been deleted as superfluous. The Sub-Committee felt that salvage of persons was not satisfactory dealt with in the 1910 Convention, and that most principles on which the new remedies in art. 3-3 are based, appeared to be

le matériel et le personnel effectivement utilisés pour l'opération de sauvetage en tenant compte des facteurs suivants :

- a) l'emploi et la disponibilité de navires et autre matériel prévus pour des opérations de sauvetage et leurs frais fixes;
- b) le temps passé par le sauveteur et les débours raisonnablement encourus par le sauveteur au cours de ces opérations;
- c) l'état de préparation et l'efficacité des navires et du matériel des sauveteurs prévus pour les opérations de sauvetage;
- d) le niveau d'investissement et de professionnalisme du sauveteur. »

Les différences résident, tout d'abord, dans la rédaction et ensuite dans la manière dont il est tenu compte des frais fixes, frais généraux etc. du sauveteur pour déterminer ce qui est une « somme convenable » dans chaque cas. L'art. 3-3(3) laisse ceci à l'appréciation du juge. La proposition constituant l'alternative donne apparemment une indication spécifique, mais, en même temps, elle laisse ouverte la manière dont il doit être tenu compte des différentes considérations.

La **rémunération spéciale** prévue à l'art. 3-3(2) est également à charge du propriétaire du navire. Dans le cas où cette disposition s'applique et où il y a absence ou insuffisance de biens sauvés pour permettre une récupération adéquate selon l'art. 3-2, il est important pour le sauveteur que la personne redevable soit quelqu'un auprès de qui la réclamation peut être facilement rendue exécutoire. Il incombe donc au propriétaire du navire de s'assurer d'un recours approprié auprès des propriétaires de la cargaison ou de l'affrètement. C'est dans cette optique que doit être considéré le fait que la limite réelle de la rémunération spéciale a été laissée entre crochets. Les observateurs représentant les intérêts des propriétaires de navires étaient d'avis qu'il y avait clairement un rapport entre les questions de limites et de la personne redevable. Comme il était à prévoir différentes préférences furent exprimées au sujet de la question de la limite. Dès lors, le mot « double » fut laissé entre crochets parce que d'une part il donne une certaine indication du niveau auquel la rémunération spéciale devrait, de façon générale, être maintenue et, d'autre part il reflète une sorte de position intermédiaire et apparaît comme tel dans la proposition de compromis dant question à la **rubrique n° 2** ci-dessus.

8. **L'art. 3-4** réintroduit les dispositions de la Convention de 1910 et ses art. 6(2) et (3) et art. 8(2). **L'art. 3-6** est une confirmation générale de l'art. 4 de la Convention de 1910 tan-

suitable for corresponding application to cases of salvage of persons. However, as appears from art. 3-5(3), there was no consensus on the question whether salvage of person should entitle the salvor to a special reward. Finally, it was felt that the liability for payments due on account of salvage of persons should be imposed on the shipowner or the state of registry of the vessel, as determined by the law of that state. It was noted that the law of some countries already had rules on this subject.

9. **Claims and actions.** The provisions of this chapter are intended to facilitate the enforcement by the salvors of the rights under the Draft Convention. **Art. 4-1** assumes that the claims of the salvors will be secured by maritime liens, but from a practical point of view, security efficiently provided by the person(s) liable or the insurer(s) is of greater importance. Hence, Art. 4-2(1) imposes a duty on the person liable to provide security upon request, and also a duty on the shipowner, in cases where he has no liability for payments by cargo interests, to use his best endeavours to ensure adequate security from cargo owners.

In order to provide a sanction against breach of the duties to provide security, it has been suggested in art. 4-2(3) that, in cases of failure to meet the request, the salvors may bring an action **directly** against the insurer of the person liable. This remedy may be of importance for the salvor in cases where his right to payment exceed the value of the property salvaged and thus, sufficient security may not be obtained by arrest of the property salvaged. Art. 4-2(3) makes clear that the direct action is only an enforcement remedy. The claim of the salvor is materially in exactly the same position as if brought against the person liable, and the insurer has the same liability as if the claim was brought by the insured person. The brackets around art. 4-2 (3) show that consensus was not reached on this provision.

Art. 4-3 on interim payment is inspired by present arbitral practice.

Art. 4-4 retains the two-year time bar of the 1910 Convention art. 10. Paragraphs 2-4 are modelled on corresponding provisions e.g. in the 1968 Visby protocol to the 1924 Brussels Bill of Lading Convention.

Art. 4-5 on jurisdiction show that no consensus was reached on the need for provisions on this subject. Paragraph 2 retains the language of the 1969 Convention on civil liability for oil pollution arts. XI(2) and I(3).

dis que les **art. 3-7 et 3-8** sont basés respectivement sur les art. 8(3) et 3 de la Convention de 1910.

L'art. 3-5 traite du **sauvetage des personnes**. Le paragraphe 1 est en concordance avec l'art. 9(2) de la Convention de 1910; le premier paragraphe de ce dernier article ayant cependant été supprimé car superflu. La Commission était d'avis que le sauvetage des personnes n'était pas traité de façon satisfaisante par la Convention de 1910 et que la plupart des principes sur lesquels sont basés les recours prévus à l'art. 3-3 paraissent convenir pour une application correspondante dans le cas de sauvetage de personnes. Il découle toutefois de l'art. 3-5 (3) qu'il n'y avait pas de consensus sur le point de savoir si le sauvetage de personnes donnerait au sauveteur le droit à une rémunération spéciale. Il fut finalement estimé que la responsabilité des paiements dus pour le sauvetage des personnes devrait incomber au propriétaire du navire ou à l'état dans lequel le navire est enregistré, suivant ce qui est prévu par la loi de cet état. Il a été noté que la loi de certains états prévoit déjà des règles à ce sujet.

9. Demandes et actions. Les dispositions de ce chapitre ont pour but de faciliter la sanction des droits que le projet de Convention reconnaît aux sauveteurs. **L'art. 4-1** présume que les prétentions des sauveteurs seront garanties par un privilège maritime, mais d'un point de vue pratique, une garantie efficace fournie par une ou des personnes redevables ou par un ou des assureurs a plus d'importance. L'art. 4-2(1) impose dès lors à la personne redevable de procurer une garantie sur demande et oblige le propriétaire du navire, dans les cas où il n'est pas responsable du paiement de la part des intéressés à la cargaison, de faire de son mieux pour obtenir une garantie adéquate de la part de ces intéressés.

Dans le but d'instaurer une sanction en cas de manquement à l'obligation de fournir une garantie il a été proposé à l'art. 4-2(3) que dans ce cas les sauveteurs puissent introduire une action **directe** contre l'assureur de la personne responsable. Cette possibilité peut avoir de l'importance pour le sauveteur dans les cas où son droit à rémunération dépasse la valeur du bien sauvé et qu'en conséquence une garantie suffisante ne peut pas être obtenue par une mise à la chaîne ou sous sequestre du bien sauvé. L'art. 4-2(3) montre clairement que l'action directe est uniquement un moyen d'exécution. La revendication du sauveteur est matériellement dans la même situation que si elle était introduite auprès de la personne redevable et l'assureur a la même obligation que si la revendication était introduite par la personne assurée. Les crochets entourant l'art. 4-2(3) montrent qu'un consensus n'a pu être obtenu sur cette disposition.

Art. 4-6 on interests leaves the matter to *lex fori* with the provision that interest shall commence to run upon the request for security according to art. 4-2.

Art. 4-7, on which consensus has not yet been reached, recognizes the fact that most decisions on matters of salvage are arbitral awards. This means that in practice it is often difficult for the parties to ascertain in advance the actual legal position, and the extent to which international uniformity is in fact achieved, cannot be appreciated. The need for adequate information on arbitral practice was recognized by the Sub-Committee, but there was different views as to whether the appropriate remedy was the one proposed in art. 4-7.

10. Liability of salvors. It was generally recognized that salvors ought to be able to engage fully in difficult salvage operation without fears of being subsequently held liable without limitation. The system of the 1976 London Limitation Convention was considered to provide an adequate solution to this problem. States not becoming parties to the 1976 Convention should consequently establish an equivalent right of limitation for salvors.

The Sub-Committee also touched the question whether salvors should be subject to ordinary negligence liability or only to liability for qualified fault or neglect. The answer to this question may depend upon whether, e.g. as is the case with respect to oil pollution, the shipowner will be liable for the damage caused during the salvage operation. In such cases the possibility of channeling the liability to the shipowner should be kept in mind, and **art. 5-2** is based on such thoughts. The Sub-Committee, however, never discussed these problems in any depth.

Oslo, March 1981.

Erling SELVIG.

L'**art. 4-3** sur le versement provisoire est inspiré par la jurisprudence arbitrale actuelle.

L'**art. 4-4** retient le délai de prescription de deux ans prévu à la Convention de 1910. Les paragraphes 2-4 ont pour modèles les dispositions correspondantes du protocole de Visby de 1968 à la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements.

L'**art. 4-5** sur la compétence montre qu'aucun consensus n'a pu être obtenu sur la nécessité de dispositions à ce sujet. Le paragraphe 2 retient la formulation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en cas de pollution par hydrocarbures en ses art. XI(2) et I(3).

L'**art. 4-6** sur les intérêts laisse cette question à la lex fori à condition que les intérêts commencent à courir dès le moment où la demande selon l'art. 4.2. aura été présentée.

L'**art. 4-7**, sur lequel aucun consensus n'a pu encore être obtenu, reconnaît le fait que la plupart des décisions en matière de sauvetage l'ont été par sentences arbitrales. Ceci signifie, qu'en pratique, il est souvent difficile pour les parties de déterminer d'avance la position juridique réelle, tandis que l'étendue de l'uniformité internationale qui a pu être atteinte est difficilement appréciable. La nécessité d'une information adéquate sur les sentences arbitrales a été reconnue par la Commission mais il y a des opinions différentes sur le point de savoir si le moyen approprié est bien celui proposé à l'art. 4-7.

10. Responsabilité des sauveteurs. Il a été généralement admis que les sauveteurs devraient pouvoir s'engager pleinement dans des opérations de sauvetage difficiles sans crainte d'être ultérieurement tenus responsables sans limitation. Le système de la Convention sur la limitation de Londres de 1976 a été considéré comme donnant une solution adéquate à ce problème. Les états non liés à la Convention de 1976 devraient en conséquence établir un droit équivalent à la limitation pour les sauveteurs.

La Commission a également évoqué la question de savoir si les sauveteurs devaient être soumis à la responsabilité ordinaire pour négligence ou bien uniquement à celle pour fautes et manquements graves. La réponse à cette question peut dépendre du point de savoir si comme p. ex. dans le cas de pollution par hydrocarbures, le propriétaire du navire peut être rendu responsable des dommages causés pendant les opérations de sauvetage. Dans de tels cas, la possibilité de transférer la responsabilité au propriétaire du navire devrait être envisagée et l'**art. 5-2** est basé sur de telles idées.

La Commission n'a toutefois jamais discuté de ce problème en profondeur.

Oslo 24 March, 1981.
Erling SELVIG.

FINAL DRAFT CONVENTION ON SALVAGE

Chapter I. — GENERAL PROVISIONS

Art. 1-1 DEFINITIONS

1. **Salvage operations** means any act or activity undertaken to assist a vessel or property in danger in whatever waters the act or activity takes place.
2. **Vessel** means any ship, craft or structure capable of navigation, including any vessel which is stranded, left by its crew or sunk.
3. **Property** means any property in danger in whatever waters the salvage operations take place, but including freight for the carriage of the cargo, whether such freight be at the risk of the owner of the goods, the shipowner or the charterer.
4. **Damage to the environment** means substantial physical damage by pollution, explosion, contamination, fire or similar major incidents in coastal or inland waterways areas.
5. **Payment** means any reward, remuneration or reimbursement due under the provisions of this Convention.
6. **Owner of the goods** means the person entitled to the goods.

Art. 1-2. SCOPE OF APPLICATION

1. This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a contracting State, as well as when the salvor belongs to, or the salvaging vessel or the vessel salvaged is registered in a contracting State.
2. However, the Convention does not apply :
 - a) when all vessels involved are vessels of inland navigation,
 - b) when all interested parties are nationals of the State where the proceedings are brought,
 - c) to warships or to other vessels owned or operated by a State and being used at the time of the salvage operation exclusively on governmental non-commercial services,
 - d) to removal of wrecks.

PROJET DEFINITIF DE CONVENTION SUR LE SAUVETAGE

Chapitre I. — DISPOSITIONS GENERALES

Art. 1-1. DEFINITIONS

1. **Opération de sauvetage** signifie tout acte ou activité entreprise pour assister un navire ou des biens en danger quelles que soient les eaux dans lesquelles l'acte ou l'activité se produit.
2. **Navire** signifie tout bâtiment de mer, engin ou structure capable de naviguer, y compris tout navire qui est échoué, abandonné par son équipage, ou coulé.
3. **Bien** signifie tout bien en danger quelles que soient les eaux où se produisent les opérations de sauvetage, y compris toutefois la créance de fret correspondant au transport de la cargaison, que ce fret soit aux risques du propriétaire des marchandises, de l'armateur ou de l'affrètement.
4. **Domage à l'environnement** signifie un dommage matériel important par pollution, explosion, contamination, incendie ou autre accident important semblable survenu dans la zone côtière ou les eaux intérieures.
5. **Paiement** signifie toute indemnité, rémunération ou remboursement dû en application des dispositions de la présente Convention.
6. **Propriétaire des marchandises** signifie la personne qui est en droit de réclamer les marchandises.

Art. 1-2. DOMAINE D'APPLICATION

1. Cette Convention s'appliquera toutes les fois que des actions judiciaires ou arbitrales, relatives aux matières traitées dans cette Convention, seront introduites dans un Etat contractant, ainsi que dans le cas où le sauveteur relève d'un Etat contractant ou lorsque le navire sauveteur ou le navire sauvé est immatriculé dans un Etat contractant.
2. Toutefois, la Convention ne s'applique pas :
 - a) lorsque tous les navires intéressés sont des navires de navigation intérieure,
 - b) lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de l'Etat où les actions ont été introduites,
 - c) aux navires de guerre ou aux autres navires appartenant ou exploités par un Etat et utilisés au moment de l'opé-

Art. 1-3. SALVAGE OPERATIONS
CONTROLLED BY PUBLIC AUTHORITIES

1. This Convention shall not affect any provisions of national law or international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.
2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.
3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the remedies provided for in this Convention shall be determined by the State where such authority is situated.

Art. 1-4. SALVAGE CONTRACTS

1. This Convention shall apply to any salvage operation unless the contract otherwise provides expressly or by implication.
2. The master shall have authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel and of property thereon.

Art. 1-5. INVALID CONTRACTS OR CONTRACTUAL TERMS

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if :

- a) the contract has been entered into under the influence of danger and its terms are inequitable,
or,
- b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

Chapter II. — PERFORMANCE OF SALVAGE OPERATIONS

Art. 2-1. DUTY OF THE OWNER AND MASTER

1. The owner and master of a vessel in danger shall take timely and reasonable action to arrange for salvage operations during which they shall co-operate fully with the salvor and shall use their best endeavours to avoid or minimize damage to the environment.
2. The owners of vessel or property salvaged and brought to a place of safety shall accept redelivery when reasonably requested by the salvors.

ration de sauvetage exclusivement à des services gouvernementaux non commerciaux,
d) au relèvement des épaves.

Art. 1-3. OPERATIONS DE SAUVETAGE

CONTROLEES PAR LES AUTORITES PUBLIQUES

1. Cette Convention n'affecte en aucune manière les dispositions des lois nationales ou de toute Convention Internationale relatives aux opérations de sauvetage effectuées par, ou sous le contrôle, des autorités publiques.
2. Toutefois les sauveteurs effectuant de telles opérations de sauvetage ont le droit de bénéficier eux-mêmes des dispositions de la présente Convention en ce qui concerne les opérations de sauvetage.
3. La loi de l'Etat déterminera le droit d'une autorité publique à bénéficier ou non des dispositions de la présente Convention lorsque cette autorité publique aura accompli une opération de sauvetage qu'elle avait le devoir d'accomplir.

Art. 1-4. OPERATIONS DE SAUVETAGE

EN EXECUTION D'UN CONTRAT

1. Cette Convention s'appliquera à toute opération de sauvetage à moins que le contrat n'en dispose différemment, soit expressément soit implicitement.
2. Le Capitaine a le droit de conclure des contrats de sauvetage au nom et pour le compte du propriétaire du navire et des biens qui s'y trouvent.

Art. 1-5. NULLITE DES CONTRATS

OU DE CERTAINES CLAUSES

Un contrat, ou quelqu'une de ses clauses, peut être annulé ou modifié si :

- a) le contrat a été conclu sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables, ou si :
- b) le paiement convenu est, à un degré excessif, trop élevé ou trop faible compte tenu de la nature et de l'importance des services rendus.

**Chapitre II. — EXECUTION DES OPERATIONS
DE SAUVETAGE**

**Art. 2-1. OBLIGATIONS DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE
ET DU CAPITAINE**

1. Le propriétaire et le capitaine d'un navire en danger doivent prendre en temps utile des mesures raisonnables pour obtenir

Art. 2-2. DUTIES OF THE SALVOR

1. The salvor shall use his best endeavours to save the vessel and property and shall carry out the salvage operations with due care. The salvor shall also use his best endeavours to avoid and minimize damage to the environment.
2. The salvor shall, whenever the circumstances reasonably require, obtain assistance from other available salvors. However, he may reject offers of assistance made by other salvors when he can reasonably expect to complete unassisted the salvage operation successfully within a reasonable time, or the capabilities of the other salvors are inadequate.

Art. 2-3. DUTY TO RENDER ASSISTANCE

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person at sea in danger of being lost.
2. The contracting States shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in the preceding paragraphs.

Art. 2-4. CO-OPERATION OF CONTRACTING STATES

A contracting State shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations as preventing damage to the environment in general.

Chapter III. — RIGHTS OF SALVORS

Art. 3-1. CONDITIONS FOR REWARD

1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.
2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have no useful result.
3. This Chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owners.

Art. 3-2. THE AMOUNT OF THE REWARD

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage

nir assistance; ils doivent coopérer pleinement avec le sauveteur pendant les opérations de sauvetage, et faire tous leurs efforts pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement.

2. Les propriétaires du navire ou des autres biens sauvés et conduits en lieu sûr devront accepter la remise de ce navire ou de ces biens lorsqu'elle sera raisonnablement demandée par les sauveteurs.

Art. 2-2. OBLIGATIONS DU SAUVETEUR

1. Le sauveteur doit faire tous ses efforts pour sauver le navire et les biens et doit mener les opérations de sauvetage avec tout le soin voulu. Le sauveteur doit également faire tous ses efforts pour éviter ou limiter les dommages à l'environnement.
2. Le sauveteur doit chaque fois que cela paraît raisonnable obtenir l'aide d'autres sauveteurs disponibles. Toutefois, il peut rejeter les offres d'assistance faites par d'autres sauveteurs lorsqu'il peut raisonnablement penser mener à bien l'opération de sauvetage sans autre secours dans un temps raisonnable, ou qu'il estime que les capacités des autres sauveteurs ne correspondent pas aux nécessités de l'opération.

Art. 2-3. OBLIGATION DE PORTER ASSISTANCE

1. Tout capitaine a l'obligation, dans la mesure où il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de porter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.
2. Les Etats contractants doivent adopter les mesures nécessaires pour faire observer les obligations résultant des paragraphes précédents.

Art. 2-4. COOPERATION DES ETATS CONTRACTANTS

Toutes les fois qu'il édicte des règles, ou prend une décision sur les problèmes relatifs aux opérations de sauvetage, telle que l'admission dans les ports des navires en détresse ou des dispositions pour faciliter le travail des sauveteurs, un Etat contractant doit prendre en considération la nécessité d'une coopération entre sauveteurs et autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et heureuse des opérations de sauvetage, dans le but de sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que dans le but d'éviter des dommages à l'environnement en général.

operations, taking into account the following considerations without regard to the order presented below :

- a) the value of the property salvaged,
 - b) the skill and efforts of the salvors in avoiding or minimizing damage to the environment,
 - c) the measure of success obtained by the salvor,
 - d) the nature and degree of the danger,
 - e) the efforts of the salvors, including the time used and expenses and losses incurred by the salvors,
 - f) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment,
 - g) the promptness of the service rendered,
 - h) the use of vessels or other equipment intended for salvage operations,
 - i) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.
2. The reward under paragraph 1 of this Article shall not exceed the value of the property salvaged at the time of the completion of the salvage operation.

**Art. 3-3. REIMBURSEMENT OF SALVOR'S EXPENSES
AND ENTITLEMENT TO A SPECIAL REWARD**

1. If the salvor has carried out salvage operations also in order to prevent that, as a result of the danger to the vessel and any cargo on board, damage to the environment might occur, or to minimize such damage, the salvor is entitled to compensation payable by the shipowner equivalent to the salvor's expenses as herein defined.
2. If the salvor's endeavours have actually avoided or minimized such damage, he is, in addition, entitled to a special reward, taking into account as applicable the criteria in paragraph 1 of Art. 3.2., not exceeding [twice] the salvor's expenses.
3. "Salvor's expenses" for the purpose of 1) and 2) above means a fair rate for equipment and personnel actually used in the salvage operation together with the expenses reasonably incurred by the salvors in the salvage operations.
4. Provided always that any recovery under this Article 3-3 shall be paid only to the extent that it exceeds any sums payable under Article 3-2.

Chapitre III. — DROITS DES SAUVETEURS

Art. 3-1. CONDITIONS D'UNE REMUNERATION

1. Les opérations de sauvetage qui ont eu un résultat utile ouvrent droit à rémunération.
2. Sauf autrement stipulé dans cette Convention, aucune rémunération n'est due si les opérations de sauvetage n'ont pas eu un résultat utile.
3. Ce chapitre s'applique, bien que le navire sauvé et le navire qui a entrepris le sauvetage appartiennent au même propriétaire.

Art. 3-2. LE MONTANT DE LA REMUNERATION

1. La rémunération doit être fixée en vue d'encourager les opérations de sauvetage en tenant compte des considérations suivantes, sans égard à l'ordre dans lequel elles sont ci-dessous présentées :
 - a) la valeur des biens sauvés,
 - b) l'habileté et les efforts des sauveteurs pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement,
 - c) l'étendue du succès obtenu par les sauveteurs,
 - d) la nature et l'importance du danger,
 - e) les efforts des sauveteurs, y compris le temps employé, les dépenses et les pertes subies par eux,
 - f) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les sauveteurs ou leur matériel,
 - g) la promptitude des services rendus,
 - h) l'utilisation de navires et d'autres matériels prévus pour les opérations de sauvetage,
 - i) l'état de préparation et de disponibilité ainsi que l'efficacité du matériel des sauveteurs et leur valeur.
2. La rémunération prévue par le paragraphe 1 de cet article ne peut pas dépasser la valeur des biens sauvés au moment où s'est terminé l'opération de sauvetage.

Art. 3-3. REMBOURSEMENT DES DEPENSES

DES SAUVETEURS

ET DROIT A UNE REMUNERATION SPECIALE

1. Si le sauveteur a exécuté des opérations de sauvetage également entreprises pour éviter que, comme conséquence du danger auquel navire et cargaison à bord sont soumis, puisse se produire un dommage à l'environnement ou pour le limiter, le sauveteur a droit à une indemnisation payable par l'armateur égale aux dépenses du sauveteur telles que ci-après définie.

5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to avoid or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any payment due under this Article.

Art. 3-4. APPORTIONMENT BETWEEN SALVORS

1. The apportionment of a reward between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in art. 3-2.
2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his employees.

Art. 3-5. SALVAGE OF PERSONS

1. A salvor of human life, who has taken part in the salvage operations, is entitled to a fair share of any payment due under this Convention.
2. In any event, a salvor who at the request of any party concerned or a public authority has salvaged or undertaken to save any persons from a vessel in danger, shall be entitled to compensation equivalent to his expenses as defined in paragraph 3 of Article 3-3.
- [3. If the salvor has actually salvaged any person from the vessel, he is, in addition, entitled to a special reward, taking into account as applicable the criteria in paragraph 1. of Article 3-2, but not exceeding [twice] the salvor's expenses.]
4. Provided always that any recovery under paragraphs 2 and 3 of this Article shall be paid only to the extent that it exceeds any sum payable under paragraph 1 of this Article.
5. The payment due under paragraphs 2 and 3 of this Article shall be payable by the owner of the vessel in danger or the state in which that vessel is registered as provided in the law of that state.

Art. 3-6. SERVICES RENDERED UNDER EXISTING CONTRACTS

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

2. Si les efforts du sauveteur ont réellement évité ou limité un tel dommage, il a droit, en outre, à une rémunération spéciale établie en tenant compte des critères indiqués au paragraphe 1 de l'article 3-2, ne dépassant pas une somme égale à (deux fois) les dépenses du sauveteur.
3. « Les dépenses du sauveteur » exposées en vue des objectifs définis au 1) et 2) ci-dessus, signifient une somme convenable pour le matériel et le personnel effectivement utilisés pour l'opération de sauvetage, y compris les dépenses raisonnablement engagées par les sauveteurs au cours de cette opération.
4. Dans tous les cas, une somme due en application de cet art. 3-3 ne sera payée que dans la mesure où elle excède toute somme payable aux termes de l'article 3-2.
5. Si le sauveteur a été négligent et a ainsi failli à son devoir d'éviter ou de limiter le dommage à l'environnement, il peut être privé de tout ou partie de tout paiement dû aux termes de cet article.

Art. 3.4. REPARTITION ENTRE PLUSIEURS SAUVETEURS

1. La répartition d'une rémunération entre plusieurs sauveteurs doit être faite sur la base des critères contenus dans l'article 3.2.
2. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant sera déterminée par la loi du pavillon du navire. Si le sauvetage n'a pas été effectué à partir d'un navire, la répartition sera faite suivant la loi gouvernant le contrat passé entre le sauveteur et ses employés.

Art. 3-5. SAUVETAGE DES PERSONNES

1. Un sauveteur de vie humaine ayant pris part aux opérations de sauvetage a droit à une part équitable de toute rémunération due aux termes de cette Convention.
2. En tous cas, un sauveteur qui, à la requête d'une partie intéressée ou d'une autorité publique a sauvé ou entrepris de sauver toute personne se trouvant sur un navire en danger, aura droit à une indemnisation équivalente à ses dépenses telles que définies au paragraphe 3 de l'article 3-3.
- [3. Si le sauveteur a réellement sauvé une personne se trouvant sur le navire il a droit, en outre, à une rémunération spéciale, tenant compte des critères indiqués au paragraphe 1 de l'article 3-2 mais n'excédant pas (deux fois) les dépenses du sauveteur.]

Art. 3-7. THE EFFECT OF SALVOR'S MISCONDUCT

A salvor may be deprived of the whole or a part of the payment due under the provisions of this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary [or more difficult] because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

Art. 3-8. PROHIBITION BY THE OWNERS
OR PUBLIC AUTHORITIES

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner, the master, or an appropriate public authority shall not give rise to payment under the provisions of this Convention.

Chapter IV. — CLAIMS AND ACTIONS

Art. 4-1. MARITIME LIEN

1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.
2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.

Art. 4-2. DUTY TO PROVIDE SECURITY

1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under the provisions of this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.
2. Without prejudice to paragraph 1 of this Article, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.
3. [If satisfactory security has not been provided within a reasonable time after a request has been made, the salvor is entitled to bring any claim for payment due under this Convention directly against the insurer of the person liable. In such a case the insurer shall only be liable if and to the extent that he would be liable if the claim in respect of the payment had been brought against him under contract of insurance by the person liable.

4. Dans tous les cas, une somme due en vertu des paragraphes 2 et 3 de cet article ne sera payée que dans la mesure où elle dépasse toute somme payable en vertu du paragraphe 1 de cet article.
5. Le paiement dû en vertu des paragraphes 2 et 3 de cet article sera effectué par le propriétaire du navire en danger ou par l'Etat dans lequel ce navire est immatriculé, comme cela est prévu dans la loi de cet Etat.

**Art. 3-6. SERVICES RENDUS EN COURS D'EXECUTION
DE CONTRATS DEJA EXISTANTS**

Aucune rémunération n'est due en application des dispositions de cette Convention à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat déjà existant avant que le danger ne survienne.

Art. 3-7. CONSEQUENCES DES FAUTES DU SAUVETEUR

Un sauveteur peut être privé de tout ou partie de la rémunération due en application des dispositions de cette Convention, dans la mesure où les opérations de sauvetage ont été rendues nécessaires [ou plus difficiles] en raison d'une faute ou d'une négligence de sa part, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

**Art. 3-8. DEFENSE FAITE PAR LE PROPRIETAIRE
OU PAR DES AUTORITES PUBLIQUES**

Des services rendus malgré la défense formelle et raisonnable de l'Armateur, du Capitaine ou d'une autorité publique compétente, ne donnent pas droit à rémunération en application des dispositions de cette Convention.

Chapitre IV. — DEMANDES ET ACTIONS

Art. 4-1. PRIVILEGES MARITIMES

1. Rien dans cette Convention ne modifie le privilège maritime du sauveteur tel qu'il résulte d'une Convention internationale ou d'une loi nationale.
2. Le sauveteur ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie satisfaisante pour le montant de sa créance, y compris les intérêts et les frais, lui a été valablement offerte ou fournie.

The insurer shall have all defences available under the contract of insurance as against the person liable for the payment.]

Art. 4-3. INTERIM PAYMENT

The court or arbitral tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may by interim decision order that the salvor shall be paid such amount on account as seems fair and just and on such terms including terms as to security where appropriate as may be fair and just according to the circumstances of the case. In the event of an interim payment the security provided under Article 4-2 shall be reduced accordingly.

Art. 4-4. LIMITATION OF ACTIONS

1. Any action relating to payment under the provisions of this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.
The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.
2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.
3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.
However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.
4. Without prejudice to the preceding paragraphs all matters relating to limitation of action are governed by the law of the State where the action is brought.

Art. 4-5. JURISDICTION

- [1. Unless otherwise agreed, an action for payment under the provisions of this Convention may, at the option of the plaintiff, be brought in a court which, according to the law

Art. 4-2. OBLIGATION DE FOURNIR UNE GARANTIE

1. Sur la demande du sauveteur, une personne responsable du paiement d'une rémunération due en application des dispositions de cette Convention doit fournir une garantie égale au montant de la demande du sauveteur y compris intérêt et frais.
2. Sous réserve du paragraphe 1 de cet article, le propriétaire du navire sauvé doit faire de son mieux afin d'obtenir des propriétaires de la cargaison avant que celle-ci ne leur soit remise, des garanties égales au montant des demandes qui leur sont présentées.
3. [Si une garantie suffisante n'a pas été fournie dans un temps raisonnable après que la demande en a été faite, le sauveteur a le droit de présenter toute demande de paiement dû aux termes de cette Convention directement aux assureurs de la personne responsable. Dans ce cas, la responsabilité de l'assureur sera engagée seulement si et dans la mesure où il aurait été responsable si l'action en vue du paiement avait été engagée contre lui aux termes du contrat d'assurance par la personne responsable. L'assureur aura la possibilité d'invoquer toutes les défenses valables selon le contrat d'assurance contre la personne responsable du paiement.]

Art. 4-3. VERSEMENT PROVISOIRE

Le Tribunal ou les arbitres ayant pouvoir de juger la demande du sauveteur peuvent, par un jugement provisoire, décider que le sauveteur recevra un acompte équitable et juste et dans des termes, comprenant s'il y a lieu une garantie, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

Art. 4-4. PRESCRIPTION DES ACTIONS

1. Toutes actions pour rémunération présentées en application de la présente Convention seront prescrites si une instance judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans.
Le délai de prescription court du jour où les opérations de sauvetage ont été terminées.
2. La personne envers laquelle une demande a été faite peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger celui-ci par une déclaration faite au demandeur. Le délai peut de cette manière être à nouveau prolongé.
3. Une action en garantie envers une personne responsable peut être intentée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle est inten-

of the State where the court is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places :

- a) the principal place of business of the defendant,
 - b) the port to which the property salvaged has been brought,
 - c) the place where the property salvaged has been arrested,
 - d) the place where security for the payment has been given,
 - e) the place where the salvage operations took place.]
2. With respect to vessels owned by a contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdiction set forth in the preceding paragraph and shall waive all defences based on its status as a sovereign State. In the case of a vessel owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, owner shall for the purpose of this paragraph mean such company.
 3. Nothing in this article constitutes an obstacle to the jurisdiction of a contracting State for provisional or protective measures.

Art. 4-6. INTEREST

1. The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the court or arbitral tribunal seized of the case is situated.
2. Interest shall in any event commence to run when the request referred to in paragraph 1 of Art. 4-2. has been made.

[Art. 4-7. PUBLICATION OF ARBITRAL AWARDS

Contracting States shall take the measures necessary to make public arbitral awards made in any salvage case.]

Chapter V. — LIABILITY OF SALVORS

Art. 5-1. LIMITATION OF LIABILITY

A contracting State shall give salvors a right of limitation equivalent in manner and extent to the right provided for by the 1976 Convention on the Limitation of Liability for Marine Claims.

tée dans le délai accordé par la loi de l'Etat où ces actions ont été introduites.

Néanmoins, le délai accordé ne doit pas être inférieur à 90 jours à compter du jour où l'appelant en garantie a réglé, ou du jour où a été judiciairement introduite contre lui la demande principale.

4. Sous réserve de l'application des paragraphes précédents, toutes les questions concernant la prescription des actions sont régies par la loi de l'Etat où l'action est intentée.

Art. 4-5. COMPETENCE

- [1. A moins qu'il n'en ait été convenu différemment, toute action tendant à paiement en application des dispositions de cette Convention peut, à l'option du demandeur, être intentée devant un Tribunal compétent suivant la loi de l'Etat où celui-ci est situé, et dans le ressort duquel se trouve :
 - a) le lieu du principal établissement d'affaires du défendeur;
 - b) le port où les biens sauvés ont été amenés;
 - c) le lieu où les biens sauvés ont été saisis;
 - d) le lieu où la garantie pour le règlement des paiements a été déposée;
 - e) le lieu où les opérations de sauvetage ont été effectuées.]
2. A l'égard des navires appartenant à un Etat contractant employés commercialement, chaque Etat peut être assigné devant les juridictions indiquées au paragraphe précédent et doit renoncer à toute défense résultant de son immunité d'Etat souverain. Dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui est enregistrée dans cet Etat comme exploitant ce navire, le terme « propriétaire » signifiera, pour l'application de ce paragraphe, la dite compagnie.
3. Rien dans cet article ne constitue un obstacle à la compétence d'un Etat contractant en ce qui concerne les mesurés provisoires ou conservatoires.

Art. 4-6. INTERETS

1. Le droit du sauveteur aux intérêts de tout paiement dû aux termes de cette Convention sera déterminé selon la loi de l'Etat dans lequel la juridiction ou le tribunal arbitral saisi du litige sera situé.

NOTE: This provision is intended to cover the situation where a contracting State is not a party to the 1976 Convention or has not implemented that Convention in its national legislation.

Art. 5-2. [DAMAGE CAUSED DURING SALVAGE OPERATIONS]

A contracting State shall adopt the legislation necessary to relieve the salvors of all liability for damage caused [during the salvage operations] and for which the shipowner or other person in whose interest the salvage operations are carried out is liable.]

2. Les intérêts commenceront à courir en tous cas dès que la demande à laquelle se réfère le paragraphe 1 de l'article 4-2 a été présentée.

[Art. 4-7. PUBLICATION DES SENTENCES ARBITRALES

Les Etats contractants prendront les mesures nécessaires pour publier les sentences arbitrales rendues dans toutes les affaires de sauvetage.]

Chapitre V. — RESPONSABILITE DES SAUVETEURS

Art. 5-1. LIMITATION DE RESPONSABILITE

Un Etat contractant doit adopter la législation nécessaire afin de donner aux sauveteurs un droit de limitation de responsabilité équivalent quant au fond et quant au montant au droit reconnu dans la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.

NOTE. Ces dispositions ont pour but de régler la situation des sauveteurs lorsque l'Etat duquel ils ressortent, n'est pas lié par la Convention de 1976 ou ne l'a pas incorporée dans sa législation nationale.

Art. 5.2. [DOMMAGES CAUSES PENDANT LES OPERATIONS DE SAUVETAGE

Un Etat contractant doit adopter la législation nécessaire pour dégager les sauveteurs de toute responsabilité pour dommages causés [pendant les opérations de sauvetage] et pour lesquels le propriétaire du navire ou d'autres personnes dans l'intérêt desquels ont été effectuées les opérations de sauvetage, sont responsables.]

**DRAFT ARTICLES FOR A CONVENTION
ON LIABILITY AND COMPENSATION
IN CONNEXION WITH THE CARRIAGE OF NOXIOUS
AND HAZARDOUS SUBSTANCES BY SEA**

Article 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Convention:

1. "**Ship**" means any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever carrying one or more hazardous substances [as cargo].

2. "**Person**" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

3. "**Owner**" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. [In the case of a ship under bareboat charter "owner" shall mean the bareboat charterer]. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.

4. "**Shipper**" means the person on whose behalf, or by whom as a principal, the hazardous substances are delivered for carriage. Whenever a certificate of insurance has been issued for a consignment of hazardous substances in accordance with Article 11A the person indicated in that certificate as the insured shall be presumed to be the shipper of the consignment in question.

5. "**Hazardous substance**" means:

- (a) Any substance listed in Part A of Annex I to this Convention when carried without any intermediate form of containment in a hold or a tank which is a structural part of a ship or in a tank or container permanently fixed in or on a ship [and]
- [(b) any substance listed in Part B of Annex I to this Convention.] (1)

(1) The Annex referred to is the Annex which will contain the list of substances to be covered by the Convention. This list has not yet been finalized. Document LEG XLII/2, ANNEX II, pages 41 to 43, indicates the substances which are being considered for inclusion in the list.

PROJETS D'ARTICLES D'UNE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE ET L'INDEMNISATION DANS LE CONTEXTE DU TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NOCIVES OU DANGEREUSES

Article premier

DEFINITIONS

Au sens de la présente Convention :

1. « **Navire** » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, que qu'il soit qui transporte une ou plusieurs substances dangereuses [en tant que cargaison].

2. « **Personne** » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.

3. « **Propriétaire** » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. [Dans le cas d'un navire affrété coque nue, le terme « propriétaire » désigne l'affréteur coque nue.] Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie.

4. « **Chargeur** » signifie la personne pour le compte de laquelle ou par laquelle, en tant que mandant, les substances dangereuses sont remises pour être transportées. Chaque fois qu'un certificat d'assurance a été délivré pour un lot de substances dangereuses conformément à l'article 11A, la personne mentionnée dans ce certificat comme étant l'assuré est considérée comme le chargeur du lot de substances en question.

5. « **Substance dangereuse** » signifie :

- a) toute substance figurant sur la liste de la partie A de l'Annexe I de la présente Convention, lorsqu'elle est transportée sans forme intermédiaire d'emballage dans une cale ou dans une citerne qui fait partie de la structure d'un navire ou dans une citerne ou un conteneur fixé en permanence dans ou sur un navire; [et]
- [b) toute substance figurant sur la liste de la partie B de l'Annexe I de la présente Convention.] (1)

(1) Il s'agit de l'annexe qui contiendra la liste des substances visées par la Convention. Cette liste n'a pas encore été définitivement arrêtée. Aux pages 48 à 51 de l'annexe II du document LEG XLII/2 sont mentionnées les substances que l'on envisage d'inscrire sur cette liste.

6. "**Damage**" means loss of life or personal injury on board or outside the ship carrying the hazardous substances, caused by those hazardous substances. Damage includes the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures. [Damage does not include loss of life or personal injury in respect of members of the crew of the ship.]

7. "**Preventive measures**" means any reasonable measures taken by any person when there is a [grave and imminent] threat of an incident involving any hazardous substances to prevent that incident or [prevent or minimize the damage that might result therefrom or], after such an incident has occurred, to prevent or minimize the damage.

8. "**Incident**" means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes [or threatens to cause] damage.

9. "**Carriage by sea**" includes the period when the hazardous substances are on board or being loaded on or being discharged from the ship [provided that such substances are on board at the time of the incident].

10. ["**Applicable national law**" means the national law of the court having jurisdiction under this Convention, including any rules of such national law relating to conflict of law. "Applicable national law" also includes the rules of any international convention to be applied by the court.]

11. "**State of ship's registry**" means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is entitled to fly.

Article 2

[GEOGRAPHICAL SCOPE OF APPLICATION

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to damage caused in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, [or in the areas in which, in accordance with international law, it has sovereign rights over natural resources]; and
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.]

LIABILITY OF THE OWNER

Article 3

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 the owner at the time of an incident of a ship carrying hazardous substan-

6. « **Dompage** » signifie tout décès ou toutes lésions corporelles à bord ou à l'extérieur du navire transportant des substances dangereuses, qui sont causés par ces substances et toute autre perte ou tout autre dompage à l'extérieur du navire, qui sont causés par ces substances dangereuses. « Dompage » comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dompage causés par lesdites mesures. [« Dompage » ne comprend pas les décès ou lésions corporelles subis par les membres de l'équipage du navire.]

7. « **Mesures de sauvegarde** » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne en cas de menace [grave et imminente] d'un événement impliquant des substances dangereuses, pour prévenir cet événement ou pour prévenir ou atténuer le dompage qui pourrait en résulter ou, après la survenance d'un tel événement, pour prévenir ou atténuer le dompage.

8. « **Événement** » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte [ou menace de résulter] un dompage.

9. « **Transport par mer** » comprend la période pendant laquelle les substances dangereuses se trouvent à bord ou sont en cours de chargement sur le navire ou de déchargement du navire [sous réserve que ces substances se trouvent à bord au moment de l'événement].

10. [« **Loi nationale applicable** » signifie la loi nationale du tribunal compétent en vertu de la présente Convention, y compris les règles de la loi nationale relatives aux conflits de lois. « Loi nationale applicable » comprend aussi les règles de toute convention internationale qui doit être appliquée par le tribunal.]

11. « **Etat d'immatriculation du navire** » signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé et, à l'égard des navires non immatriculés, l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

Article 2

[CHAMP D'APPLICATION GEOGRAPHIQUE

La présente Convention s'applique exclusivement :

- a) aux dommages survenus dans le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant [ou dans les zones où, conformément au droit international, il jouit de droits souverains sur les ressources naturelles]; et
- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à atténuer de tels dommages.]

ces as cargo shall be liable for damage caused by any such substance during its carriage by sea, provided that if an incident consists of a series of occurrences arising from the same incident the liability shall attach to the owner at the time of the first of such occurrences.

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

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional and irresistible character, or
- (b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party, provided however that for the purpose of this provision the shipper of the hazardous substance causing the damage shall not be considered a third party, or
- [(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.]

3. If the owner proves that the damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with the intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

4. No claim for compensation for damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention.

5. No claim under this Convention or otherwise for damage may be made against:

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
- [(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
- (c) the charterer [other than the bareboat charterer], manager or operator of the ship;
- (d) any person performing salvage operations with the agreement of the owner;
- (e) any person performing salvage operations on instruction of a competent public authority;
- (f) any person taking preventive measures; and
- (g) any servants or agents of the persons mentioned under (c), (d), (e) and (f)]

Article 3

RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3, le propriétaire, au moment d'un événement, d'un navire qui transporte des substances dangereuses, en tant que cargaison, est responsable de tout dommage causé par l'une quelconque de ces substances au cours de son transport par mer, à condition que si un événement consiste en une succession de faits découlant du même événement, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier fait.

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

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel et irrésistible, ou
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, à condition toutefois qu'au sens de la présente disposition le chargeur de la substance dangereuse qui a causé le dommage ne soit pas considéré comme un tiers, ou
- [c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.]

3. Si le propriétaire prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention.

5. Aucune demande en indemnisation du chef de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre :

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire, ou les membres de l'équipage;
- [b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de service pour le navire;
- c) l'affrèteur [autre que l'affrèteur coque-nue], l'armateur ou l'armateur-gérant du navire;
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire;

unless the damage has resulted from their act or omission, committed with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against the shipper of the substance causing the damage or against third parties.

Article 4

Whenever damage has resulted from an incident involving two or more ships each of which is carrying hazardous substances [as cargo] the owners of all such ships, unless exonerated under Article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 5

[Whenever both damage as defined in Article 1, paragraph 6 and other damage have been caused by one incident the entire damage shall be compensated according to the rules of this Convention to the extent that these damages are not reasonably separable.]

LIMITATION OF LIABILITY OF THE SHIPOWNER

ALTERNATIVE I

Article 6

The limitation of the liability of the owner of a ship under this Convention shall be [determined by the applicable national law] [determined in accordance with the provisions of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976] [limited to [] units of account in respect of any one incident].

ALTERNATIVE II

Article 6

1. Where a Contracting State is also a party to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 it shall apply that Convention for determining the limitation of the liability of the owner.

2. In the event of the Convention referred to in paragraph 1 not being applicable, the limitation of the liability of the owner under this Convention shall be determined in accordance with Articles 6A - 6C.

- e) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage sur les instructions d'une autorité publique compétente;
- f) toute personne prenant des mesures de sauvegarde; et
- g) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) e) et f).]

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

6. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre le chargeur de la substance qui a causé le dommage ou contre les tiers.

Article 4

Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires dont chacun transporte des substances dangereuses [en tant que cargaison], les propriétaires de tous ces navires sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article 3, solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 5

[Lorsqu'un dommage au sens du paragraphe 6 de l'article premier et un autre dommage sont causés par un seul événement, la totalité du dommage est indemnisée conformément aux règles prévues dans la présente Convention, dans la mesure où ces dommages ne sont pas raisonnablement divisibles.]

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE **DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE**

VARIANTE I

Article 6

La limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire en vertu de la présente Convention est [déterminée par la loi nationale applicable] [déterminée conformément aux dispositions de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes] [limitée à un montant de [] unités de compte par événement].

VARIANTE II

Article 6

1. Lorsqu'un Etat contractant est également Partie à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, il applique cette convention pour déterminer la limitation de la responsabilité du propriétaire

Article 6A

1. The limitation of the liability of the owner in respect of claims arising from any incident and occasioned by damage [covered by this Convention] [including damage not covered by this Convention] shall be calculated as follows:

- (a) in respect of claims for loss of life or injury,
 - (i) [] units of account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 501 to 3,000 tons, [] units of account;
 - for each ton from 3,001 to 30,000 tons, [] units of account;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, [] units of account; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, [] units of account.
- (b) in respect of any other claims,
 - (i) [] units of account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 501 to 30,000 tons, [] units of account;
 - for each ton from 30,001 to 70,000 tons, [] units of account; and
 - for each ton in excess of 70,000 tons, [] units of account.

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

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

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

2. Si la convention mentionnée au paragraphe 1 ne s'applique pas, la limitation de la responsabilité du propriétaire en vertu de la présente Convention est déterminée conformément aux articles 6A à C.

Article 6A

1. La limitation de responsabilité du propriétaire à l'égard de créances nées d'un même événement et résultant de dommages [visés par la présente Convention] [y compris de dommages qui ne sont pas visés par la présente Convention] est fixée comme suit :

- a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,
 - i) à [] unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux,
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :
 - pour chaque tonneau de 501 à 3 000 tonneaux, [] unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 3 001 à 30 000 tonneaux, [] unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, [] unités de compte; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, [] unités de compte;
- b) s'agissant de toutes les autres créances,
 - i) à [] unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :
 - pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, [] unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, [] unités de compte; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, [] unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 est suffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a) du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les

[5. The provisions of this Article shall not apply to claims by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in paragraph 1.]

Article 6B

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

2. For the purpose of availing himself of the benefit of the limitation provided for in Article 6A the owner shall constitute a fund for the amounts provided for in Article 6A, paragraph 1, with the court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article 14. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the court or another competent authority.

[No claimant shall be entitled to partake in such distribution unless he agrees to the exclusive jurisdiction of the State where the fund is constituted and waives any other jurisdiction especially that a non-Contracting State which he has already sought prior to distribution.] (2)

3. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

4. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

5. The right of subrogation provided for in paragraph 4 may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for damage

(2) An identical provision should be inserted in paragraph 4.

créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1, la priorité qui est prévue par cette législation.

4. Aux fins du présent article, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

[5. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux créances des préposés du propriétaire dont les fonctions se rattachent au service du navire ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire et les préposés, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu au paragraphe 1.]

Article 6B

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

2. Pour bénéficier de la limitation prévue à l'article 6A, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant aux montants prévus au paragraphe 1 de l'article 6A auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article 14. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat contractant où le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

[Aucun créancier n'est en droit de participer à la distribution du fonds à moins d'avoir accepté la juridiction exclusive de l'Etat dans lequel le fonds est constitué et d'avoir renoncé à toute autre juridiction, en particulier celle d'un Etat non-contractant qu'il aurait déjà saisie avant la distribution.] (2)

3. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

4. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute autre personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'évène-

(2) Une disposition identique devrait être insérée au paragraphe 4.

which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

6. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraph 4 or 5, 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.

7. An owner who has taken preventive measures shall in respect of the costs of those measures have the same rights against the fund as any other claimant.

8. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such fund may be constituted even in the event that according to paragraph 1 the owner shall not be entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article 6C

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article 6B, and is entitled to limit his liability,

- (a) no person having a claim for damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;
- (b) the court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any property belonging to the owner which has been arrested or seized in respect of a claim for damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest or seizure.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the court administering the fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of his claim.

ALTERNATIVE III

Article 6A

(Note: identical with Article 6A of Alternative II)

Article 6B

(Note: identical with Article 6B of Alternative II)

Article 6C

(Note: identical with Article 6C of Alternative II)

ment, versé une indemnité pour dommage, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

5. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 4 peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

6. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 4 ou 5 si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

7. Les créances relatives au coût des mesures de sauvegarde prises par le propriétaire lui confèrent sur le fonds des droits équivalant à ceux des autres créanciers.

8. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même dans le cas où, conformément au paragraphe 1, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

Article 6C

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article 6B et est en droit de limiter sa responsabilité,

- a) aucun droit à l'indemnisation pour dommages résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,
- b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération de tout bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé et être librement transféré pour couvrir sa demande.

Article 6D (3)

Nothing in this Convention shall prevent a Contracting State which is also a party to:

- (a) the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels, 1957; or
- (b) the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 from applying those Conventions, if application of this Convention would be incompatible with its obligations under either of those Conventions.

LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 7

1. The shipper of a hazardous substance shall be liable to pay compensation to any person suffering damage caused by that substance during its carriage by sea if such person has been unable to obtain from the owner full compensation for the damage under this Convention:

- (a) because the damage exceeds the owner's liability under this Convention as limited [pursuant to the applicable national law] in accordance with Article[s] 6, [6A and 6B];
- (b) because the owner liable for the damage under Article 3 is financially incapable of meeting his obligations in full; an owner being treated as financially incapable of meeting his obligations if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under this Convention after having taken all reasonable steps to pursue the legal remedies available to him.

2. Whenever the damage engages the liability of two or more shippers of hazardous substances carried in the same ship or in different ships and the damage is not reasonably separable, the shippers involved shall be jointly and severally liable for such damage. However, the liability of any one shipper shall not exceed the limit laid down in Article 8.

3. The shipper shall be entitled to invoke all defences and remedies available to the owner under Article 3, paragraphs 2 and 3.

4. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipper against the owner or third parties or of shippers **inter se**.

(3) This article could be inserted in the Convention as a final clause.

VARIANTE III

Article 6 A

(Note : identique à l'article 6A de la variante II)

Article 6B

(Note : identique à l'article 6B de la variante II)

Article 6C

(Note : identique à l'article 6C de la variante II)

Article 6D (3)

Aucune disposition de la présente Convention ne dispense un Etat contractant qui est également Partie à :

- a) la Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou
 - b) la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes,
- d'appliquer ces conventions, au cas où l'application de la présente Convention serait incompatible avec ses obligations en vertu de l'une ou l'autre de ces conventions.

RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Article 7

1. Le chargeur d'une substance dangereuse est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage causé par cette substance au cours de son transport par mer si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir du propriétaire la réparation intégrale du dommage en application de la présente Convention pour l'une des raisons suivantes :

- a) les dommages excèdent les limites de la responsabilité du propriétaire telles que déterminées [par la loi nationale applicable] en vertu de l'article [des articles], [6A et 6B];
- b) le propriétaire responsable du dommage aux termes de l'article 3 est financièrement incapable de s'acquitter pleinement de ses obligations; le propriétaire est considéré comme financièrement incapable de s'acquitter de ses obligations si la victime, après avoir pris toutes mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir le montant intégral de l'indemnisation qui lui est due aux termes de la présente Convention.

(3) Cet article pourrait figurer dans la Convention à titre de clause finale.

Article 8

1. The liability of the shipper under this Convention shall be limited to [] units of account in respect of any one incident.

2. The shipper shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result. (4)

3. For the purpose of availing himself of the benefit of the limitation provided for in paragraph 1 the shipper shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article 14. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the court or another competent authority. (5).

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims. [However, where the incident has given rise to both claims for loss of life or personal injury and other claims, the claims for loss of life or personal injury shall have priority over the other claims.]

5. If before the fund is distributed the shipper or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for damage, such person shall, up to amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

(4) It was suggested by some delegations that this paragraph read as follows:

"2. The shipper shall not be entitled to limit his liability if it is proved:

(a) that the damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result, or

(b) that the shipper failed [to inform the shipowner of the hazardous nature of the substance and] to comply with his obligation under Article 11 to maintain insurance or other financial security to cover his liability under this Convention."

(5) It has been suggested that the following sentence be added:

"No claimant shall be entitled to partake in such distribution unless he agrees to the exclusive jurisdiction of the State where the fund is constituted and waives any other jurisdiction especially that of a non-Contracting State which he has already sought prior to distribution."

2. Chaque fois que le dommage engage la responsabilité de deux ou plusieurs chargeurs de substances dangereuses transportées à bord d'un même navire ou de navires différents et que le dommage n'est pas raisonnablement divisible, les chargeurs en cause sont solidairement responsables de ce dommage. Toutefois, la responsabilité de tout chargeur ne dépasse pas la limite prévue à l'article 8.

3. Le chargeur est en droit d'invoquer tous les moyens de défense et exonérations qui sont ouverts au propriétaire aux termes des paragraphes 2 et 3 de l'article 3.

4. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du chargeur contre le propriétaire ou les tiers ou des chargeurs entre eux.

Article 8

1. La responsabilité du chargeur aux termes de la présente Convention est limitée à un montant de [] unités de compte par événement.

2. Le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement (4).

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1, le chargeur doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article 14. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admises par la législation de l'Etat contractant où le fonds est

(4) Certaines délégations ont proposé de libeller ce paragraphe comme suit : « 2. Le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé :

- a) que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, ou
- b) que le chargeur a omis [d'informer le propriétaire du navire de la nature dangereuse de la substance et] de s'acquitter de l'obligation qui lui est faite en vertu de l'article 11 de souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité au titre des dispositions de la présente Convention. »

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where the shipper or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraph 5 or 6, had the compensation been paid before the fund was distributed, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

8. A shipper who has taken preventive measures shall in respect of the costs of those measures have the same rights against the fund as any other claimant, without prejudice to paragraph 4.

9. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the shipper. Such fund may be constituted even in the event that according to paragraph 2 the shipper shall not be entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the shipper. (6)

Article 9

1. Where the shipper, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article 8, and is entitled to limit his liability,

(6) It was suggested that this paragraph be drafted as follows:

"The insurer or other person providing financial security shall be entitled to the benefits of this convention to the same extent as the assured himself. A limitation fund may be constituted by the insurer or other person providing financial security even in the event that according to paragraph 2 the shipper shall not be entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the shipper."

In addition, it was suggested that a further paragraph be inserted to read as follows:

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

constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente. (5).

4. La distribution du Fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises. [Toutefois, si l'événement a donné lieu à la fois à des créances pour décès ou lésions corporelles et d'autres créances, les créances pour décès ou lésions corporelles ont priorité sur les autres créances.]

5. Si, avant la distribution du fonds, le chargeur, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 peut être exercé par une personne autre que celles qui sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le chargeur ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 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 soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Les créances relatives au coût des mesures de sauvegarde prises par le chargeur lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers, sans préjudice des dispositions du paragraphe 4.

9. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le chargeur. Un tel fonds peut être constitué même lorsque le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes du paragraphe 2, mais la

(5) Il a été proposé d'ajouter la phrase suivante :

« Aucun créancier n'est en droit de participer à la distribution du fonds à moins d'avoir accepté la juridiction exclusive de l'Etat dans lequel le fonds est constitué et d'avoir renoncé à toute autre juridiction, en particulier celle d'un Etat non-contractant qu'il aurait déjà saisie avant la distribution. »

- (a) no persons having a claim for damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the shipper in respect of such claim;
- (b) the court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any property belonging to the shipper which has been arrested or seized in respect of a claim for damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest or seizure.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the court administering the fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of his claim.

Article 10

UNIT OF ACCOUNT

1. The unit of account referred to in Article [s 6A and] 8 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amount[s] mentioned in Article [s 6A and] 8 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund is constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that Contracting State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of paragraph 1, may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession, or any time thereafter, declare that the limit of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be [] monetary units.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion shall be made according to the law of the State concerned.

constitution du fonds ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du chargeur. (6).

Article 9

1. Lorsque, après l'événement, le chargeur a constitué un fonds en application de l'article 8 et est en droit de limiter sa responsabilité,

- a) aucun droit à indemnisation pour dommage résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du chargeur,
- b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération de tout bien appartenant au chargeur, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé et être librement transféré pour couvrir sa demande.

Article 10

UNITE DE COMPTE

1. L'unité de compte visée [à l'article] [aux articles 6A et] 8 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Le[s] montant[s] mentionné[s] [à l'article] [aux articles 6A et] 8 [est] [sont] converti[s] dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds est constitué, le paiement est effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la législation de cet Etat. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds moné-

-
- (6) Il a été proposé de libeller ce paragraphe de la façon suivante :
- « L'assureur ou la personne dont émane la garantie financière est en droit de se prévaloir de la présente Convention dans la même mesure que l'assureur lui-même. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds de limitation même lorsque le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes du paragraphe 2 mais la constitution du fonds ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du chargeur. »
- Il a en outre été suggéré d'insérer un autre paragraphe libellé comme suit :
- « Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité. »

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amount[s] in Article[s 6A and] 8 as is expressed there in units of account. Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article ... and whenever there is a change in either.

Article 11

COMPULSORY INSURANCE OF THE SHIPOWNER

1. The owner of a ship registered in a Contracting State shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank of certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article 6 [and 6A] to cover his liability for damage under this Convention. The same shall apply to a ship not registered in or not entitled to fly the flag of a Contracting State entering or leaving a port [or other place for the loading or discharge of cargo] in [an area under the jurisdiction of] a Contracting State.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued by the appropriate authority to each ship after determining that the requirements of paragraph 1 of this Article have been complied with. With respect to ships registered in or entitled to fly the flag of a Contracting State, it shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry, with respect to ships not registered in or not entitled to fly the flag of a Contracting State by the appropriate authority of [any Contracting State] [the Contracting State referred to in the second sentence of paragraph 1]. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) name of the ship and port of registration;
- (b) name and principal place of business of the owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and

taire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat contractant.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite déclarer que la limite de la responsabilité prévue dans la présente Convention et applicable sur leur territoire est fixée à [] unités monétaires.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans [l'article] [les articles 6A et] 8. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article ..., et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

Article 11

ASSURANCE OBLIGATOIRE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article 6, [et à l'article 6A] pour couvrir sa responsabilité pour dommage en vertu de la présente Convention. Les mêmes dispositions s'appliquent à l'égard d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat contractant ni n'est habilité à battre le pavillon d'un Etat contractant, et qui touche ou quitte un port [ou un autre lieu de chargement ou de déchargement des cargaisons] situé dans [une zone relevant de la juridiction d'] un Etat contractant.

(e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. The certificate shall be carried on board the ship [and a copy shall be deposited with the authorities who keep the ship's registry].

4. Insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 3, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

5. The State where the certificate is issued or certified shall, subject to the provisions of this Article and of Article 11B, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

[6. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available only for the satisfaction of claims under this Convention.]

Article 11A

COMPULSORY INSURANCE OF THE SHIPPER

1. The shipper of a consignment of hazardous substances shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a bank guarantee in the sum laid down in Article 8, paragraph 1, to cover his liability for damage under this Convention.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued by the insurer or other person providing financial security for the shipper's liability with respect to each consignment. This certificate shall be delivered by the shipper to the owner when the consignment is handed over for carriage by sea.

3. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) the name of the ship or the ships on board of which the consignment is expected to be carried and their port of registration;

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré pour chaque navire par l'autorité compétente qui doit s'assurer que le navire satisfait aux dispositions du paragraphe 1 du présent article. Pour ce qui est des navires immatriculés dans un Etat contractant ou habilités à battre le pavillon de cet Etat, le certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire et, pour ce qui est des navires qui ne sont pas immatriculés dans un Etat contractant ni ne sont habilités à battre le pavillon de cet Etat, par l'autorité compétente de [tout Etat contractant] [l'Etat contractant visé à la deuxième phrase du paragraphe 1]. Le certificat est conforme au modèle joint en annexe et comporte les renseignements suivants :

- a) nom du navire et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
- c) type de garantie;
- d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne qui fournit la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;
- e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat doit se trouver à bord du navire [et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire].

4. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 3, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

5. L'Etat dans lequel le certificat est délivré ou visé détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article et de l'article 11B.

[6. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 est disponible uniquement pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.]

- (b) the name and principal place of business of the insured person;
- (c) any particulars necessary for identification of the consignment; these particulars shall also contain a description of the substance which is in accordance with the requirements of any international generally accepted standards relating to sea carriage of dangerous substances;
- (d) the type of security referred to in paragraph 1;
- (e) the name and principal place of business of the insurer or other person giving security [and, where appropriate, the place where the insurance or security is established]; and
- (f) the period of validity of the insurance or other security.

4. The insurance or other financial security shall be effected with an insurer or other person providing security approved for this purpose by any Contracting State.

5. The insurance or security shall cover the entire period of the shipper's liability.

6. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available only for the satisfaction of claims under this Convention.

Article 11B

CERTIFICATE OF INSURANCE

1. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued in English or in French or shall, if issued in any other language, include a translation into one of these languages.

2. Certificates issued in accordance with the provisions of this Convention shall be accepted in the other Contracting States for all purposes covered by the present Convention. Nevertheless a Contracting State may at any time request consultation with another Contracting State should it consider that an insurer or other person providing security named in the certificate may not be financially capable of meeting his obligations imposed by this Convention.

3. Any claim for compensation under Article 3 or Article 7 may be brought directly against the insurer or other persons providing financial security for the shipowner's or for the shipper's liability respectively. In such a case the defendant may,

Article 11A

ASSURANCE OBLIGATOIRE DU CHARGEUR

1. Le chargeur d'un lot de substances dangereuses est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle qu'un cautionnement bancaire, d'un montant spécifié au paragraphe 1 de l'article 8, pour couvrir sa responsabilité pour dommage en vertu de la présente Convention.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré par l'assureur ou autre personne qui fournit la garantie financière pour couvrir la responsabilité du chargeur pour chaque lot à expédier. Ce certificat est délivré par le chargeur au propriétaire au moment où le lot à expédier est remis aux fins de son transport par mer.

3. Le certificat est conforme au modèle joint en annexe et comporte les renseignements suivants :

- a) nom du ou des navires sur lesquels doit se faire l'expédition et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu du principal établissement de la personne assurée;
- c) toutes précisions nécessaires pour identifier l'expédition; ces précisions doivent aussi comprendre une description des substances conformément aux conditions requises par toutes normes internationales généralement acceptées relatives au transport par mer de substances dangereuses;
- d) type de la garantie visée au paragraphe 1;
- e) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne qui fournit la garantie [et, le cas échéant, lieu où l'assurance ou la garantie a été souscrite];
- f) période de validité de l'assurance ou de la garantie.

4. L'assurance ou autre garantie financière est contractée auprès d'un assureur ou autre personne agréée pour fournir une garantie financière par tout Etat contractant.

5. L'assurance ou la garantie est valable pendant toute la période de responsabilité du chargeur.

6. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 est disponible uniquement pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

Article 11B

CERTIFICAT D'ASSURANCE

1. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est émis en anglais ou en fran-

irrespective of the fact whether or not the person for whose liability the financial security is provided be entitled to limit his liability, or avail himself of the limit applicable to such person under paragraph [1] of Article [6] or Article 8, as the case may be. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the person for whose liability financial security is provided) which that person himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the person for whose liability he has provided the financial security, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by that person against him nor may he dispute any fact indicated in the certificate issued by him. The defendant shall in any event have the right to require that the person for whose liability he has provided the financial security be joined in the proceedings.

4. Where the shipowner or the shipper is a Contracting State [or, in case a Contracting State is a Federal State, a State, republic or canton of such State], the shipowner or shipper shall not be required to maintain insurance or other financial security to cover its liability. If according to this paragraph insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship or a consignment of hazardous substances, the provisions of this Convention relating to compulsory insurance shall not be applicable to such ship or consignment, but the ship or the consignment, as the case may be, shall be accompanied by certificates issued by the appropriate authorities stating that the shipowner or the shipper is a Contracting State [or another public body mentioned in the first sentence of this paragraph] and that the ship's liability, respectively the shipper's liability is covered within the limits prescribed by this Convention. Such certificates shall follow as closely as practicable the models prescribed by this Convention.

Article 11C

IMPLEMENTATION OF THE CONVENTION

1. A Contracting State shall take appropriate measures to ensure compliance with Articles 11 and 11B by the owners of ships under its flag to which the Convention applies.

2. A Contracting State shall take appropriate measures to ensure compliance with Articles 11A and 11B by shippers of hazardous substances at ports or other places for loading or discharge of cargo in an area under its jurisdiction.

çais ou, s'il est émis dans toute autre langue, comporte une traduction dans l'une de ces deux langues.

2. Les certificats délivrés conformément aux dispositions de la présente Convention sont reconnus dans les autres Etats contractants à toutes les fins de la Convention. Néanmoins, un Etat contractant peut à tout moment demander à un autre Etat contractant de procéder à un échange de vues s'il estime qu'un assureur ou autre garant nommé dans le certificat risque de ne pas être financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

3. Toute demande en réparation au titre de l'article 3 ou de l'article 7 peut être formée directement contre l'assureur ou les autres personnes qui fournissent la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire du navire ou du chargeur respectivement. En pareil cas, le défendeur peut, que la personne dont la responsabilité est couverte par la garantie financière soit en droit de limiter sa responsabilité ou non, se prévaloir de la limite applicable à cette personne en vertu du paragraphe [1] de l'article [6] ou de l'article 8, selon le cas. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que la personne dont la responsabilité est couverte par la garantie financière serait elle-même fondée à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation de cette personne. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages résultent d'une faute intentionnelle de la personne dont la responsabilité est couverte par la garantie financière, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par cette personne contre lui et il ne peut contester aucun des faits indiqués sur le certificat qu'il a délivré. Le défendeur peut dans tous les cas obliger la personne dont la responsabilité est couverte par la garantie financière à se joindre à la procédure.

4. Lorsque le propriétaire du navire ou le chargeur est un Etat contractant [ou, si l'Etat contractant est un Etat fédéral, lorsque le propriétaire du navire ou le chargeur est un Etat, une république ou un canton d'un tel Etat], il n'est pas tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité. Si, conformément au présent paragraphe, il n'est pas souscrit d'assurance ou autre garantie financière pour un navire ou un lot de substances dangereuses, les dispositions de la présente Convention relatives à l'assurance obligatoire ne s'appliquent pas à ce navire ou à ce lot de substances, mais le navire ou le lot de substances, selon le cas, doivent être accompagnés de certificats délivrés par les autorités compétentes et attestant que le propriétaire du navire ou le chargeur est un Etat contractant [ou une autre entité publique mention-

3. A Contracting State shall ensure under its national legislation that in respect of any ship, wherever registered, to which this Convention applies, entering or leaving a port or other place for the loading or discharge of cargo in an area under its jurisdiction and in respect of any hazardous substances on board such ship Articles 11, 11A and 11B have been complied with.

4. The owner shall produce for inspection by the appropriate authorities all certificates which are required under this Convention.

Article 12

1. The owner shall ensure that no consignment of hazardous substances is taken over for carriage on board his ship, unless a certificate has been issued in accordance with the requirements of Article 11A.

2. If the owner does not prove that such certificate has been issued with respect to the consignment in question or does not reveal the identity of the shipper, he [shall be deemed also to be the shipper for the purpose of this Convention] [shall also bear the liability of the shipper under this Convention].

3. However, paragraph 1 shall not apply, if the owner proves that the shipper failed to inform him of the hazardous nature of the substance, that he had no reasonable grounds to suspect that the particulars furnished by the shipper were inaccurate and that he had no reasonable means of checking these particulars. For the purposes of this paragraph the owner shall be liable for the act, neglect and default of any person rendering service in connexion with the operation of the ship, performed within the scope of his employment.]

CLAIMS AND ACTIONS

Article 13

1. Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within [three] years from the date at which the person suffering the damage knew or ought reasonably to have known of the damage. However, in no case shall an action be brought after [six] years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the [six] years' period shall run from the date of the first such occurrence.

née à la première phrase du présent paragraphe] et que la responsabilité du navire ou, respectivement, la responsabilité du chargeur est couverte dans les limites prescrites par la présente Convention. Ces certificats suivent d'aussi près que possible les modèles prescrits dans la présente Convention.

Article 11C

APPLICATION DE LA CONVENTION

1. Un Etat contractant prend les mesures voulues pour faire respecter les articles 11 et 11B par les propriétaires des navires battant son pavillon qui sont soumis à la Convention.

2. Un Etat contractant prend les mesures voulues pour faire respecter les articles 11A et 11B par les chargeurs de substances dangereuses dans les ports ou autres lieux de chargement ou de déchargement des cargaisons qui sont situés dans une zone relevant de sa juridiction.

3. Un Etat contractant veille, en vertu de sa législation nationale, à ce que les articles 11, 11A et 11B soient respectés à l'égard de tout navire soumis à la présente Convention, où qu'il soit immatriculé, qui touche ou quitte un port ou un autre lieu de chargement ou de déchargement des cargaisons situé dans une zone relevant de la juridiction de l'Etat contractant et à l'égard de toute substance dangereuse se trouvant à bord de ce navire.

4. Le propriétaire soumet à l'inspection des autorités compétentes tous les certificats prescrits en vertu de la présente Convention.

[Article 12

1. Le propriétaire s'assure qu'aucun lot de substances dangereuses n'est accepté pour être transporté à bord de son navire sans qu'un certificat ait été émis conformément aux dispositions de l'article 11A.

2. Si le propriétaire ne prouve pas qu'un tel certificat a été émis pour le lot en question ou s'il ne révèle pas l'identité du chargeur, il [est considéré comme étant aussi le chargeur aux fins de la présente Convention] [supporte également la responsabilité du chargeur en vertu de la présente Convention].

3. Toutefois, le paragraphe 1 ne s'applique pas si le propriétaire prouve que le chargeur a omis de l'informer de la nature dangereuse de la substance, qu'il n'avait pas de raisons valables de soupçonner que les indications fournies par le chargeur étaient inexactes et qu'il n'a pas eu la possibilité de vérifier aisément ces indications. Au sens du présent paragraphe, le propriétaire est responsable du fait, de la négligence et de la faute de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, rend un service lié à l'exploitation du navire.]

2. Notwithstanding paragraph 1, any right of recourse of the owner against the shipper and or the shipper against the owner shall in no case be extinguished before the expiry of a period of [six] months as from the date on which the person seeking recourse acquired knowledge of the bringing of an action against him under this Convention.

Article 14

1. Where an incident has caused damage [in the territory, including the territorial sea] of one or more Contracting States, or preventive measures have been taken, actions for compensation may only be brought in the courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

2. Each Contracting State shall ensure that its courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

3. After a fund has been constituted, either by the owner [according to the applicable law under Article 6] (7), or by the shipper in accordance with Article 8, the courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article 15

1. Where an action under Article 3 for compensation for damage has been brought against the owner of the ship carrying the hazardous substances before a competent court in a Contracting State, the claimant shall be entitled under the national law of that State to notify the shipper of the hazardous substances which have caused the damage of the proceedings. Where such notification has been made in accordance with the formalities required by the law of the court seized and in such time and in such manner that the shipper has been in fact in a position effectively to intervene as a party to the proceedings, any judgment rendered by the court in such proceedings shall, after it has become final and enforceable in the State where the judgment was given, become binding upon the shipper in the sense that the facts and findings in that

(7) The retention of this phrase will depend on the solution adopted in Article 6.

DEMANDES D'INDEMNISATION ET ACTIONS EN JUSTICE

Article 13

1. Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans un délai de [trois] ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de [six] ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque l'événement consiste en une succession de faits, le délai de [six] ans court à dater du premier de ces faits.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, tout droit de recours du propriétaire contre le chargeur ou du chargeur contre le propriétaire ne s'éteint en aucun cas avant l'expiration d'un délai de [six] mois à compter de la date à laquelle la personne qui fait usage de son droit de recours a eu connaissance d'une action formée contre elle en vertu de la présente Convention.

Article 14

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage [sur le territoire, y compris la mer territoriale] d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces Etats contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution d'un fonds, soit par le propriétaire [conformément à la loi applicable en vertu de l'article 6] (7), soit par le chargeur conformément à l'article 8, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article 15

1. Si une action en réparation de dommages est intentée aux termes de l'article 3 devant un tribunal compétent d'un Etat contractant contre le propriétaire du navire qui transportait les substances dangereuses, la loi nationale de l'Etat en ques-

(7) Le maintien de ce membre de phrase dépendra de la solution retenue à l'article 6.

judgment may not be disputed by the shipper even if the shipper has not actually intervened in the proceedings.

2. Each Contracting State shall ensure that the shipper shall have the right to intervene as a party to any legal proceedings instituted before a competent court of that State against the owner.

3. Except as otherwise provided by paragraph 1 the shipper shall not be bound by any judgment or decision in proceedings to which he has not been a party or by any settlement to which he is not a party.

4. Paragraphs 1 to 3 shall also apply respectively to the shipper or any other person providing financial security for his liability for damage in accordance with Article 11.

Article 16

1. Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 44 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

- (a) where the judgment was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgment recognized under paragraph 1 shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in the State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened .

Article 17

SUPERSESION CLAUSE

This Convention shall supersede any convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which the convention is opened for signature, but only to the extent that such conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such conventions.

tion doit permettre au demandeur de notifier cette action au chargeur des substances dangereuses qui ont causé le dommage. Si cette notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'Etat où se trouve le tribunal saisi en laissant au chargeur un délai suffisant pour pouvoir intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'Etat où il a été prononcé est opposable au chargeur, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

2. Chaque Etat contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le chargeur puisse se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite devant un tribunal compétent de cet Etat contre le propriétaire.

3. Sauf dispositions contraires du paragraphe 1, le chargeur n'est lié par aucun jugement ou autre décision à la suite d'une procédure judiciaire dans laquelle il n'est pas intervenu ni par aucun règlement à l'amiable auquel il n'a pas été partie.

4. Les paragraphes 1 à 3 s'appliquent aussi respectivement à l'assureur du chargeur et à toute personne qui fournit la garantie financière couvrant la responsabilité du chargeur pour dommages conformément à l'article 11.

Article 16

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 14 et qui est exécutoire dans l'Etat d'origine, où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf :

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fonds de la demande.

Article 17

CLAUSE DE REMPLACEMENT

La présente Convention l'emporte sur toutes les conventions qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

INTRODUCTION AND QUESTIONNAIRE
(December 1980)

**CARRIAGE OF HAZARDOUS
AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA**

INTRODUCTION

1. The second subject of the C.M.I. Conference to be held at Montreal during the last week of May 1981 will be the Liability and Compensation in connection with the carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea .

The Legal Committee of IMCO has been discussing this subject over the last few years, and hopes to have a draft of a Convention prepared for discussion at a Diplomatic Conference to be held in the autumn of 1982.

It is not intended that C.M.I. should come forward with a draft of its own. C.M.I. will discuss the subject with a view to providing assistance and advice to IMCO Legal Committee.

2. The Convention was originally conceived as a corollary to the oil pollution conventions, and the purpose was to provide compensation for the pollution of the seas by hazardous and noxious substances other than oil which might not be dealt with adequately by other instruments of national or international law. However, since the proposed Convention was first discussed, it has become clear that a number of states see great danger arising not only from pollution by hazardous substances, but also from fire and explosion on board ships carrying certain cargoes other than oil or from explosion of unladen tanker. This aspect of the scope of the Convention is still very much under discussion.

It is likely that the Convention will apply only to substances shipped in bulk.

3. Joined to this questionnaire is the text of draft articles for a Convention as at September 10, 1980.

As will be seen, many points are still between square brackets which means that opinion is very much divided. This does not mean, however, that the Governments Member-States of IMCO are bound by the texts which are not between square brackets. On the contrary, they will be free to vote at the Diplomatic Conference as they will deem appropriate.

INTRODUCTION ET QUESTIONNAIRE

(Décembre 1980)

TRANSPORT PAR MER
DE SUBSTANCES DANGEREUSES ET NOCIVES**INTRODUCTION**

1. Le second sujet de la Conférence du C.M.I. qui se tiendra à Montréal durant la dernière semaine de mai 1981, sera la responsabilité et l'indemnisation en liaison avec le transport par mer de substances dangereuses et nocives.

Le Comité Juridique de l'OMCI a discuté ce sujet au cours de ces dernières années et espère disposer d'un projet de Convention pour discussion à une Conférence diplomatique devant se tenir en automne 1982.

Il n'est pas envisagé que le C.M.I. présente un projet qui lui serait propre. Le C.M.I. discutera de ce sujet en vue de donner assistance et conseil au Comité Juridique de l'OMCI.

2. La Convention a été conçue à l'origine comme corollaire aux Conventions relatives à la pollution par hydrocarbures, le but poursuivi étant de procurer une indemnisation pour la pollution des mers par des substances dangereuses et nocives autres que les hydrocarbures; si elle n'était pas traitée de façon adéquate par d'autres dispositions légales nationales ou internationales. Toutefois, depuis que la Convention proposée a été discutée en premier lieu, il est apparu qu'un certain nombre d'Etats voient un grand danger découlant non seulement de la pollution par des substances dangereuses, mais aussi d'incendie et d'explosion se produisant à bord de navires transportant des cargaisons autres que des hydrocarbures ainsi que par l'explosion de navires citernes vides. Cet aspect de la portée de la Convention fait encore l'objet de sérieuses discussions.

Il est à prévoir que la Convention ne s'appliquera qu'aux substances chargées en vrac.

3. Le texte des projets d'articles d'une Convention, tels qu'ils se présentaient le 10 septembre 1980, est joint à ce questionnaire.

Comme on pourra le constater, de nombreux points figurent toujours entre crochets ce qui démontre que les opinions sont toujours bien divisées. Ceci ne signifie cependant pas que

4. In view of the availability of the provisional IMCO text it will not be necessary to set out here all problems that a legislator has to face in this field.

5. The Questionnaire which is set out hereunder has a very limited object only. In the first place, those countries which have already appointed a member in the International Subcommittee do not have to reply to the Questionnaire at all.

Secondly, the object of the Questionnaire really is to arouse interest in the subject. The International Subcommittee will come forward with a report in the first half of February, 1981. It is that report that will form the basis of the discussion in Montreal.

6. Answers should be sent to the C.M.I. Secretariate, with copy to: Mr. Alistair Groom, c/o Charles Taylor & Co, 120 Fenchurch Street, London EC3M 5HA, England.

J.C. SCHULTSZ,

Chairman

of the International Subcommittee (C.M.I.).

QUESTIONNAIRE

Question 1

Are there in your domestic law, whether statutory or judge-made, particular rules with respect to damage caused by hazardous and noxious substances (hereinafter: HNS) during maritime carriage, and, if so, which rules?

If not, is your domestic law with respect to damage caused by HNS based on fault (with or without a reversal of the burden of proof) or is it phrased in terms of a strict liability concept?

Question 2

In view of circumstances such as, e.g., the answer given to Question 1, the number of accidents caused by HNS that did occur or which might occur in your country, do you think there is a need for an international Convention containing rules with respect to liability for damage caused by HNS during maritime carriage?

In this connection, are there particular substances which you would like to see included in or excluded from a list or a definition of HNS to be inserted in such a Convention?

les Gouvernements des Etats membres de l'OMCI soient liés par les textes qui ne sont pas entre crochets. Au contraire, ils seront libres de voter à la Conférence diplomatique comme bon leur semblera.

4. Du fait que l'on dispose du texte provisoire de l'OMCI, il est superflu de s'étendre ici sur tous les problèmes que le législateur aura à considérer dans ce domaine.

5. Le questionnaire ci-dessous n'a qu'un objet très limité. En premier lieu, les pays qui ont déjà désigné un délégué à la Commission internationale ne devront pas y répondre du tout.

Secondement, le questionnaire a réellement pour but de soulever un intérêt pour ce sujet. La Commission internationale soumettra un rapport durant la première moitié de février 1981. C'est ce rapport qui sera la base de la discussion à Montréal.

6. Les réponses devront être envoyées au Secrétariat du C.M.I. avec copie à Mr. Alistair Groom, c/o Charles Taylor & Co., 120 Fenchurch Street, London EC3M 5HA, England.

J.C. SCHULTSZ,

Président

de la Commission internationale (C.M.I.).

QUESTIONNAIRE

Question 1

Existe-t-il dans votre loi nationale, soit statutairement ou par jurisprudence des règles particulières concernant les dommages causés par des substances dangereuses et nocives (ci-après HNS) à l'occasion de leur transport par mer et, le cas échéant, quelles sont-elles ?

Dans la négative, votre loi nationale relative aux dommages causés par des substances dangereuses et nocives est-elle basée sur la notion de faute (avec ou sans renversement du fardeau de la preuve) ou bien est-elle libellée suivant une conception de responsabilité objective ?

Question 2

En tenant compte de certaines circonstances comme par ex. la réponse donnée à la question 1, le nombre d'accidents produits ou susceptibles de se produire dans votre pays du fait des HNS, pensez-vous qu'il y ait une nécessité de Convention

Question 3

If a Convention were to be made, would you assume that liability (however defined) for damage caused by HNS during maritime carriage would be put on the shipowner or would you also be able to accept the idea of a system under which the shipper of HNS would, wholly or partially, bear liability?

In this connection, could you formulate what weight you, in answering the questions set out in the preceding sentence, did give:

- (a) to the existence of rules on limitation of shipowners' liability, particularly in the 1957 and 1976 Conventions;
- (b) the need for and/or practical possibilities of implementation of rules relating to
 - (i) compulsory insurance of shipper's liability and
 - (ii) limitation of shippers' liability.

internationale contenant des règles applicables à la responsabilité pour dommages causés par des HNS pendant leur transport maritime ?

A ce sujet, il y a-t-il des substances particulières que vous souhaiteriez voir incluses ou exclues d'une liste ou d'une définition de HNS introduite dans une telle convention ?

Question 3

Si une convention devait être conclue, considérez-vous que la responsabilité (peut importe sa définition) pour dommages causés par des HNS pendant le transport maritime devrait incomber au propriétaire du navire ou bien pourriez-vous accepter l'idée d'un système selon lequel le chargeur supporterait une responsabilité entière ou partielle ?

Enfin, pouvez-vous exprimer le poids que vous avez attaché, en répondant aux questions ci-dessus :

- (a) à l'existence des règles de limitation des propriétaires de navires particulièrement par les Conventions de 1959 et 1976 ;
- (b) à la nécessité et/ou aux possibilités pratiques d'ajouter des règles relatives à :
 - (i) l'assurance obligatoire de la responsabilité des chargeurs et
 - (ii) à la limitation de la responsabilité des chargeurs.

REPORT

CARRIAGE OF HAZARDOUS
AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA

The following report is based on discussions of this subject by the CMI International Sub-Committee, which consisted of the following members:

The Netherlands : Prof. Mr J.C. Schultsz (Chairman)
Canada : Mr V.M. Prager
United States : Mr T.R.H. Howarth
Sweden : Mr. L. Zetterman
France : Mr. P. Latron
Belgium : Mr P. Van Havre
Denmark : Mr. K. Pontoppidan
(alternative : Mr U.L. Rasmussen)
Eire : Mr D. McNulty
Federal Republic
of Germany : Dr E. Müller
United Kingdom : Mr A.J. Groom

INTRODUCTION:

1. CMI's decision to study this subject was taken at a moment when IMCO had already been working on it for some considerable time. On the one hand the effect thereof is to facilitate CMI's work because the main problems have been identified by IMCO. On the other hand, it creates some difficulties with respect to the policy of the Sub-Committee, in particular as to whether it is still a useful exercise to discuss the desirability of taking up the subject at all. However, as will be seen, we shall start our report with some observations addressed to this point as it was thought that it is CMI's function to let the voice of the business world be heard in government circles.

2. In its work the Sub-Committee, however, felt severely handicapped by the shortage of time available prior to the Montreal Conference. Response to our inquiries from the National Associations was slow to manifest itself. In no way can this report pretend to be a representative survey of opinions within the CMI. We can do no more than prepare in the best

RAPPORT
TRANSPORT PAR MER
DE SUBSTANCES DANGEREUSES ET NOCIVES

Le rapport ci-dessous reproduit est basé sur les discussions relatives à ce sujet qui ont eu lieu au sein de la Commission international du CMI., composée des membres dont la liste suit :

Les Pays-Bas	: Prof. M. J.C. Schultsz (Président)
Canada	: M. V.M. Prager
Etats-Unis	: M. T.R.H. Howarth
Suède	: M. L. Zetterman
France	: M. P. Latron
Belgique	: M. P. Van Havre
Danemark	: M. K. Pontoppidan (suppléant : M. U.L. Rasmussen)
Irlande	: M. D. McNulty
République Fédérale d'Allemagne	: Dr. E. Müller
Royaume-Uni	: M. A.J. Groom

INTRODUCTION

1. La décision du CMI d'étudier ce sujet a été prise à un moment où l'OMCI avait déjà consacré un temps considérable à ses travaux sur le même sujet. D'un côté la conséquence de cet état de chose est de faciliter le travail du CMI car les problèmes les plus importants ont été identifiés par l'OMCI. D'un autre côté, cela suscite quelques difficultés en ce qui concerne la politique de la Commission, en particulier sur le point de savoir si c'est encore un exercice utile de discuter s'il est souhaitable ou non d'examiner ce sujet. Toutefois, comme on le verra, nous commencerons notre rapport en présentant quelques observations sur ce point, car il a été considéré que c'est la fonction du CMI de faire entendre la voix des milieux d'affaires dans les cercles gouvernementaux.

2. Dans son travail, cependant, la Commission s'est trouvée durement handicapée par le manque de temps dont elle disposait avant la Conférence de Montréal. Les réponses à notre enquête de la part des Associations Nationales ont été longues à se manifester. Ce rapport ne peut prétendre en aucune façon à être une analyse représentative des opinions au sein du CMI.

possible way the general discussion of the subject which is to take place in Montreal. The Sub-Committee has adopted as the basis for its discussion the draft text for the proposed convention found in IMCO document LEG XLIV/2 dated 10th September 1980.

3. Which substances should form the subject matter of the proposed convention? It is interesting to note that, within IMCO this essential question is still undecided. Whereas in the case of the conventions dealing with oil pollution there was no doubt as to the type of cargo involved, it would seem that no such certainty exists here and this, of course, casts some doubt on the absolute necessity for the exercise. In this connection we would point out that we did not feel confident to discuss which material should be included as being inherently dangerous or noxious. However, the Sub-Committee agreed with the prevailing opinion in IMCO that for practical purposes the list should not be too extensive, although against this it was suggested that too small a list could pose problems of spreading the insurance risk.

Nevertheless we did discuss the question of whether the convention should be restricted to cargo carried in bulk or whether it should also apply to packaged cargo. Is there any statistical basis for defending either a narrow or a broad definition of HNS? The answer will probably be in the negative, although complaints about HNS cargoes passing through populated areas without sufficient protection would seem to apply mainly to bulk cargoes.

In the absence of any statistical data, the Sub-Committee wishes to draw attention to the fact that in at least two of the cases where substantial damage was caused the relevant cargo was not bulk cargo but packaged cargo. We refer to the Texas City explosion in 1947 and the Ocean Liberty case in the same year, both caused by Ammonium Nitrate Fertilizer in bags. There have also been a number of serious fires/explosions due to the hazardous properties of calcium hypochloride carried in drums. If the subject were to be approached purely from the angle of protection of the victims the definition of hazardous cargo ought not to be restricted to bulk cargo. However any decision to extend the scope of the convention so as to include packaged cargo would render the convention virtually unmanageable unless it were to put the entire liability on the shipowner, and even then there would still be severe practical problems.

Nous ne pouvons pas faire plus que préparer du mieux possible la discussion générale du sujet qui aura lieu à Montréal. La Commission a adopté comme base de ses discussions le projet de texte pour la Convention proposée qui se trouve dans le document de l'OMCI LEG XLIV/2 en date du 10 septembre 1980.

3. Quelles sont les substances qui seront l'objet de la Convention proposée ? Il est intéressant de noter que au sein de l'OMCI cette question essentielle n'est pas encore décidée. Tandis que, dans le cas des Conventions relatives à la pollution par les hydrocarbures il n'y avait pas de doutes en ce qui concerne la sorte de cargaison intéressée, il semblerait qu'une telle certitude n'existe pas ici et ceci, naturellement, jette quelque doute sur la nécessité absolue de cet exercice. A cause de cela nous indiquerons que nous n'avons pas confiance dans l'intérêt qu'il y aurait pour nous à discuter quelles substances seraient incluses comme étant en elles-mêmes dangereuses ou nuisibles. Cependant, la Commission est d'accord avec l'opinion qui prévaut à l'OMCI selon laquelle pour des raisons pratiques la liste ne devrait pas être trop large, bien que en sens contraire il a été suggéré qu'une liste étroite pourrait poser des problèmes quant à la répartition des risques d'assurance.

Néanmoins nous avons discuté le point de savoir si la Convention serait limitée aux cargaisons transportées en vrac ou si elle s'appliquerait également aux marchandises transportées en colis. Y a-t-il une quelconque base statistique pour défendre une définition large ou une définition étroite des substances nocives et dangereuses ? La réponse sera sans doute négative, bien que les plaintes relatives aux cargaisons traversant des régions habitées sans qu'existe une protection suffisante concernent principalement les cargaisons en vrac.

En l'absence de toutes données statistiques, la Commission souhaite attirer l'attention sur le fait que, dans au moins deux des cas où des dommages importants se sont produits, la cargaison en cause n'était pas une cargaison en vrac, mais une cargaison en colis. Nous nous référons à l'explosion de Texas City en 1947 et à l'affaire de l'Ocean Liberty, la même année, tous deux causés par des engrais au nitrate d'ammonium en sac. Il y a eu également un nombre important d'incendies ou d'explosions dues aux propriétés dangereuses de l'hypochlorure transporté en fûts. Si le sujet devait être abordé uniquement du point de vue de la protection des victimes, la définition des cargaisons dangereuses ne devrait pas se limiter aux cargaisons en vrac. Toutefois, toute décision d'étendre la portée d'application de la Convention de façon à y inclure des cargaisons en colis rendrait la Convention virtuellement impraticable à moins de mettre l'entière responsabilité sur l'armateur, et même dans ce cas il y aurait encore des problèmes pratiques difficiles.

4. It will be seen from the preceding paragraphs that we have assumed that the risks covered by the convention would include fire and explosion, partly because these may well be the most serious risks relating to the carriage of HNS, and also because the inclusion of these risks will enhance the value and acceptability of the convention. In this connection the Sub-Committee discussed the question of the inclusion of the risk of an explosion of an unladen tanker, and it was concluded that although some Members of the Sub-Committee thought that it would be desirable to have cases of explosions involving the residues of HNS included in the convention, explosions of unladen oil tankers would be better dealt with in a protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (CLC). The Sub-Committee did appreciate that this and other aspects of the present subject such as compulsory insurance might disturb the allocation of economic risks in pre-existing contracts, particularly time charters.

IS LEGISLATIVE ACTIVITY NECESSARY ?

5. Are the victims of an HNS incident sufficiently protected under the various national laws as they stand today ?

The question so formulated is not intended to reopen the discussion mentioned above in para. 3. Its intention is to examine whether the present domestic legal remedies are sufficient to provide adequate redress and compensation to victims.

Many legal systems are based — at least in the field of quasi-delictual liability with which we are mainly concerned here — on the concept of fault. A potential plaintiff has to make his choice as to which person or persons he will make his claim against and as to the facts or omissions on which he wishes to base his claim and of which, by so doing, he necessarily assumes at least a substantial part of the burden of proof. However, in at least one field a number of legislators in recent years have formed the opinion that a strict liability system should replace the system based on fault, namely that of products liability. Unfortunately, these new pieces of legislation differ considerably inter se with respect to the choice of the person who is held liable, and also with respect to the definition of

4. On aura compris, de ce qui a été dit dans les paragraphes précédents, que nous avons admis que les risques couverts par la Convention comprendraient les incendies et les explosions, en partie parce que ceux-ci peuvent bien être les risques les plus importants concernant le transport des marchandises dangereuses, et aussi parce que l'insertion de ces risques augmentera la valeur de la Convention, et ses chances d'être acceptée. En rapport avec cette question, la Commission a discuté le problème de l'insertion du risque d'explosion d'un pétrolier léger, et la conclusion adoptée fut que, bien que certains membres de la Commission aient pensé qu'il eut été souhaitable d'insérer dans la Convention les cas d'explosions impliquant des résidus de marchandises dangereuses, il vaudrait mieux traiter des explosions de pétroliers légers dans un protocole à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969). La Commission a pris en considération le fait que ceci et d'autres aspects du sujet considéré, tel que l'assurance obligatoire, serait susceptible de modifier l'allocation des risques dans les contrats en cours notamment en ce qui concerne les « time charters ».

EST-IL NECESSAIRE DE LEGIFERER SUR LE SUJET ?

5. Est-ce que les victimes d'un accident dû aux matières dangereuses sont suffisamment protégées aux termes des législations nationales telles qu'elles se présentent actuellement ?

La question ainsi formulée n'a pas pour but d'ouvrir à nouveau la discussion mentionnée ci-dessus au paragraphe 3. Elle est formulée dans l'intention d'examiner si les solutions légales existant actuellement dans les lois nationales suffisent à procurer une réparation et une indemnisation adéquates aux victimes.

Plusieurs systèmes législatifs sont basés — du moins dans le domaine de la responsabilité quasi-délictuelle qui nous intéresse particulièrement ici — sur le concept de faute. Un demandeur éventuel doit faire son choix pour savoir contre quelle personne ou quelles personnes il introduira son action et dont les actes ou les omissions seront les justifications de son action, et dont, en faisant ce choix, il assume nécessairement au moins une part substantielle du fardeau de la preuve. Cependant, au moins dans un certain domaine, un certain nombre de législateurs, ces dernières années, ont adopté l'opinion qu'un système de responsabilité stricte devrait remplacer le système basé sur la faute, c'est celui de la responsabilité pour les produits.

Malheureusement, ces nouvelles législations diffèrent considérablement entre elles en ce qui concerne le choix de la personne qui est tenue responsable, et aussi en fonction de la

products liability. To a certain extent it could, perhaps, be said that products liability is more concerned with defective products than with products which function properly but which are inherently hazardous (1). However, the risks attaching to the carriage of HNS would seem to be outside the scope of such legislation.

However that may be, within the Sub-Committee opinion was divided as to the necessity for legislative activity. On the one hand, it was argued that the present legislation sufficiently protected possible victims. Other Members thought that a new convention might help victims because they would be able to direct their claims against one person (always supposing of course, that the entire liability were put on one person only) and also because the defences available to at least some of the defendants would be limited in exchange for unbreakable limitation. The system would have to include compulsory insurance.

SHOULD IT TAKE THE FORM OF AN INTERNATIONAL CONVENTION DEALING WITH MARITIME CARRIAGE OF HNS ?

6. If it were to be assumed that some sort of legislative activity would be welcome, then the next point to be considered must be whether maritime carriage, which very often constitutes only part of the entire (through and onward) carriage, should be separated from inland navigation, rail, road and possible air carriage.

The answer is that this is obviously not desirable. If the victims are to be relieved of the duty of proving negligence by the carrier, then this should apply in the same way to all parts of the entire carriage and the victims should not be burdened (e.g. in cases where cargo was being transferred from a sea-going vessel into lighters), with a duty to prove that the incident happened while the cargo was in the custody of the maritime carrier.

(1) If a legislative text were to be made for HNS incidents, the relationship between such a text and national laws not only in the field of carriage but also with respect to liability in general and products liability in particular might well have to be considered very carefully. In Canada, USA and possible other states this may give rise to constitutional problems as the general liability and products liability laws are non-federal in nature.

définition de la responsabilité des produits. Dans une certaine mesure on pourrait, peut-être, dire que la responsabilité des produits concerne davantage les produits défectueux que ceux dont l'utilisation est correcte mais qui sont en eux-mêmes dangereux (1). Toutefois, les risques attachés au transport des marchandises dangereuses semblent être en dehors du domaine d'application d'une telle législation.

Cependant, on peut dire que, au sein de la Commission, l'opinion était divisée au sujet de la nécessité d'entreprendre l'étude d'une législation. D'une part, certains soutenaient que la législation existante protégeait suffisamment les victimes possibles. D'autres membres, d'autre part, pensaient qu'une nouvelle Convention pourrait aider les victimes parce qu'elles auraient la possibilité de diriger leurs actions contre une seule personne (en supposant, naturellement, que toute la responsabilité pèserait sur une seule personne) et également parce que les arguments valables contre certains au moins des défenseurs seraient limités en échange d'une limitation intangible. Le système devrait comprendre une assurance obligatoire.

FAUDRAIT-IL UNE CONVENTION INTERNATIONALE TRAITANT DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES DANGEREUSES ?

6. S'il était admis que quelque forme d'activité législative serait la bienvenue, alors le point suivant qui devrait être examiné serait celui de savoir si l'on considère comme souhaitable qu'un projet de Convention internationale soit élaboré traitant de la responsabilité résultant du transport par mer des marchandises dangereuses.

On peut se demander si le transport maritime, qui constitue souvent seulement une partie de la totalité du transport (direct et au-delà) devrait être séparé de la navigation intérieure, du chemin de fer, de la route ou éventuellement du transport par air.

La réponse est que, évidemment, cela n'est pas désirable. Si les victimes doivent être dispensées du devoir de prouver la faute commise par le transporteur, alors cela devrait s'appliquer de la même façon à toutes les parties du transport dans

(1) Si un texte législatif doit être établi pour les accidents dus aux marchandises dangereuses, les rapports entre un tel texte et les lois nationales, non seulement dans le domaine du transport mais aussi en considération de la responsabilité en général et de la responsabilité pour les produits en particulier pourraient bien nécessiter un examen très attentif. Au Canada, aux Etats-Unis et peut-être dans d'autres Etats ceci pourrait soulever des problèmes constitutionnels car la responsabilité, d'une manière générale et la responsabilité pour les produits sont traitées comme étant par leur nature des matières non-fédérales.

It is hardly necessary, however, to point out that so far no attempt to draw up a legislative text of such an all embracing nature has ever been successful (even supposing that it has been tried) and we shall not discuss the possibility any further here.

7. It is clear that the scope of carriage by sea must be defined, and IMCO have addressed their attention to this by defining "ship" as "any seagoing vessel and any seaborne craft of any type whatsoever carrying one or more hazardous substances...". However the convention as presently drafted would mean that an incident involving an HNS cargo on a seagoing vessel in an inland waterway would be covered by the convention and would therefore be dealt with in a different way from an incident involving the same cargo in the same place on an inland craft. This might suggest that further attention should be given to examining the desired scope of maritime carriage, and the inter-relation of the proposed convention with other legal texts dealing with inland carriage.

8. It was suggested in the Sub-Committee that the convention should by its terms be restricted to international carriage so as to exclude coastal shipping within one country.

LIMITATION OF THE SHIPOWNERS' LIABILITY

9. Any legislator dealing with shipowners' liability will be faced with the question of whether the shipowner should be able to limit such liability. There does not seem to be any difference of opinion on the necessity for the shipowner to be able to limit his liability in respect of incidents involving HNS. This does not mean however, that the new convention should contain rules dealing with the subject of limitation of the shipowners' liability. Even if no such rules were contained in the convention, it would still serve a useful purpose by creating a strict liability system, and possibly by putting liability on the shipper (as will be discussed below).

sa totalité et les victimes ne devraient pas supporter la charge de la preuve (par exemple dans le cas où la marchandise aurait été transférée d'un navire sur des allèges) et devoir prouver que l'accident s'est produit alors que la cargaison était sous la garde du transporteur maritime.

Il est à peine nécessaire, cependant, de souligner que jusqu'ici aucune tentative d'établir un texte législatif d'une telle envergure n'a jamais réussi (à supposer même que cela ait été tenté) et nous n'en discuterons pas davantage la possibilité ici.

7. Il est clair que le domaine du transport par mer doit être défini, et l'OMCI a examiné attentivement ce point en définissant le « navire » comme étant « tout bâtiment de mer et tout engin maritime de quelque type que ce soit transportant une ou plusieurs substances dangereuses... ». Toutefois, la Convention telle qu'elle est rédigée dans le projet actuel signifierait qu'un accident intéressant une cargaison de marchandises dangereuses sur un bâtiment de mer dans des eaux intérieures serait couvert par la Convention et serait par conséquent traité différemment qu'un accident concernant une cargaison analogue au même endroit sur un engin de navigation intérieure. Ceci pourrait conduire à considérer avec une plus grande attention le domaine d'application du transport maritime, tel qu'il paraîtrait souhaitable de le définir, et les relations de la Convention proposée avec d'autres textes légaux traitant du transport intérieur.

8. Il a été proposé, au sein de la Commission, que la Convention devrait être, dans ses termes, limitée au transport international de telle façon que soit exclu le trafic maritime à l'intérieur d'un seul pays.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE **DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE**

9. Tout législateur traitant de la responsabilité du propriétaire de navire devra aborder la question de savoir si le propriétaire de navire pourra limiter cette responsabilité. Il semble qu'il n'existe aucune différence d'opinion de la nécessité pour le propriétaire du navire de pouvoir limiter sa responsabilité pour des accidents intéressant des marchandises dangereuses. Ceci ne signifie pas, toutefois, que la nouvelle Convention devrait contenir des règles traitant le sujet de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire. Même si de telles règles ne figuraient pas dans la Convention, cela apporterait déjà un résultat utile que de créer un système de responsabilité stricte, et, éventuellement, de prévoir une responsabilité du chargeur (comme cela sera discuté plus loin).

There was in fact in the Sub-Committee a strong current of opinion according to which the entire subject of limitation of the shipowners' liability should remain exclusively governed by existing conventions, particularly the 1957 International Convention Relating to the Limitation of Owners of Sea-Going Ships and The 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. This would mean that the application of the convention would not lead to the establishment of a separate fund under the HNS Convention in order to avoid the proliferation of separate funds. This would also simplify the simultaneous application of the HNS Convention with existing laws on limitation of liability (see paragraph 10 below). If it should be thought that this would not sufficiently protect victims of HNS incidents then this might be an argument for requiring the shipper to provide further funds, as will be discussed in paragraph no. 11.

10. However, should the decision be made that the HNS carrier should put up a separate fund the difficult technical problem of the relationship between the new convention and existing international conventions on limitation of liability would arise as is made abundantly clear by the present IMCO draft for the convention.

It is possible that a separate fund would be in conflict with one of the principles of The 1976 Limitation Convention, whereby the Limitation Fund is to cover all claims not expressly excluded from that fund. Supposing, as seems likely, that the 1976 Convention were to come into force prior to the HNS Convention, it would seem that the only way to solve the problem would be to include provisions in the New HNS Convention which would both give priority to the HNS Convention over the 1976 Convention, and also limit the ability to ratify or adhere the HNS Convention to states who are parties only to the 1976 Limitation Convention and not to any other Convention on Limitation of Shipowners' liability.

THE PERSON(S) TO BE HELD LIABLE

11. In the Sub-Committee it was felt that it would be reasonable for the shipowner to be the person who carried the first layer of liability, providing that there would be a possibility

Il y eut, en fait, dans la Commission un fort courant d'opinion selon laquelle la totalité de la matière de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire devrait être exclusivement gouvernée par les Conventions existantes, particulièrement la Convention internationale de 1957 relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Ceci signifierait que l'application de la Convention ne conduirait pas à l'établissement d'un fonds séparé aux termes de la Convention sur les marchandises dangereuses en vue d'éviter la prolifération de fonds séparés. Ceci simplifierait également l'application simultanée de la Convention sur les marchandises dangereuses et des lois existantes sur la limitation de la responsabilité (voir paragraphe 10 ci-dessous). Si l'on considérait que cela ne protégerait pas suffisamment les victimes des accidents dus aux matières dangereuses, alors, cela pourrait être un argument pour exiger que le chargeur fournisse des fonds supplémentaires, comme cela sera discuté dans le paragraphe n° 11.

10. Cependant, s'il était décidé que le transporteur de marchandises dangereuses fournirait un fonds séparé, le problème technique serait difficile de la relation entre la nouvelle Convention et les Conventions internationales existantes sur la limitation de la responsabilité comme le montre clairement l'actuel projet de Convention de l'OMCI. Il est possible qu'un fonds séparé soit en conflit avec l'un des principes de la Convention de 1976 sur la limitation, selon laquelle le fonds de limitation doit couvrir toutes les créances qui ne sont pas expressément exclues de ce fonds. Supposons, comme cela paraît probable, que la Convention de 1976 vienne à entrer en vigueur avant la Convention sur les marchandises dangereuses, il semblerait que le seul moyen de résoudre le problème serait d'introduire des dispositions dans la nouvelle Convention sur les marchandises dangereuses qui, en même temps, donnerait la priorité à la Convention sur les marchandises dangereuses par rapport à la Convention de 1976, et aussi limiterait la possibilité de ratifier ou d'adhérer à la Convention sur les marchandises dangereuses à des états qui sont parties seulement à la Convention sur la limitation de la responsabilité de 1976 et pas à d'autres Conventions sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

LA PERSONNE OU LES PERSONNES QUI DOIVENT ETRE RESPONSABLES

11. Au sein de la Commission, il a paru raisonnable que ce soit le propriétaire du navire qui supporte le premier fardeau de la responsabilité, pourvu qu'il ait la possibilité de limiter sa

for him to limit his liability. Particularly on the hypothesis that there would be no separate fund for HNS victims it could conceivably be said that, in view of the nature of HNS incidents, further ways of compensation should be given to the victims, and in view of the fact that it is cargo interests who are those who obtain an economic benefit from trade in HNS, it is understandable that the opinion is fairly widely held that a part of the liability should be accepted by cargo interests. Furthermore it is believed that if this avenue is chosen, it should be combined with a system of compulsory insurance. However, the Sub-Committee is very well aware of the technical and practical difficulties of implementing such a system of cargo interests' liability and compulsory insurance.

Logically we should discuss at this point in our report first the liability of cargo interests, and then the compulsory insurance thereof. However we accept that one of the major difficulties concerning the liability of cargo interests, namely the determination of the person liable, will be overcome by the duty to provide an insurance certificate showing the name of the cargo interests involved (which for convenience we will call "The Shipper" — but see paragraph no. 12). However whereas it may not be too difficult to devise a workable system of compulsory insurance for shipowners' liability because of the limited number of ships involved and the existence of P & I Clubs, the situation would be entirely different as far as shippers are concerned. The actual effectuation of cargo interests' insurance very often takes place in an informal way. People whose main day-to-day work is not insurance may have authority to act for insurance companies as agents or sub-agents. There may be an open policy under which declarations are made without the insurance company knowing until later. If the situation were to remain unchanged it is doubtful whether an HNS system involving shipper's liability could work at all. It seems improbable that insurers would accept the risks which would be consequential upon certificates being issued in their name, without it being possible for them to have some effective supervision and control of the issue of those certificates. On the other hand the more goods and cargo interests which were involved in the application of the convention, the more it would be necessary for insurance companies to give authority to agents in all ports where HNS might be shipped, as otherwise the entire trade in HNS might be greatly hampered. It cannot be said that the Sub-Committee is absolutely convinced that a workable system could be devised; the drafting of such a system would certainly require further study. The only thing that can be said is that if packaged goods were included in the

responsabilité. En particulier, dans l'hypothèse qu'il n'existerait pas de fonds séparé pour les victimes d'accidents dus à des marchandises dangereuses, il pourrait être soutenu sérieusement que en vue de la nature des accidents dus aux matières dangereuses, d'autres moyens d'indemnisation pourraient être donnés aux victimes, et, tenant compte du fait que les intérêts de la marchandises sont ceux qui obtiennent un bénéfice économique du transport des marchandises dangereuses, il est compréhensible que l'opinion soit largement soutenue selon laquelle une partie de la responsabilité serait assumée par les intéressés à la marchandise. En outre, on croit que si cette voie est choisie, elle devrait être combinée avec un système d'assurance obligatoire. Cependant, la Commission est bien consciente des difficultés techniques et pratiques qu'il y aura dans la réalisation d'un tel système de responsabilité des intérêts de la cargaison et de l'assurance obligatoire.

Logiquement nous devrions discuter, à ce point de notre rapport, tout d'abord la responsabilité des intéressés à la cargaison, et ensuite l'assurance obligatoire de ceux-ci. Toutefois, nous acceptons le fait que l'une des plus grandes difficultés concernant la responsabilité des intéressés à la cargaison, c'est-à-dire la détermination de la personne responsable, seront résolues par le devoir de fournir un certificat d'assurance indiquant le nom des intéressés engagés à la cargaison (que, pour la commodité, nous appellerons « le chargeur » — mais voir paragraphe n° 12).

Toutefois, bien qu'il puisse ne pas être trop difficile de prévoir un système viable d'assurance obligatoire pour la responsabilité des propriétaires de navires à cause du petit nombre de navires intéressés et de l'existence des P. & I. Clubs, la situation serait totalement différente en ce qui concerne les chargeurs. La mise en œuvre véritable de l'assurance des intérêts de la cargaison s'effectue très souvent de façon informelle. Des gens dont le principal travail quotidien n'est pas l'assurance peuvent avoir autorité pour agir pour des compagnies d'assurance comme agents, ou sous-agents. Il peut exister une police flottante aux termes de laquelle des déclarations sont faites sans que la compagnie d'assurance ne le sache, sinon plus tard. Si la situation restait inchangée, il est douteux qu'un système relatif aux marchandises dangereuses impliquant une responsabilité du chargeur pourrait fonctionner le moins du monde. Il semble peu probable que les assureurs accepteraient les risques qui résulteraient du fait que des certificats seraient émis à leur nom, sans qu'il soit possible pour eux d'avoir un contrôle effectif de l'émission de ces certificats. D'un autre côté, plus il y aurait de marchandises et d'intéressés à la cargaison impliqués dans l'application de la Convention, plus il

convention and if the list of relevant cargoes were to be long, the technical difficulties might be further increased.

In this connection doubts have been expressed about the practical value of a system of compulsory insurance of shipper liability under which it would be sufficient to have insurance or other financial security "effected with an insurer or other person providing security approved for this purpose by any contracting state" (Article 11A paragraph 4). This would seem to give no real certainty as to the solvency and reliability of the insurer in question and one wonders whether a system for protection of victims based on such an uncertain basis would be of any real value.

12. The Sub-Committee also discussed whether it would be proper for the person indicated in the certificate of insurance as the insured to be mentioned in a general way as the person e.g. "Who it may concern", or similar wording, not unusual in cargo insurance. It was thought that the essential point in connection with compulsory insurance would be the existence of insurance for cargo's liability and not so much the identity of the interested party, so that, for the purpose of the action against insurer only, there would be no objection to having the shipper indicated in the way just mentioned. A further argument for this point of view could be that if a wrong name for the shipper had been given to the insurance company, this could not be used as a defence by the insurance company to a direct action by victims.

At present the IMCO text contains a presumption that the person indicated in the certificate shall be presumed to be the shipper. It is clear that if it were possible for the shipper to be mentioned in the general way suggested above, the presumption would not be of assistance (except in cases where the the shipper is in fact mentioned by name).

13. If, contrary to what has been discussed in paragraph 12 above, the person to be liable on the cargo side has to be mentioned specifically on the certificate, the question of the definition to be given of "The Shipper" within the meaning of the convention will still arise if in fact the "Shipper" in particular cases is not mentioned by name. The IMCO draft defines the shipper as "The person on whose behalf or by whom as principal the hazardous substance is delivered for carriage". Doubts were expressed as to whether this would give a sufficiently clear indication to victims as to who to sue in the

serait nécessaire, pour les compagnies d'assurance de donner des pouvoirs à des agents dans tous les ports où des marchandises dangereuses pourraient être chargées, car autrement c'est tout le trafic des marchandises dangereuses qui pourrait être gravement gêné. On ne peut pas dire que la Commission est absolument convaincue qu'un système viable pourrait être mis au point ; la rédaction d'un tel système nécessiterait certainement une étude plus approfondie. La seule chose qui puisse être dite est que, si les marchandises en colis étaient comprises dans la Convention, et si la liste des marchandises intéressées devait être longue, les difficultés techniques pourraient être encore augmentées.

A cause de cela, des doutes ont été exprimés au sujet de la valeur pratique d'un système d'assurance obligatoire de la responsabilité du chargeur selon lequel il suffirait d'avoir une assurance ou une autre sûreté financière « traitée avec un assureur ou une autre personne procurant une sûreté approuvée dans ce but par tout état contractant » (Article 11A paragraphe 4). Ceci semblerait ne pas donner une véritable certitude en ce qui concerne la solvabilité et la fiabilité de l'assureur en question et on se demande si un système pour la protection des victimes basé sur des fondements aussi incertains serait de quelque réelle valeur.

12. La Commission a également discuté le point de savoir s'il serait convenable, pour la personne indiquée dans le certificat d'assurance comme étant l'assuré d'être désigné d'une façon générale comme la personne, par exemple, « Que cela peut concerner », ou une appellation similaire, qui n'est pas inhabituelle dans l'assurance faculté. On a pensé que le point essentiel, en rapport avec l'assurance obligatoire, serait l'existence de l'assurance pour la responsabilité de la marchandise et pas tellement l'identité de la partie intéressée, de telle façon que, pour ce qui touche à l'action contre l'assureur seulement, il n'y aurait pas d'objection à avoir l'indication du chargeur de la façon qui vient d'être indiquée. Un argument supplémentaire pour ce point de vue pourrait être que si un nom erroné était donné par le chargeur à la compagnie d'assurance, ceci ne pourrait être utilisé comme une défense par la compagnie d'assurance à l'encontre d'une action directe par les victimes.

Pour le moment, le texte de l'OMCI contient une présomption que la personne indiquée dans le certificat sera présumée être le chargeur. Il est clair que s'il était possible que le chargeur soit mentionné sous la désignation générale suggérée ci-dessus, la présomption ne serait d'aucun secours (excepté dans les cas où le chargeur est en fait mentionné par son nom).

hopefully rather exceptional cases where there were no effective action against the insurance company. For instance in the case of FOB sales it was not clear whether the person liable would be the FOB seller or the FOB buyer.

LIMITATION OF LIABILITY OF THE SHIPPER

14. In the IMCO draft, there are provisions for limitation of liability of the shipper. In these provisions it is stated that the liability of the shipper shall be limited to a certain sum in respect of any one incident. Whilst the Sub-Committee accepted that it would hardly be feasible or justifiable to determine the amount of the shipper's liability on the basis of the tonnage of the carrying ship, as is the case with the shipowner's liability, doubts were expressed as to the practical value of the solution now chosen by IMCO. In particular it was doubted whether the amount should be exactly the same irrespective of the nature of the goods and irrespective of the quantity of the goods.

15. With respect to the limitation of the shipper's liability the question was discussed as to when the limitation should be breakable. Whereas it was accepted that the limits would be broken in the cases of intentional fault on the part of shipper, doubts were expressed as to the acceptability of the suggestion made by some delegations in IMCO that the shipper should be denied the right to limit if he failed to inform the shipowner of the hazardous nature of the substance and failed to comply with his obligation to maintain insurance. With respect to the case where the shipper fails to inform the shipowner of the hazardous nature of the substance it was thought that this would be going much too far in view of the possibility that the failure to so inform the shipowner might be caused by an unintentional omission by a subordinate person in the shipper's company. If the draft were to contain any rule at all of this nature, it should be restricted to cases of intentional misdescription of the goods. As far as the insurance obligation is concerned it was thought that this should be enforced by penal sanctions rather than by denial of the right of limitation. (But c.f. *infra* paragraph 16).

13. Si, contrairement à ce qui a été discuté dans le paragraphe 12 ci-dessus, la personne qui doit être responsable du côté de la marchandise doit être mentionnée précisément sur le certificat, la question de la définition qui doit être donnée du « Chargeur » au sens de la Convention se posera encore si, en fait, le chargeur dans des cas particuliers n'est pas mentionné par son nom. Le projet de l'OMCI définit le chargeur comme « la personne au nom de qui ou par qui, comme mandataire, la substance dangereuse est remise pour être transportée ». Certains ont exprimé des doutes sur le point de savoir si cela donnerait une indication suffisamment claire aux victimes au sujet de qui ils devaient poursuivre, dans les cas heureusement exceptionnels, où il n'y avait pas de possibilité d'agir effectivement contre la compagnie d'assurance. Par exemple, dans le cas de ventes FOB il n'était pas clairement exprimé si la personne responsable serait le vendeur FOB ou l'acheteur FOB.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DU CHARGEUR

14. Dans le projet de l'OMCI, il y a des dispositions pour la limitation de la responsabilité du chargeur. Dans ces dispositions, il est établi que la responsabilité du chargeur sera limitée à une certaine somme pour chaque accident. Tandis que la Commission a accepté qu'il serait difficilement réalisable ou justifiable de déterminer le montant de la responsabilité du chargeur d'après le tonnage du navire transporteur, comme c'est le cas avec la responsabilité du propriétaire de navire, certains ont exprimé des doutes sur la valeur pratique de la solution actuellement choisie par l'OMCI. En particulier, on s'est demandé si le montant devrait être exactement le même sans tenir compte de la nature des marchandises et sans tenir compte de la quantité de marchandises.

15. En ce qui concerne la limitation de la responsabilité du chargeur, la question fut discutée de savoir quand la limitation pourrait être refusée. Tandis qu'il fut accepté que les limites puissent être refusées dans les cas de faute intentionnelle de la part du chargeur, des doutes furent exprimés en ce qui concerne la possibilité d'accepter la suggestion faite par quelques délégations à l'OMCI que le chargeur se voit refuser le droit de limiter sa responsabilité s'il manque à l'obligation d'informer le propriétaire du navire de la nature dangereuse de la substance et s'il manque à son obligation de maintenir une assurance. Dans le cas où le chargeur manque à l'obligation d'informer le propriétaire du navire de la nature dangereuse de la substance, il a été estimé que cela serait aller beaucoup trop loin étant donné la possibilité qu'un tel défaut d'information du propriétaire du navire pourrait être causé

ENFORCEMENT OF THE SYSTEM OF COMPULSORY INSURANCE OF THE SHIPPER

16. In the preceding paragraphs a few remarks have already been made with respect to the effective value of the possibility for the victim to lodge a claim against cargo interests or their insurers — e.g. doubts have been expressed as to the value of certificates of insurance issued by some insurance companies under some conditions. We will not repeat those observations here but would like to make a few more observations on the effectiveness of a system which is based on the duty of a shipper to take out liability insurance.

In view of the heavy financial burden connected with the premium it may well be that shippers will try to get their cargoes carried without proper insurance. There should certainly be penal sanctions for shippers who fail to comply with their obligations but it is not at all certain whether these will be effective. (e.g. in cases where the shipper is located in a non-contracting state). The logical answer to the foregoing would seem to be to have penal sanctions against the shipowner and to prevent the ship carrying the HNS from entering territorial waters. However, neither of these solutions would seem to be enforceable in practice. A ship may have started loading before the shipowner will be aware of what is to be the cargo in the various holds (although this is not likely in the case of bulk cargoes) and it may be doubted whether it will always be possible for the shipowner to take effective steps against the shipper, particularly in cases where loading takes place in a non-contracting state. At the other end of the voyage it may be practically impossible for all countries through which transit of the ship takes place to effectively check the existence of insurance prior to entry of the ship into territorial waters. Measures which might conceivably be taken in the case of oil are not necessarily also feasible in the case of HNS.

GEOGRAPHICAL SCOPE OF APPLICATION

17. The Sub-Committee has considered Article 2 of the IMCO draft and has formed the opinion that the Convention should apply (a) to damage caused in the territory, including the territorial sea, of a contracting state and (b) to preventive measures wherever taken to prevent or minimise such damage. The convention should not also apply in areas where states have sovereign rights over natural resources.

par une omission non intentionnelle par un subordonné de la compagnie ayant la qualité de chargeur. Si le projet devait contenir quelque règle que ce soit de cette nature, cela devrait être limité à des cas de fausse description des marchandises intentionnelle. Dans la mesure où l'obligation d'assurance est intéressée, on a pensé que cela devrait être sanctionné pénalement plutôt que par le refus du droit à la limitation (Mais cf. infra paragraphe 16).

MISE EN ŒUVRE

DU SYSTEME D'ASSURANCE OBLIGATOIRE DU CHARGEUR

16. Dans les paragraphes précédents, un certain nombre de remarques ont déjà été faites au sujet de la valeur effective de la possibilité pour la victime d'introduire une action contre les intéressés à la cargaison ou leurs assureurs — par exemple des doutes ont été exprimés en ce qui concerne la valeur des certificats d'assurance émis par certaines compagnies d'assurance selon certaines conditions. Nous ne répétons pas ces observations ici mais nous aimerions faire quelques remarques supplémentaires sur l'efficacité d'un système qui est basé sur le devoir, pour un chargeur, de contracter une assurance de responsabilité. Etant donné le lourd fardeau financier lié à la prime, il se pourrait bien que les chargeurs essaient de faire transporter leurs marchandises sans qu'elles soient convenablement assurées. Il devrait certainement y avoir des sanctions pénales pour les chargeurs qui manquent à leurs obligations, mais il n'est pas du tout certain si celles-ci seraient efficaces (par exemple dans le cas où le chargeur est situé dans un état non contractant). La réponse logique, pour l'avenir semble devoir être de prévoir des sanctions pénales contre le propriétaire du navire et d'empêcher le navire transportant des marchandises dangereuses de pénétrer dans les eaux territoriales. Toutefois, aucune de ces solutions ne paraît être réalisable en pratique. Un navire peut avoir commencé à charger avant que le propriétaire du navire sache ce que seront les marchandises disposées dans les diverses cales, (quoique cela n'est pas probable dans le cas de cargaison en vrac), et on peut douter qu'il soit toujours possible pour le propriétaire du navire de prendre des mesures efficaces contre le chargeur, particulièrement dans les cas où le chargement a lieu dans un état non contractant. A l'autre bout du voyage, il peut être pratiquement impossible pour tous les pays que touchera le navire de vérifier efficacement l'existence de l'assurance avant l'entrée du navire dans les eaux territoriales. Les mesures qu'on peut imaginer dans le cas des hydrocarbures ne sont pas nécessairement réalisables dans le cas des substances dangereuses.

IN CONCLUSION

18. We have tried in the foregoing paragraphs to summarise the position of the discussions within CMI. It will be seen that many of the problems which have been discussed relate to practicalities of including the shipper and his insurers within liability under the convention. Whilst these practical problems are grave, a number of people within the Sub-Committee felt that the problems were by no means insuperable and that solutions could and would be found when the convention entered into force.

On the other hand, in view of the above uncertainties as to how the Convention would be implemented in practice and the limitations on the scope of its operation, there are some members of the Sub-Committee who believe that further extensive study is necessary to determine whether it constitutes an improvement over existing law or whether it merely constitutes additional economic costs to the transport of the goods without any real benefit.

As CMI came in very late and had just started to make up its mind, it was not possible to present clear-cut and agreed solutions to the Montreal Conference. We do hope, however, that national associations will give serious thought to the matter so that a fruitful discussion can take place at Montreal, and, hopefully, some useful suggestions can be agreed at that time.

Amsterdam, February 1981.

J.C. SCHULTSZ

DOMAINE D'APPLICATION GEOGRAPHIQUE

17. La Commission a examiné l'article 2 du projet de l'OMCI et s'est fait une opinion selon laquelle la Convention devrait s'appliquer (a) à des dommages causés dans le territoire, y compris la mer territoriale, d'un état contractant et (b) à des mesures préventives où qu'elles soient prises pour prévenir ou limiter un tel dommage. La Convention ne devrait pas s'appliquer à des zones où les états ont des droits souverains sur des ressources naturelles.

EN CONCLUSION

18. Nous avons essayé, dans les paragraphes ci-dessus, de résumer la position des discussions au sein du CMI. On voit que plusieurs des problèmes qui ont été discutés sont relatifs à la possibilité pratique d'introduire le chargeur et ses assureurs dans le système de responsabilité selon la Convention. Tandis que ces problèmes pratiques sont graves, un certain nombre de gens, dans la Convention, ont considéré que les problèmes n'étaient en aucune façon insurmontables et que des solutions pouvaient et seraient trouvées quand la Convention entrerait en vigueur.

D'autre part, étant donné les incertitudes ci-dessus décrites sur le point de savoir comment la Convention serait mise en œuvre en pratique, et les limitations sur le domaine de son application, il y a certains membres de la Commission qui croient qu'une étude approfondie devrait nécessairement être effectuée pour déterminer si elle constituerait un progrès par rapport à la loi existante ou si elle constituerait simplement une dépense supplémentaire pour le transport des marchandises sans aucun bénéfice réel.

Comme le CMI est intervenu très tardivement, et a seulement commencé à se faire une opinion, il n'était pas possible de présenter des opinions nettes et des solutions ayant recueilli un accord pour la Conférence de Montréal. Nous espérons, cependant, que les Associations Nationales penseront sérieusement à la question de façon que puisse avoir lieu, à Montréal, une discussion fructueuse et que, comme nous l'espérons, des suggestions utiles pourront être adoptées à ce moment-là.

Additional copies of the booklet may be purchased at the price of B.Fr. 350.— or US \$ 10.— at the C.M.I. headquarters either before or after the Montreal Conference or at the Office of the C.M.I. Secretariat at and during the Conference.

D'autres exemplaires de l'opuscule peuvent être achetés au prix de Fr.B. 350.— ou \$ US. 10.— au siège du C.M.I., avant ou après la Conférence de Montréal ou au bureau du secrétariat du C.M.I. à et pendant la Conférence.

Impr. E. HEYVAERT & Fils
(s.p.r.l.)
Rue de la Victoire, 102
1050 Bruxelles

C.M.I. DOCUMENTATION

Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat of the International Maritime Committee, C/o Messr. Heny Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B-2000 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, B-2000 Antwerpen, Belgique.