INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1969

III

TOKYO

(1)

CONVENTIONS - PARTICIPANTS

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

CONFERENCE DE TOKYO

TOKYO CONFERENCE

BUREAU DE LA CONFERENCE
OFFICERS OF THE CONFERENCE

Président/President :	M. Albert LILAR
Vice-Présidents :	Mr Cyril T. MILLER
Vice-Presidents :	Mr Teruhisa ISHII
Membres/Members :	The Rt. Hon., The Lord DEVLIN
	M. Etienne GUTT
	M. Walter MULLER
	Mr Kaj PINEUS
	Mr Hisashi TANIKAWA
	M. Carlo VAN DEN BOSCH
Secrétaire/Secretary :	M. Léo VAN VARENBERGH

LISTE DES PARTICIPANTS
LIST OF ATTENDANCE

ARGENTINE
Association Argentine de Droit Maritime

M. Alberto C. CAPPAGLI, Président, Association Argentine de Droit Maritime, Avocat, 25 Mayo 293, Buenos Aires.

M. Carlos GARCIA TERAN, Avocat, Sarmiento 1371, Buenos Aires.

M. José D. RAY, Avocat, Professeur de Droit Maritime, Faculté de Droit, Buenos Aires, 25 de Mayo 489, piso 5°, Buenos Aires.

BELGIQUE
Association Belge de Droit Maritime

M. Walter BENTEIN, Conseil juridique, Administration de la Marine, Ministère des Communications, 8, Florisstraat, Antwerpen.

M. René M. BOSMANS, Secrétaire du Conseil d'Administration, Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) s.a., 61, St.-Katelijnevest, Antwerpen.

M. Claude F. BUISSERET, Chargé de Cours à l'Université de Bruxelles, Avocat, Gounodstraat 2A, Antwerpen.

M. Fernand J. COLLIN, Président du Conseil d'Administration, Kredietbank S.A., Antwerpen, Schoenmarkt 31, Torengebouw, Antwerpen.

M. Robert DE SMET, Professeur, Faculté de Droit, Université de Louvain, 100, Avenue Franklin D. Roosevelt, Bruxelles 5.

M. Albert J.A. DUCHENE, Dispacheur et Agent d'avarie, Firme Henry Voet-Génicot, Secrétariat Administratif, 17, Borzestraat, Antwerpen.

M. Leslie S. FLETCHER, Partner, Langlois & Co. Antwerp Average Adjusters Average & Solicitors Agents, 29, Lange Nieuwstraat, Antwerpen.

M. Etienne GUTT, Simont, Gutt & Simont, Secrétaire Général, Comité Maritime International, 206, Avenue de Messidor, Bruxelles 18.

M. Albert LILAR, Avocat, Sénateur, Professeur, Université de Bruxelles, Président, Comité Maritime International, Président, Association Belge de Droit Maritime, 33, Jacob Jordaenstraat, Antwerpen.

M. Thierry MUULS, Attaché d'Ambassade, Ambassade de Belgique à Tokyo, 2, 5-bancho, Chiyoda-ku, Tokyo.

M. André VAES, Avocat, 1, Van Schoonbekestraat, Antwerpen.

M. Carlo VAN DEN BOSCH, Avocat, Secrétaire Général, Comité Maritime International, Secrétaire Général, Association Belge de Droit Maritime, 30, Schermerstraat, Antwerpen.

M. Léo VAN VARENBERGH, Dispacheur, Secrétaire Général, Comité Maritime International, Firme Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, Antwerpen.

Mlle Hélène SCHRYNEMAKERS, Secrétaire au Secrétariat Administratif du C.M.I., Firme Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, Antwerpen.

CANADA

Canadian Maritime Law Association

Mr Melvyn G. ANGUS, President, Lunham & Moore Limited, 455 Craig St., West, Montreal 126, P.Q.

Mr W. David ANGUS, Partner, Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, 1155 Dorchester Blvd. West, Montreal 102.

Mr William BAATZ, Senior Vice President, Saguenay Shipping Limited, 7th Floor, 1060 University Street, Montreal 3.

Mr John R. CUNNINGHAM, Advocate; Partner, Macrae, Montgomery, Macrae, Hill & Cunningham, 308 Bank of Nova Scotia Building, 602 West Hastings Street, Vancouver 2, B.C.

Mr A. Stuart HYNDMAN, Avocate, Partner, Messrs. McMaster, Meighen, Minnion, Patch & Cordeau, President, Canadian Maritime Law Association, 129 St. James Street West, Montreal.

Mr Léon LALANDE, Q.C., Advocate, Member, Lalande, Brière & Paquette, 276 St. James Street (Room 707), Montreal.

Mr L.S. REYCRAFT, Q.C., Advocate, Partner, Beauregard, Brisset & Reycraft, Suite 600, 620 St. James St. West, Montreal 3.

Mr David Brander SMITH, Barrister & Solicitor, 675 West Hastings Street, Vancouver 2, B.C.

Mr Arthur J. STONE, Advocate, Messrs. Wright & McTaggart, Suite 600, 365 Bay Street, Toronto, Ontario.

DENMARK

Danish Branch of Comité Maritime International

Mr Bjarne FOGH, Vice President, A.P. Møller, 8, Kongens Nytorv, DK-1098 Copenhagen K.

Mr Fleming F. HASLE, General Counsellor, The East Asiatic Company Ltd., 2 Holbergsgade, 1099 Copenhagen.

Mr Niels B. KAMPER, Deputy Managing Director, Danish Shipowner's Association, Amaliegade 33, 1256 Copenhagen K.

Mr Allan PHILIP, Professor, University of Copenhagen, Høyrupsalle 39, 2900 Hellerup.

Mr Nils H. SCHAUMBURG, Manager, Baltica Insurance Co., Bredgade 40, Copenhagen.

Mr André M. SORENSEN, Advocate, Defence Club Manager, Fredriksborggade 15, 1360 Copenhagen.

Mr Soren M. THORSEN, Advocate, Reumert, Vilstrup, Thorsen, Hansen & Hjalsted, 17, Frederiksgade, Copenhagen K.

EQUATEUR

Association Equatorienne de Droit Maritime

M. Bolivar OQUENDO H. Minister of the Embassy of Ecuador, Foreign Service of Ecuador, Azabu Sky Mansion, Rm. 107, 19-13-3, Minami Azabu, Minato-ku, Tokyo.

M. Rafael SUAREZ VEINTIMILLA, Avocat, Quito Ecuador, P.O. Box 2539.

M. Ramon VELA COBOS, Avocat, Président, Association Equatorienne de Droit Maritime, Chimborazo 412 — Casilla 6371, Guayaquil.

ESPAGNE

Association Espagnole de Droit Maritime

M. Manuel ALVAREZ TOME, Industriel et Courtier maritime,GarciaOlloqui 10, Vigo.

M. Fernando G. DIAZ, Sous-directeur, La Union el Fenix Español, Alcala, 39 — Madrid 14.

M. José L. GONI, Avocat, Joaquin Costa 53, Madrid.

M. Pedro LAMET OROZCO, Président - Directeur Général, « Comisariado Español Maritimo » Serrano, 63, 1°. izda.-Madrid, 6.

M. José M. LOSADA, Conseil juridique, Comisariado Español Marítimo, Fernando el Católico, 17, Madrid - 15.

M. Antonio POLO DIEZ, Professeur Ordinaire de Droit Commercial, Avocat, Directeur de la Cátedra Consulado del Mar, C/Valencia, n° 176, Barcelona.

FINLAND

International Maritime Committee — Finland Branch

Mr Bertel V. APPELQVIST, Lawyer, Finland Steamship Company Ltd. P.O. Box 13030, Helsinki 13.

Mr Voitto V. SAARIO, Judge, Supreme Court, P. Hesperiankatu 13 B, Helsinki 26.

FRANCE

Association Française du Droit Maritime

M. Claude BOQUIN, Sous-directeur général, S.A. Louis Dreyfus & Cie, 6, Rue Rabepais, Paris 8°.

M. Pierre BOULOY, Avocat, 3, rue Jean Goujon, Paris 8°.

Mme Madeleine A. CHAUVEAU, Professeur, 2 Avenue H. Russell, 64 Pau.

M. Paul CHAUVEAU, Président d'Honneur, Association Française du Droit Maritime, Villa Larrecq, 64 Espoey.

M. Albert DESCOURS, Délégué Général, Chambre Syndicale de la Sidérurgie du Nord, 19 Place Froissart, Valenciennes.

M. Claude DOUAY, Secrétariat Général de la Marine Marchande, 3 place de Fontenoy, Paris 7e.

M. Pierre EMO, Avocat, 6 bis Rue Thiers, 76 Rouen.

M. James P. GOVARE, Avocat, Président honoraire, Association Française du Droit Maritime, Président d'honneur, Association de Droit International, Ancien Président de l'Académie de Marine, 5, rue de Lasteyrie, Paris 16e.

M. Raymond G. HOUDAYER, Secrétaire Général, French Shippers' Council, 5 rue de Stockholm, Paris-8e.

M. Pierre LATRON, Secrétaire Général, Comité des Assureurs Maritimes de Paris, 24, rue Saint-Marc, Paris 2e.

Melle Claire LEGENDRE, Chef de service, Comité des Assureurs, 45 rue de Sèvres, Paris 6e.

M. Emmanuel du PONTAVICE, Professeur, Faculté de Droit et des Sciences économiques de Nantes, 27 Rue de Fleurus, Paris-6e.

M. Jacques E. POTIER, Directeur, Cie Maritime des Chargeurs Réunis, 3, Boulevard Malesherbes, 75 - Paris 8e.

M. Jacques VILLENEAU, Avocat à la Cour de Paris, 39 Rue Scheffer, Paris 16e.

M. Jean L. WAROT, Avocat, Président, Association Française du Droit Maritime, 71 Boulevard Raspail, Paris 6e.

GERMANY

German International Maritime Law Association

Mr Hans C. ALBRECHT, Advocate, Rae, Drs. Hasche, Albrecht, Fischer-Zernin, Vogeler, I., Drobnig, Neubauer, Katharinenstrasse 13, V, Hamburg 11.

Mr Gerhard O.E. BREUER, Deputy Director, Shipping Dept., Federal Ministry of Transport, Bernhard Nocht Str. 78 (BVM), 2 Hamburg 4.

Mr Gerd COELER, Advocate, 2 Hamburg 11, Bei den Mühren 1.

Mr Wolfgang DEHN, Manager of Legal and Insurance Department, Norddeutscher Lloyd, c/o Norddeutscher Lloyd, Gustav-Deetjen-Allee 2/6, 28 Bremen.

Mr Edzard W.O. DETTMERS, Attorney-at-Law and Notary Public, Drs. O. Dettmers, F. Strube, F. Rosenkranz, R. Blaum, J. Dettmers, E. Dettmers, Vice President, German International Maritime Law Association, 5/6 Herrlichkeit, Bremen.

Mr Eberhard von dem HAGEN, Legal Adviser, Hamburg-Amerika Linie, Ballindam 25, Hamburg.

Mr Walter HASCHE, Managing Director, Deutsche Schiffbeleihungs-Bank, Aktien-Gesellschaft, and Rechtsanwälte Dres. Hasche, Albrecht, Fischer-

zernin, Vogeler, I. Drobnig, Neubauer, President, German International Maritime Law Association, Katharinenstrasse 13 - 2 Hamburg 11.

Mr Rolf HERBER, Legal Advisor, Federal Ministry of Justice, Department for Commercial and Maritime Law, Federal Ministry of Justice, Bonn.

Mr Jürgen HUBENER, Representative, Deutscher Transport-Versicherungs-Verband, 2 Hamburg 11, Rödingsmarkt 16.

Mr Günter KOHLER, Lawyer, Domshof 17, Bremen, P.O. Box 1049.

Mr Bernd KROGER, Manager, German Shipowners' Association, Secretary, German Maritime Law Association, 6, Esplanade, Hamburg 36.

Mr Heinz KUHL, P. & I. Club correspondent at Bremen, J. & K. Brons, Bremen, Am Wall 192.

Mr Otto Rud. von LAUN, Attorney-at-law, Partner, Doctores v. Laun & E. Wenge, Attorneys-at-Law, Hamburg 1, Rathausmarkt 19.

Mr Hans G. ROHREKE, Manager, German Shipowners' Association, 51, Abteistrasse, Hamburg 13.

Mr Gerhard E. SCHNITTER, Partner, Dres. Pflüger Schön Pärn Schnitter Rabe, lawyers of Hamburg, 1 Alstertor, Hamburg 1.

Mr Heinrich M.C. WOLPER, Partner, Law-Office of Dr. Löning, Dr. Ahlers, V. Schottelius, H. Wölper, Dr. Bulling, Rechtsanwalt, Hinter dem Schütting, Bremen.

Mr Alfred K. ZIMBEHL, Referent im Deutschen Industrie und Handelstag, 53 Bonn, Adenauerallee 148.

GREAT BRITAIN

British Maritime Law Association

Mr William R. BIRCH-REYNARDSON, Partner, Thos. R. Miller & Son, Manager, United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited, 14/20, St. Mary Axe, London E.C. 3.

Mr Kenneth A. BOOT, The Institute of London Underwriters, c/o Indemnity Marine Assurance Co., Ltd., 4 Fenchurch Avenue, London E.C. 3.

Mr Christopher H. BROTHERTON, Member, Association of Average Adjusters of the United Kingdom, c/o Hogg, Lindley & Co., Palmerston House, Bishopsgate, London, E.C. 2.

Mr Simon A. COTTON, Assistant General Manager, Chamber of Shipping of the United Kingdom, 30/32, St. Mary Axe, London, E.C. 3.

The Rt. Hon., The Lord DEVLIN, Patrick A., President, British Maritime Law Association, West Wick House, Pewsey, Wiltshire.

The Rt. Hon., The Lord DIPLOCK, Kenneth, Vice President, British Maritime Law Association, 1, Crown Office, Row, London E.C. 4.

Mr Harvey F. DUDER, Underwriter, Lloyds Underwriter's Association, Lloyds Lime Street, London E.C. 3.

Mr James W. FEATHERSTONE, Manager, Legal & Claims Dept., British Petroleum Company Limited, Britannic House, Moor Lane, London, E.C. 2.

M. Paul CHAUVEAU, Président d'Honneur, Association Française du Droit Maritime, Villa Larrecq, 64 Espoey.

M. Albert DESCOURS, Délégué Général, Chambre Syndicale de la Sidérurgie du Nord, 19 Place Froissart, Valenciennes.

M. Claude DOUAY, Secrétariat Général de la Marine Marchande, 3 place de Fontenoy, Paris 7e.

M. Pierre EMO, Avocat, 6 bis Rue Thiers, 76 Rouen.

M. James P. GOVARE, Avocat, Président honoraire, Association Française du Droit Maritime, Président d'honneur, Association de Droit International, Ancien Président de l'Académie de Marine, 5, rue de Lasteyrie, Paris 16e.

M. Raymond G. HOUDAYER, Secrétaire Général, French Shippers' Council, 5 rue de Stockholm, Paris-8e.

M. Pierre LATRON, Secrétaire Général, Comité des Assureurs Maritimes de Paris, 24, rue Saint-Marc, Paris 2e.

Melle Claire LEGENDRE, Chef de service, Comité des Assureurs, 45 rue de Sèvres, Paris 6e.

M. Emmanuel du PONTAVICE, Professeur, Faculté de Droit et des Sciences économiques de Nantes, 27 Rue de Fleurus, Paris-6e.

M. Jacques E. POTIER, Directeur, Cie Maritime des Chargeurs Réunis, 3, Boulevard Malesherbes, 75 - Paris 8e.

M. Jacques VILLENEAU, Avocat à la Cour de Paris, 39 Rue Scheffer, Paris 16e.

M. Jean L. WAROT, Avocat, Président, Association Française du Droit Maritime, 71 Boulevard Raspail, Paris 6e.

GERMANY

German International Maritime Law Association

Mr Hans C. ALBRECHT, Advocate, Rae, Drs. Hasche, Albrecht, Fischer-Zernin, Vogeler, I., Drobnig, Neubauer, Katharinenstrasse 13, V, Hamburg 11.

Mr Gerhard O.E. BREUER, Deputy Director, Shipping Dept., Federal Ministry of Transport, Bernhard Nocht Str. 78 (BVM), 2 Hamburg 4.

Mr Gerd COELER, Advocate, 2 Hamburg 11, Bei den Mühren 1.

Mr Wolfgang DEHN, Manager of Legal and Insurance Department, Norddeutscher Lloyd, c/o Norddeutscher Lloyd, Gustav-Deetjen-Allee 2/6, 28 Bremen.

Mr Edzard W.O. DETTMERS, Attorney-at-Law and Notary Public, Drs. O. Dettmers, F. Strube, F. Rosenkranz, R. Blaum, J. Dettmers, E. Dettmers, Vice President, German International Maritime Law Association, 5/6 Herrlichkeit, Bremen.

Mr Eberhard von dem HAGEN, Legal Adviser, Hamburg-Amerika Linie, Ballindam 25, Hamburg.

Mr Walter HASCHE, Managing Director, Deutsche Schiffbeleihungs-Bank, Aktien-Gesellschaft, and Rechtsanwälte Dres. Hasche, Albrecht, Fischer-

zernin, Vogeler, I. Drobnig, Neubauer, President, German International Maritime Law Association, Katharinenstrasse 13 - 2 Hamburg 11.

Mr Rolf HERBER, Legal Advisor, Federal Ministry of Justice, Department for Commercial and Maritime Law, Federal Ministry of Justice, Bonn.

Mr Jürgen HUBENER, Representative, Deutscher Transport-Versicherungs-Verband, 2 Hamburg 11, Rödingsmarkt 16.

Mr Günter KOHLER, Lawyer, Domshof 17, Bremen, P.O. Box 1049.

Mr Bernd KROGER, Manager, German Shipowners' Association, Secretary, German Maritime Law Association, 6, Esplanade, Hamburg 36.

Mr Heinz KUHL, P. & I. Club correspondent at Bremen, J. & K. Brons, Bremen, Am Wall 192.

Mr Otto Rud. von LAUN, Attorney-at-law, Partner, Doctores v. Laun & E. Wenge, Attorneys-at-Law, Hamburg 1, Rathausmarkt 19.

Mr Hans G. ROHREKE, Manager, German Shipowners' Association, 51, Abteistrasse, Hamburg 13.

Mr Gerhard E. SCHNITTER, Partner, Dres. Pflüger Schön Pärn Schnitter Rabe, lawyers of Hamburg, 1 Alstertor, Hamburg 1.

Mr Heinrich M.C. WOLPER, Partner, Law-Office of Dr. Löning, Dr. Ahlers, V. Schottelius, H. Wölper, Dr. Bulling, Rechtsanwalt, Hinter dem Schütting, Bremen.

Mr Alfred K. ZIMBEHL, Referent im Deutschen Industrie und Handelstag, 53 Bonn, Adenauerallee 148.

GREAT BRITAIN

British Maritime Law Association

Mr William R. BIRCH-REYNARDSON, Partner, Thos. R. Miller & Son, Manager, United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited, 14/20, St. Mary Axe, London E.C. 3.

Mr Kenneth A. BOOT, The Institute of London Underwriters, c/o Indemnity Marine Assurance Co., Ltd., 4 Fenchurch Avenue, London E.C. 3.

Mr Christopher H. BROTHERTON, Member, Association of Average Adjusters of the United Kingdom, c/o Hogg, Lindley & Co., Palmerston House, Bishopsgate, London, E.C. 2.

Mr Simon A. COTTON, Assistant General Manager, Chamber of Shipping of the United Kingdom, 30/32, St. Mary Axe, London, E.C. 3.

The Rt. Hon., The Lord DEVLIN, Patrick A., President, British Maritime Law Association, West Wick House, Pewsey, Wiltshire.

The Rt. Hon., The Lord DIPLOCK, Kenneth, Vice President, British Maritime Law Association, 1, Crown Office, Row, London E.C. 4.

Mr Harvey F. DUDER, Underwriter, Lloyds Underwriter's Association, Lloyds Lime Street, London E.C. 3.

Mr James W. FEATHERSTONE, Manager, Legal & Claims Dept., British Petroleum Company Limited, Britannic House, Moor Lane, London, E.C. 2.

Mr Neil M. GORDON, Past Chairman, The Association of Average Adjusters of the United Kingdom, c/o William Richards & Son, 65 Fenchurch Street, London E.C. 3.

Mr Colin HARRIS, Barrister, 24, St. Mary Axe, London, E.C. 3.

Mr John P. HONOUR, Manager, West of England Steamship Owners Protection and Indemnity Association Ltd., 1 Lloyds Avenue, London E.C. 3.

Mr Cyril T. MILLER, Barrister, Manager, Mutual Marine Insurance Companies, United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association, Ltd., Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association, Ltd. Vice President, Comité Maritime International, Thos. R. Miller & Son, 14/20 St. Mary Axe, London E.C. 3.

Mr Geoffrey N.A. MURRANT, Deputy Chairman, Furness, Withy & Co., Ltd., 56 Leadenhall Street, London E.C. 3.

Mr Robert P.T. RILEY, Manager, The Britannia Steamship Insurance Association, Limited, Winchester House, 77 London Wall, London E.C. 2.

Mr Richard RUTHERFORD, Claims Adjuster, Lloyd's Underwriters' Association, Lloyd's Underwriters' Claim Office, 13, Fenchurch Avenue, London E.C. 3.

Mr Alexander M. STIRLING, Director, P. & O. Lines Limited, P. & O. Building, Leadenhall Street, London E.C. 3.

Mr David J.L. WATKINS, Assistant Secretary, British Maritime Law Association, 1, Lloyd's Avenue, London E.C. 3.

Mr Bernard S. WHEBLE, Director, Brown, Shipley & Co. Limited, Founders Court, Lothbury, London, E.C. 2.

Mrs Daphne BEACH, Secretary to the British Delegation, Secretary to Mr Cyril Miller, Thos. R. Miller & Son, 14/20 St. Mary Axe, London, E.C. 3.

GRECE

Association Hellénique de Droit Maritime

M. Christos ACHIS, Directeur général, « Horizon » Insurance Co., Ltd., 7 Pentelis, Athènes 118.

M. George L. DANIOLOS. Avocat, 29 John Drossopoulou Street, Athens, 801.

M. Phidias DUKARIS, Solicitor & Barrister at Law, 14 Park Lodge, St. John's Wood Park, London, N.W. 8.

M. Stephen J. MACRYMICHALOS, Chairman, Board of Directors, « Proodos » Hellenic Insurance Co. S.A., Macrymichalos Brothers S.A., Vice President, Association Hellénique de Droit Maritime, No. 6, Dragatsaniou Street, Athens 122.

M. Jean S. PERRAKIS, Avocat, Cour Suprême Hellénique, Odos Vasilissis Sofias No. 120, Piraeus 7.

M. Kyriakos B. SPILIOPOULOS, Président, Association Hellénique de Droit Maritime, 3, Rue Vissarionos, Athènes.

M. John TOPOUZOGLOU, Membre, Association Hellénique de Droit Maritime, Piraeus Street, 191 Athens.

IRELAND

Irish Marine Law Association

The Honourable Mr. Justice John KENNY, Judge, The High Court, 69 Nutley Lane, Donnybrook, Dublin 4.

Mr James N. McGOVERN, Administration Manager, Irish Shipping Ltd., 19/21 Aston Quay, Dublin, 2.

ISRAEL

Israel Maritime Law Association

Mr Rachmany WOLFSON, Advocate, Zaliouk, Wolfson & Co., Advocates and Notaries, 63, Haatzmauth Road, Haifa.

ITALIE

Association Italienne de Droit Maritime

M. Nicola BALESTRA, Avocat, Via Assarotti 5/5, Genoa.

M. Francesco BERLINGIERI, Avocat, Professeur, Université de Gênes, Vice Président Association Italienne de Droit Maritime, Via Roma, 10/2, Gênes.

M. Stanislao CANTONO di CEVA, Cons. Contenzioso Diplom, Ministero Affari Esteri Via Lima 42, Rome.

Mlle Camilla DAGNA, Secrétaire Général, Association Italienne de Droit Maritime, 15, Via Quattro Fontane, Rome.

M. Lydio MANCA, Avocat, Via Abba, 8, Cagliari, Gênes.

M. Plinio MANCA, Professeur, Avocat, Via Assarotti 5/5, Genoa.

M. Francesco C. RIZZUTTO, Avoué et Avocat, Piazza della Vittoria 7-18, 16121 Genova.

JAPAN

Japanese Maritime Law Association

Mr Shiro ABE, Lawyer, Room 647-8, Yusen Building, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Shin-inchi ANDO, Superintendent, The Tokio Marine and Fire Insurance Co., Ltd., 12, 3-chome, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Shinsuke ASAO, Board of Counselor, Nippon Yusen Kaisha, 20-1, Marunouchi 2-chome, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Minoru ASHIZAWA, Manager, Nippon Yusen Kaisha, 20-1, Marunouchi 2-chome, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Motozo HATTORI, President, The Japanese Shipowners' Association, 1-2-2, Uchisaiwai-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Sadataro IKEGAKI, Professor, Faculty of Law, Kansai University, 229 Kamiyagi-cho, Muromachi-Nishiiru, Yobai-dori, Shimokyo-Ku, Kyoto.

Mr Teruhisa ISHII, Dean, Professor, Seikei University, Professor emeritus, University of Tokyo, President, Japanese Maritime Law Association, 7-12-2, Tomigaya, Shibuya-ku, Tokyo.

Mr Yoshiya KAWATAMA, Professor of Law, Kyoto University, 11] Fushimi-Komuin-Shukusha, Higashi-Bugyo-cho, Fushimi-ku, Kyoto.

Mr Takashi KOJIMA, Professor of Law, University of Osaka Prefecture, 523, Fukunaga-cho, Muromachi-Ichijo-agaru, Kamikyo-ku, Kyoto.

Mr Sôzô KOMACHIYA, Professor emeritus, Tohoku University, Professor, Kanagawa University, Member of the Japan Academy, 56 Benten-cho, Shinjuku-ku, Tokyo.

Mr Kannosuke MATSUMOTO, Sub-Manager, General Affairs Department, Mitsui Shipbuilding and Engineering Co., Ltd., 5-6-4 Tsukiji, Chuo-ku, Tokyo.

Mr Norihiko NAGAI, General Manager, General Affairs Department, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., 5-3-3, TBS Kaikan, Akasaka, Minato-ku, Tokyo.

Mr Nobuyoshi NAGASAWA, Lawyer, 4-35 Daiichi-Building, Koraibashi, Higashi-ku, Osaka.

Mr Kohji NAKAI, Superintendent, The Tokio Marine and Fire Insurance Co., Ltd., 12, 3-chome, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Tsuneo OHTORI, Professor, Faculty of Law, University of Tokyo, 709-2-16-2 Higashiyama, Meguro-ku, Tokyo.

Mr Akira SAITO, Advisor, Nihonkai Steamship Co., Ltd., Nakamura Building, 5-3 Ginza, Chuo-ku, Tokyo.

Mr Tohru SHIBATA, Lawyer, 5-3-3 TBS Kaikan, Akasaka, Minato-ku, Tokyo.

Mr Takeo SUZUKI, Professor emeritus, University of Tokyo, Professor, Sophia University, 4-11-66 Minami-Azabu, Minato-ku, Tokyo.

Mr Seiji TANAKA, Professor emeritus, Hitotsubashi University, Professor, Aoyama Gakuin University, 2-3-17 Shimizu Suginami-ku, Tokyo.

Mr Masatsugu TANIDA, Manager, Claims Section, Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd., 6, Marunouchi 1-chome, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Hisashi TANIKAWA, Professor, Seikei University, 1-30-7, Kichijoji-kita-machi, Musashino-shi, Tokyo.

Mr Shuzo TODA, President, Chuo University, 2-9-15 Sakura-Zutsumi, Musashino-shi, Tokyo.

Mr Makoto YAZAWA, Professor, Faculty of Law, University of Tokyo, 52 Tsurumi-cho, Tsurumi-ku, Yokohama-shi, Kanagawa-ken.

Mr Fujio YONEDA, Vice President, The Japanese Shipowners' Association, Member of the Board of Directors, The Japan Maritime Foundation, Osaka Building, 1-2 Uchi-Saiwai-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Eisuke YOSHINAGA, Professor, Hitotsubashi University, 2-3 Kita-Koiwa, Edogawa-ku, Tokyo.

Observers

Mr Eikichi AKITA, Managing Director, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., 5-3-3, TBS Kaikan, Akasaka, Minato-ku, Tokyo.

Mr Tôru AOYAMA, Counsellor, Civil Affairs Bureau, Ministry of Justice, 1-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Mokuji ARAKI, President, Showa Shipping Co., Ltd., 4-1 Muromachi, Nihonbashi, Chuo-ku, Tokyo.

Mr Yoshiya ARIYOSHI, President, Nippon Yusen Kaisha, 2-20-1 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Shizuo ASADA, Senior Vice President, Japan Air Lines, 2-3-2 Marunauchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Tomohei CHIDA, Professor, Hitotsubashi University, 3-38-6 Maehara Koganei, Tokyo.

Mr Hisao FUKUDA, President, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., 5-3-3, TBS Kaikan, Akasaka, Minato-ku, Tokyo.

Mr Masahiko HAGIWARA, Assistant General Manager, Business Administration, Department of Japan Line, Ltd., 3-12 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Takahisa HANAI, President, Taisho Marine and Fire Insurance Co., Ltd., 1-5, Kyobashi, Chuo-ku, Tokyo.

Mr Juzaburo HASEGAWA, Chairman, The Federation of Bankers' Association of Japan, 1-8 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Masutaro HASHIMOTO, Executive Director, The Japanese Shipowners' Association, 1-2-2 Uchisaiwai-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Yoshikazu HIRAI, Executive Director, The Japan Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association, 5 Kaigan-dori, Ikuta-ku, Kobe, Kyogo-ken.

Mr Shigetaro HIRANO, President, The Local Banks Association of Japan, 3-1 Uchi-Kanda, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Takeo HORI, Administrative Vice-Minister of Transport, 2-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Eiichi HOSHINO, Professor, University of Tokyo, RD 401 Oji-Jutaku, 6-6 Oji Kita-ku, Tokyo.

Mr Tsuyoshi HOSOI, President, The Dowa Fire and Marine Insurance Co., Ltd., 61 Shinmei-cho, Kita-ku, Osaka.

Mr Shôzô HOTTA, Chairman and President, The Sumitomo Bank, Ltd., 5-22 Kitahama, Higashi-ku, Osaka.

Mr Yasuzo ICHII, Chairman, The Nippon Shipping Exchange, Inc. Mitsui-Honkan, 2-1 Nihonbashi-Muromachi, Chuo-ku, Tokyo.

Mr Kaname IKE, Executive Director, New York Liner Administration Co., Ltd., No. 603, Yusen Building, 20, 2-chome, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Sueo IKEHARA, Professor of Law, University of Tokyo, RD 14 Kansen-en-jutaku, 1-410 Totsuka-cho, Shinjuku-ku, Tokyo.

Mr Heitaro INAGAKI, President, The Japan Trade Council, Inc., 7-3 Nishi, Ginza, Chuo-ku, Tokyo.

Mr Hiroshi INOUE, Councillor of Secretariat, Ministry of Transport, 2-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Masashi ISANO, President, The Shipbuilders' Association of Japan, Senpaku-Shinko Building, 35 Shiba Kotohira-cho, Minato-ku, Tokyo.

Mr Toshiyo KAWAMURA, President, The Japanese Hull Insurers' Union, 2-9 Kanda-Awaji-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Shiro KISHI, Manager, Marine Insurance Section, Business Administration Department of Yamashita Shin Nihon Steamship Co., Ltd., Palace side Building, 1-chome, Takehira-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Tokusuke KITAGAWA, Professor of Law, Tokyo Metropolitan University, 1-467 Tamagawa-Okusawa-cho, Setagaya-ku, Tokyo.

Mr Ichiro KOBAYASHI, Advocate, 3-24-15 Tsurumaki-cho, Setagaya-ku, Tokyo.

Mr Shigeo KOZUKI, Customs Bureau, Ministry of Finance, 3-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Tomotsugu KOBAYASHI, Assistant Manager, Legal Section, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., 5-3-3 TBS Kaikan Akasaka, Minato-ku, Tokyo.

Mr Tadayasu KODAMA, Chairman, Board of Directors, Nippon Yusen Kaisha, 2-20-1 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Yasuo KOJIMA, Chief, Business Section, Business Department, Nihonkai Steamship Co., Ltd., Nakamura Building, 5-3 Ginza Chuo-ku, Tokyo.

Mr Takaharu KUTSUNA, Lawyer, 2-502 Kugayama, Suginami-ku, Tokyo.

Mr Kensuke MATANO, Chairman, Iino Marine Transportation Co., Ltd., 2-1-1 Uchisaiwai-cho,Chiyoda-ku,Tokyo.

Mr Kozaburo MATSUNAMI, Professor of Law, Electric Engineering University, 1-14-30 Jingumae, Shibuya-ku, Tokyo.

Mr Kumasaburo MATSUOKA, Professor emeritus, Meiji University, Professor, Kokugakuin University, 3-10-17 Kyodo Setagaya-ku, Tokyo.

Mr Hiroshi MATSUSHIMA, Executive Director, The Non-Life Insurance, Institute of Japan, 2-9 Kanda Awaji-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Osamu MIMURA, Civil Affairs Bureau, Ministry of Justice, 1-1, Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Ryokichi MINOBE, Governor of Tokyo, 3-1 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Hirotaka MITSUDA, Chairman, Petroleum Union, Kei-danren Building, 1-5-7 Ote-machi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Takeo MIYOSHI, President, The Yasuda Fire and Marine Insurance Co., Ltd., 1-6 Ohte-machi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Shuji MIZOGUCHI, President, The Sumitomo Marine and Fire Insurance Co., Ltd., 2-1 Yaesu Chuo-ku, Tokyo.

Mr Yasuyuki MIZUNO, Chairman, Japan Container Association, Osaka-Building, 1-2-2 Uchisaiwai-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Kenzo MIZUSAWA, Chairman, Tokio Marine & Fire Insurance Co., Kokusai Building, 3-12 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Masao MIZUSHINA, Vice-Minister, The Shipbuilders' Association of Japan, 35, Shiba Kotohira-cho, Minato-ku, Tokyo.

Mr Yuzuru MURAKAMI, Head, International Conventions Division, Treaties Bureau, Ministry of Foreign Affairs, 1-2-2 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Nobukatsu NAGOAKA, Proctor, The Japanese Maritime Law Association, Member of the Board of Directors of Japan Maritime Public Relations Center, 5-21 Yoyogi, Shibuya-ku, Tokyo.

Mr Takao NAGAT, Vice President, The Shipbuilders' Association of Japan, Senpaku-Shinko Building, 35 Shiba Kotohira-cho, Minato-ku, Tokyo.

Mr Sohei NAKAYAMA, President, The Industrial Bank of Japan, Ltd., 5-1-1 Yaesu Chuo-ku, Tokyo.

Mr Hajimu NAMURA, Vice President, The Shipbuilders' Association of Japan, Senpaku-Shinko Building, 35, Shiba Kotohira-cho, Minato-ku, Tokyo.

Mr Masao NIIYA, Director, Civil Affairs Bureau, The Ministry of Justice, 1-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Kanichi NISHIHARA, Professor, Kobe Gakuin University, Professor emeritus, University of Osaka Prefecture, 2-3-30 Maruyamadori, Abeno-ku, Osaka.

Mr Mitsuo OHASHI, Lawyer, 3-27-7, Sannô, Ota-ku, Tokyo.

Mr Toshiro OISHI, Manager, The International Economics Section, Ministry of International Trade & Industry, 1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Shuichi OKADA, President, Japan Line, Ltd., 3-12, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Tadao OMORI, Professor of Law, Kyoto University, 34-49 Yoshida-naka-oji-dori, Sakyo-ku, Kyoto-City.

Mr Kenichiro OSUMI, Judge, The Supreme Court, 3-11-5, Nishi Ooi, Shinagawa-ku, Tokyo.

Mr Teiji OWADA, President, The Marine Technical Council, 36-10, Oyama-cho, Shibuya-ku, Tokyo.

Mr Reiji JAKURAI, Assistant Manager, Legal Section, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., 3-3, 5-chome TBS-Kaikan, Akasaka Minato-ku, Tokyo.

Mr Ryoichi SASAGAWA, President, The Japan Shipbuilding Industry Foundation, Senpaku Shinko Building, 35 Shiba Kotohira-cho, Minato-ku, Tokyo.

Mr Shuichi SASAKI, President, Japan Nuclear Ship Development Agency, Senpaku Shinko Building, 35 Shiba Kotohira-cho, Minato-ku, Tokyo.

Mr Isao SATO, Professor, Seikei University 3-5-25 Kita-machi, Kichijoji, Musashino-shi, Tokyo.

Mr Yuji SAWA, Director, Shipping Bureau, Ministry of Transport, 2-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Yoshiaki SEKIDO, Secretary General, Science Council of Japan, 7-32 Ueno Park, Taito-ku, Tokyo.

Mr Keizo SHIBUYA, Deputy Director, Bureau of the Higher Education and Science, Ministry of Education. 3-2, Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Rikiwo SHIKAMA, International Conventions Division, Treaties Bureau, Ministry of Foreign Affairs, 2-2 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Hideo SHIMATANI, Professor of Law, Keio University, 2-65, Hiyoshi Hon-cho, Kohoku-ku, Yokohama.

Mr Koji SHINDO, Chairman, Board of Directors, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., 5-3-3, TBS Kaikan, Akasaka, Minato-ku, Tokyo.

Mr Ken-ichi SHIN-YA, Inspection Department Planning Division, Nippon Yusen Kaisha, 20-1, 2-chome, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Masamoto TAMAI, Director, Port and Harbour Bureau, Tokyo Metropolitan Government, 3-1, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Misao TAMAI, Vice President, The Japanese Shipowners' Association 1-2-2 Uchisaiwai-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Hiroshi TANAKA, Manager, Port Terminals Section, Coordinating Department, Showa Shipping Co., Ltd.

Mr Gengo TSUBOI, Vice President, Tokyo Tanker Co., Ltd., Nisseki Honkan 3-12, 1-chome, Nishishinbashi, Minato-ku, Tokyo.

Mr Nobuhiko USHIBA, Administrative Vice-Minister of Foreign Affairs, 2-2 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Tokuji WAKASA, President, The Japan Maritime Foundation, Toyo-Toki Building, 1 Shiba Toranomon, Minato-ku, Tokyo.

Mr Yoshitaro WAKIMURA, Professor emeritus, University of Tokyo, Member of the Japan Academy, 8-7-9 Sakurayama, Zushi-shi, Kanagawa-ken.

Mr Koichi YAGUCHI, Civil Affairs Bureau, General Secretariat, The Supreme Court, 1-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Katsumi YAMAGATA, Chairman, Board of Directors, Yamashita-Shinnih Steamship Co., Ltd., Palace-Side Building, 1 Takehira-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Masao YAMAGATA, President, Nippon Kaiji Kyokai, 2-17-26 Akasaka, 2-17-26 Akasaka, Minato-ku, Tokyo.

Mr Sanpei YAMAJI, President, The Pacific Transportation Co., Ltd., Marunouchi Building, 2-2 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Genzaemon YAMAMOTO, President, The Tokio Marine and Fire Insurance Co., Ltd., Kokusai Building, 3-12 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Keiichi YAMAMOTO, Professor, University of Tokyo, Sanno Mansion, 2-23-10 Sanno Oota-ku, Tokyo.

Mr Saburo YAMASHITA, President, Yamashita-shinnihon Steamship Co., Ltd., Palace Side Building, 1 Takehira-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Masami YASUI, Director, The Japan Maritime Research Institute 1-2-2 Uchisaiwai, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr Seizo YOSHIDA, Advocate, 3-47 Kumochi-cho, Fukiai-ku, Kobe-shi.

MEXICO

Mexican Maritime Law Association

Mr Ignacio L. MELO, Lawyer, President, Mexican Maritime Law Association, Arcos de Belem 58, Despacho 1205, México 7, D.F.

Mr Ignacio L. MELO, Jr. Lawyer, Arcos de Belem 58, Despacho 1205, México 7, D.F.

NETHERLANDS

Netherlands Maritime Law Association

Mr Johannes van den BERG, Legal Adviser, Shell Tanker N.V., Carel van Bijlandtlaan 30, The Hague.

Mr Pieter H. BLOK, Juridical Assistant, Royal Dutch Shipowners Association, Stationsweg 135, Den Haag.

Mr Klaas W. CUPERUS, Managing Director, Scheepshypotheekbank Nederland N.V., Haringvliet 98, Rotterdam.

Baron Ferdinand van der FELTZ, Avocat, Vice Président, Netherlands Maritime Law Association, Herengracht 499, Amsterdam.

Mr Willem HERFST, Member, Law Committee, RNSA, Vijverlaan 2, Rotterdam.

Mr Johannes H., van der HOOP, Furness N.V., Rotterdam 11, Calandstraat.

Mr Rudolf E. JAPIKSE, Advocate, Wijnhaven 11, Rotterdam.

Mr F. H. KERNKAMP, Advocate, Vanvollenhovenstraat 31, Rotterdam.

Mr Hans van TRAA, Barrister, Member, Subcommittee on Combined Transport of Dutch Association on Maritime Law, Meent 94 (Minervahuis II), Rotterdam.

NORWAY

Norwegian Maritime Law Association

Mr Christian BORCHSENIUS, Chief of Section, Legislative Department, Royal Ministry of Justice, Oslo Dep.

Mr Karl GLAD, Wikborg & Rein, Far East Office, Sumitom Seimei Building, 31 Akashi-cho, Ikuta-ku, Kobe.

Mr Per GRAM, Managing Director, « The Northern Shipowners Defence Club », Radhusgaten 25 III, Oslo.

Mr Jan F. HALVORSEN, Average Adjuster and Attorney at Law, Stortingsgt. 18, Oslo 1.

Mr Sverre HOLT, Manager, The Insurance Department of Wilh. Wilhelmsen, Oslo, Wilh. Wilhelmsen, Roald Amundsensgt. 5, Oslo 1.

Mr Leif T. LODDESOL, Attorney at Law, Radhusgt. 25, Oslo.

Mr Hans P. MICHELET, Advocate, The Supreme Court, Northern Shipowners' Defence Club, Radhusgt. 25 III, Oslo.

Mr Annar B. POULSSON, Managing Director, Assuranceforeningen SKULD, Stortingsgt. 18, Oslo.

Mr Alex REIN, Member, Advokatfirmaet Wikborg, Rein, Ringdal & Waelgaard, President, Norwegian Maritime Law Association, Kronprinsesse Marthas plass 1, Oslo 1.

Mr Frode RINGDAL, Member, Advokatfirmaet Wikborg, Rein, Ringdal & Waelgaard Kronprinsesse Marthas plass 1, Oslo 1.

Mr Erling C. SELVIG, Professor of Law, Scandinavian Institute of Maritime Law, University of Oslo, Minister Ditleffs vei 12, Oslo 8.

Mr Leif STROM-OLSEN, Average Adjuster, Haakon VII gt. 5, Oslo 1.

Mr Gunnar VEFLING, Advokat, Sjøassurandørernes Centralforening, Oslo, Wergelandsveien 7, Oslo.

Mr Johan H.L. VOGT, Partner, Messrs. Vogt, Ditlev-Simonsen & Irgens, Oslo, Stortingsgt. 18, Oslo.

POLOGNE

Association Polonaise de Droit Maritime

M. Maciej CHORZELSKI, Conseil juridique, « Centromor » Gdansk ul. Stryjowskiego, 52, Gdansk 8.

PORTUGAL

Commission Permanente de Droit Maritime International

Vicomte do BOTELHO, membre du Comité National Portugais de Droit Maritime, 194, Rua da Jungueira, Lisbon.

M. Vasco TABORDA-FERREIRA, Organisation du Droit Portugais, R. António Maria Cardoso, 13-2°, Lisboa.

SWEDEN

Swedish Association of International Maritime Law

Mr Peter S.G. CARLSSON, Rederiaktiebolaget Transatlantic Fack, S 403 10 Gothenburg 2.

Mr Ulf J. ELSELL, Director Assuranceforeningen Skuld AB, Stockholm, Pontonjärgatan, 12, Stockholm.

Mr Kurt FLACH.

Mr Kurt G.W. GRONFORS, Professor of Law, Dean, The Gothenburg Graduate School of Economics and Business Administration, Vasagatan 3, Gothenburg.

Mr Per Erik HEDBORG, Insurance Managing Director, Swedish Steamship Owners' Insurance Association, P.O. Box 4094, S-400 40 Gothenburg 4.

Mr Ragnar E. HEDEN, Legal Adviser, Swedish Yards, Kyrkogatan 20, 411 15 Gothenburg.

Mr H.G. MELLANDER, Director, Broström Group, Eriksbergs Mek. Verkstads Aktiebolag, Fack, 402 70, Göteborg 8.

Mr Ulf NORDENSON, Head of Division for International Affairs, Royal Ministry of Justice, Mynttorget 2, Fack, 111 28 Stockholm.

Mr J. Claës W. PALME, Lawyer, Partner, Setterwall, Palmer & Hernmarck, Wahrendorffsgatan 1, 111 47 Stockholm.

Mr Björn E. PALM-JENSEN, Lawyer, Björn Palm-Jensen Advokatbyra, Kungsgaten 8 II, 111 43 Stockholm.

Mr Kaj PINEUS, Dispacheur, Président, Swedish Association of International Maritime Law, Skeppsbrohuset, S-411 18 Göteborg.

Mr Jan RAMBERG, Advocate, Johan Rambergs Advokatbyra, Box 54, 401 21, Göteborg 1.

Mr Bengt TORNELL, Managing Director, AB Scandinavian Freight Container System Fack, 400 30 Gothenburg 11.

Mr Lorenz J. ZETTERMAN, Director, Marine Underwriting c/o Skandia, Narvavägen 32, Stockholm.

SUISSE

Association Suisse de Droit Maritime

M. Charles M. KELLER, President, Keller Shipping Ltd., Basle, c/o Keller Shipping Ltd., Holbeinstr. 68, Basle.

M. Walter E. MULLER, Avocat et notaire, Chargé de cours, Bâle, Secrétaire Général, Comité Maritime International, Président, Association Suisse de Droit Maritime St. Albangraben 8, 4.000, Bâle.

M. Rudolphe Th. SARASIN, Directeur Cie d'Assurances La Bâloise, 7, Aeschenplatz, Bâle.

U.S.A.

The Maritime Law Association of the United States

Mr Arthur M. BOAL, Partner, Boal, McQuade & Fitzpatrick, 116, John Street, New York, N.Y.

Mr Sweeney J. DOEHRING, Head of Admiralty Section, Fulbright, Crooker, Freeman, Bates & Jaworski - Attorneys, 1st Vice President, Maritime Law Association of the United States., 938, Bank of the Southwest Building, Houston, Texas 77002.

Mr James J. DONOVAN, Partner, Kelly, Donovan, Robinson & Maloof, 2nd Vice President, Maritime Law Association of the United States, 70, Pine Street, New York, N.Y. 10005.

Mr John F. GERITY, Partner, Kirlin, Campbell & Keating, Suite 3161, 120 Broadway, New York, N.Y. 10005.

Mr Harry L. HAEHL, Partner - Attorney, Lillick, McHose, Wheat, Adams & Charles 1431 Webster Street, Palo Alto, Calif. 94301.

Mr Nicholas J. HEALY, Adjunct Professor of Law, New York University, Member, Healy & Baillie, 29, Broadway, New York, N.Y. 10006.

Mr Wilbur H. HECHT, Partner, Mendes & Mount, 27, William Street, New York, N.Y. 10005.

Mr James J. HIGGINS, Partner, Kirlin, Campbeel & Keating, President, Maritime Law Association of the United States, 120, Broadway, New York, N.Y. 10005.

Mr Charles B. HOWARD, Partner, Howard, Le Gros, Buchanan & Paul, 840, Central Building, Seattle, Washington.

Mr Daniel HUTTENBRAUCK, Attorney at Law, Partner, Mendes & Mount, 27 William Street, New York, N.Y. 10005.

Mr Edwin LONGCOPE, Partner, Hill, Betts, Yamaoka, Freehill & Longcope, 26, Broadway, New York, N.Y.

Mr Herbert M. LORD, Attorney at Law, Partner, Burlingham, Underwood, Wright, White & Lord, 25 Broadway, New York, N.Y.

Mr Elmer C. MADDY, Partner, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N.Y.

Mr Joseph T. McGOWAN, Member, Hill Rivkins Warburton McGowan & Carey, 96, Fulton Street, New York, N.Y. 10038.

Mr John C. McHOSE, Senior Partner, Lillick, McHose, Wheat, Adams & Charles, 600, South Spring Street, Los Angeles, California.

Mr Hugh S. MEREDITH, Partner, Vandeventer, Black, Meredith & Martin, Norfolk, Virginia 23510.

Mr John C. MOORE, Partner, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N.Y. 10004.

Mr James J. NOBLE, Partner, Bigham, Englar, Jones & Houston, 99, John Street, New York, N.Y. 10038.

Mr J. W. O'NEILL, Partner, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N.Y. 10004.

Mr Lucian Y. RAY, Partner, McCreary, Ray & Robinson, 1550, Union Commerce Building, Cleveland, Ohio 44115.

Mr The Honorable Henry R. ROLPH, Judge, The Superior Court of the State of California in and for the City and County of San Francisco, Room 482, City Hall, San Francisco, California 94102.

Mr Stanley R. WRIGHT, Partner, Burlingham Underwood Wright & Lord, 25, Broadway, New York, N.Y. 10004.

YOUGOSLAVIE

Association Yougoslave de Droit Maritime

M. Vladislav BRAJKOVIC, Professeur de droit, Faculté de droit, Université de Zagreb, Président, Association Yougoslave de Droit Maritime, Zagreb, Cvjetna cesta 29.

M. Djordje IVKOVIC, Conseil juridique, The « Splosna Plovba », Piran c/o Splosna Plovba, Piran.

M. Hrvoje KACIC, Conseil juridique, The Atlantska Plovidba, Dubrovnik, c/o Atlantska Plovidba, Dubrovnik.

M. Zdenko KOCIAN, Conseil juridique, « Transjug » International Forwarders, Tijeka, Zagreb, Pantovcak 81.

OBSERVATEURS

Gouvernement belge

M. Thierry MUULS, Attaché d'Ambassade, Ambassade de Belgique à Tokyo.

Organisations internationales

ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME

Mr Thomas S. BUSHA, Conseil juridique, 22, Berners Street, London, W.1.

THE BALTIC AND INTERNATIONAL CONFERENCE

Mr André M. SORENSEN, Advocate, Defence Club Manager, The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

CHAMBRE INTERNATIONALE DE COMMERCE

Mlle Claire LEGENDRE, Chef de service, Comité des Assureurs.

THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF EUROPEAN AVERAGE ADJUSTERS

Mr Kaj PINEUS, Dispacheur, Président, Swedish Association of International Maritime Law.

THE INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

Mr Simon A. COTTON, Assistant General Manager, Chamber of Shipping of the United Kingdom, Secretary, Maritime Law Committee, International Chamber of Shipping.

THE INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION

Mr Masahiko TAKEDA, Lawyer, Nakamatsu Law Office, Shin-Tokyo Building, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

THE INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE

Mr Jürgen HUBENER, Representative, Deutscher Transport-Versicherungs-Verband.

Mr Nils H. SCHAUMBURG, Manager, Baltica Insurance Co.

OBSERVATEURS INDIVIDUELS

Singapore

Mr Joseph GRIMBERG, Lawyer, Partner, Drew and Napier, P.O. Box 152, 30/25, Chartered Bank Chambers, Singapore 1.

Thailand

Mr Albert LYMAN, Lawyer, Partner, Tilleke and Gibbins, 4th Floor, Wang Lee Building, 297 Suriwongse Road, Bangkok.

Philippines

Mr Luis JAVELLANA, Lawyer, Lawyers' Inn, 25 Caliraya Street, Quezon City.

Bolivia

Mr Sergio PALACIOS de VIZZIO.

Brazil

Mr Murillo G. VALENTE, Director of Transports and Communications, Ministry of Foreign Affairs, Rio de Janeiro.

MINUTES

Sunday, 30th March 1969

OPENING SESSION

His Imperial Highness Prince Takamatsu : (translation)

I deem very gratifying the holding in Tokyo of the Conference of the Comité Maritime International which is engaged in worthy activities under the lofty ideal of unification of the maritime law, attended by numerous distinguished delegates from all parts of the world.

In a most sincere prayer that the Comité Maritime International, so justly proud of its tradition and prestige, may long continue, as it has done in the past, to contribute to world peace through the unification of law, I declare open the 28th Conference of the Comité Maritime International.

President A. Lilar :

Your Imperial Highnesses the Prince and the Princess Takamatsu, His Excellency the Prime Minister, Mr. President, Ladies and Gentlemen,

I respectfully bow to Their Imperial Highnesses, the Prince and the Princess Takamatsu. Their presence at the opening session of the 28th Plenary Conference of the International Maritime Committee calls for our gratitude; in this we see a token of the interest displayed in our work by the Imperial House; we feel profoundly honoured.

His Excellency the Prime Minister has been good enough to bring us the support of the Japanese Governement. We offer him our warmest thanks.

The assistance we have received from the Government of the great nation which presently greets us is particularly precious to us. To the collaboration which has already been offered to us since our foundation, by the manufacturers, the traders, the jurists of this country,

PROCES-VERBAUX

Dimanche, le 30 mars 1969

SEANCE D'OUVERTURE

Son Altesse Impériale le Prince Takamatsu : (traduction)

Je considère comme un honneur insigne que le Comité Maritime International, ce comité engagé dans des activités tellement importantes et guidé par le grand idéal de l'unification du droit maritime, ait décidé de tenir à Tokyo sa conférence que de nombreux et éminents délégués venus de toutes les parties du monde ont bien voulu rehausser de leur présence.

C'est en espérant que le Comité Maritime International, fier à juste titre de sa tradition et de son prestige, pourra de longues années encore contribuer ainsi qu'il l'a toujours fait jusqu'ici, à la paix mondiale par l'unification du droit, que je déclare ouverte la 28ème Conférence du Comité Maritime International.

Le Président A. Lilar : (traduction)

Leurs Altesses Impériales, le Prince etl a Princesse Takamatsu, son Excellence le Premier Ministre, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Je salue respectueusement Leurs Altesses le Prince et la Princesse Takamatsu. Leur présence à la séance d'ouverture de la 28ème Conférence Plénière du Comité Maritime International appelle notre gratitude; nous y voyons la preuve de l'intérêt porté par la Maison Impériale à nos travaux; nous en sommes profondément honorés.

Son Excellence le Premier Ministre a bien voulu nous apporter le soutien du Gouvernement nippon. Qu'il en soit vivement remercié.

L'appui du Gouvernement de la grande nation qui nous accueille nous est particulièrement précieux. Il attribue à la collaboration que nous offrent déjà, depuis notre fondation, les industriels, les commer-

the Government now confers a scope which is all the more significant as the « ultima ratio » of our endeavours leads quite naturally, except on rare occasions, to the conclusion of international treaties on a government level and to the uniformity of national legislation in the matters governed by such treaties.

I also express my thanks to all, who whilst not taking part regularly in the work of the International Maritime Committee, have expressed their interest by the mere fact that they are present here. In addition to the eminent personalities, I have in mind the big international organizations which have honoured us with their representation at this 28th International Conference and whose absorptions and work intermingle with our own in the survey of the large topical problems which we have on our agenda.

In the name of the entire International Maritime Committee, of its thirty one National Association members and in my own, I offer to our hosts, the Japanese Maritime Law Association, the warmest expression of our gratitude for the untiring efforts they have displayed during almost three years in order to establish all the conditions required for the success and efficiency of the present Conference.

President Ishii will remind you that the Japanese Association of Maritime Law was one of the first members of the International Maritime Committee. Distances which, at the time, constituted an obstacle far greater than they do nowadays, have never prevented a delegation of the Japanese Association from being present at our Conferences.

I want to pay tribute to the considerable effort accomplished in Japan on an academic plane as well as on a legislative plane in order to harmonize maritime law with the imperatives of an industry and a maritime commerce which are particularly progressive and dynamic; we regret the barrier set up by the language, a barrier which you, our Japanese friends, clear so easily by accepting the dialogue in our own idioms; we feel both confused and grateful. One of the great merits of the present Conference is that it has given us the opportunity of coming nearer to you and to your achievements, ancient and modern. This merit is shared by Japanese jurists, Government authorities and commercial circles who, thanks to a sense of great generosity blended with a thorough organization ability, have been able to make into a reality for the first time at the antipodes of Europe, the present Plenary Conference of the International Maritime Committee. They have won our gratitude, and all our members will take away with them unrivalled memories of your country.

Here we are, in the core of one of the foremost maritime nations, far from Antwerp, the spot where the International Maritime Committee first saw the light in 1897.

This event takes on the value of a symbol for it reaffirms the

çants, les juristes de ce pays, une portée d'autant plus significative que l'« ultima ratio » de nos efforts conduit tout naturellement, à de rares exceptions près, à la conclusion de traités internationaux au niveau gouvernemental et à l'uniformité des législations nationales dans les matières régies par ces traités.

Je remercie également tous ceux qui, sans prendre régulièrement part aux travaux du Comité Maritime International, manifestent leur intérêt par leur présence ici. En même temps que d'éminentes personnalités, je vise les grands organismes internationaux qui nous ont fait l'honneur de se faire représenter à cette 28ème Conférence Internationale et dont les préoccupations et les travaux rejoignent les nôtres dans l'examen des grands problèmes d'actualité qui figurent à notre ordre du jour.

Au nom du Comité Maritime International tout entier, de ses trente et une Associations Nationales membres et au mien, j'adresse à notre hôte, l'Association Japonaise de Droit Maritime, l'expression la plus chaleureuse de notre reconnaissance pour les efforts inlassables qu'elle a déployés depuis près de trois ans afin de créer les conditions les plus favorables à la réussite et à l'efficacité des travaux de la présente Conférence.

Le Président Ishii vous rappelera que l'Association Japonaise de Droit Maritime est un des premiers membres du Comité Maritime International. Les distances qui, à l'époque, constituaient un obstacle bien plus grand qu'aujourd'hui, n'ont jamais empêché une délégation de l'Association Japonaise d'être présente à nos Conférences.

Je tiens à rendre hommage aux efforts considérables qui ont été faits au Japon tant sur le plan académique que sur le plan législatif en vue de faire concorder le droit maritime avec les impératifs progressistes et dynamiques; nous regrettons la barrière constituée par la langue, barrière que vous, amis japonais, passez si aisément en acceptant le dialogue dans nos idiomes; nous en sommes confus et reconnaissants. Un des grands mérites de la présente Conférence est de nous avoir donné l'occasion de nous rapprocher de vous et de vos réalisations anciennes et présentes. Le mérite, les juristes nippons le partagent avec les autorités gouvernementales et les milieux d'affaires qui, grâce à une grande générosité alliée à une organisation minutieuse, ont permis de réaliser pour la première fois cette Conférence Plénière du C.M.I. aux antipodes de l'Europe. Notre gratitude leur est acquise et tous nos membres emporteront de votre pays des souvenirs incomparables.

Nous voici au cœur d'une des premières nations maritimes, loin d'Anvers où le Comité Maritime International vit le jour en 1897.

Cet événement prend la valeur d'un symbole; il réaffirme la vocation de notre institution : promouvoir l'unification du Droit Maritime sur toutes les mers et tout autour de la Terre.

vocation of our institution : to promote the unification of Maritime Law on the Seven Seas and right round the world.

The action of the International Maritime Committee, both dynamic and prudent, forms the basis of fourteen International Conventions of Maritime Law of which at least five at the present moment govern the majority of nations : matters pertaining to collisions, salvage and assistance at sea, bills of lading, immunity of State-owned ships, arrest of ships, they are all subjected to the same rules; others have known certain vicissitudes due to certain irreversible factors : wars, currency fluctuations, an alteration in basic principles, political, economical, both national and international, new sources of energy, adaptation to modern requirements of means of transport and techniques, the need to reconsider certain juridical structures and techniques in the light of recent events.

Hence the « replacing on the stocks » of certain conventions; I am referring in particular to those — which are fundamental — on the limitation of the liability of owners of vessels and on the liens and mortgages completed by the Convention regulating the registration of rights relating to vessels under construction.

This panoramic illustration would not be complete if I did not mention the Conventions on the carriage of passengers and luggage by sea, stowaways, the penal and common law jurisdiction in matters of collision, the liability of operators of nuclear propulsion vessels jointly elaborated with the International Energy Agency and finally a typical realization which has the advantage of having been universally adhered to : the 1950 York-Antwerp Rules in the matter of General Average, placing the oldest known maritime institution at the disposal of modern man.

Under the same vital impetus, the I.M.C. is following up its probing activities in fields just opened to the sagacity of governments, business men and jurists. Amongst these, two of the most important and up-to-date subjects appear on the agenda of the present Conference : third party liability relating to the pollution of the seas due to the presence of massive quantities of oil; we have a typical case with the « Torrey Canyon »; combined transport, particularly by container.

Other subjects have been investigated :

1. Coordination of the conventions relating to luggage and relating to passengers.
2. International interpretation of terms used in the matter of chartering.
3. Letters of guarantee issued in exchange of a bill of lading emitted unreservedly.
4. The status of ships in foreign ports.
5. Transport by air-cushion vehicles.

Son action à la fois dynamique et prudente est à la base de quatorze Conventions Internationales de Droit Maritime dont cinq au moins sont acceptées par la grande majorité des nations : les matières de l'abordage, du sauvetage et de l'assistance en mer, des connaissements, de l'immunité des navires d'Etat, de la saisie conservatoire des navires sont soumises aux mêmes règles; d'autres ont connu des vicissitudes dues à un certain nombre de facteurs irréversibles : guerres, fluctuations de monnaies, transformation des données politiques et économiques nationales et internationales, nouvelles sources d'énergie, adaptation des moyens de transport et des techniques aux nécessités modernes, besoin de repenser certaines structures et techniques juridiques à la lumière de faits nouveaux.

D'où la remise sur chantier de certaines conventions; je vise en particulier celles — fondamentales — sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et sur les privilèges et hypothèques maritimes, cette dernière complétée par celle qui règle l'inscription des droits relatifs aux navires en construction.

Ce panorama serait incomplet si je ne mentionnais pas les conventions sur le transport de passagers et de bagages par mer, sur les passagers clandestins, sur la compétence pénale et civile en matière d'abordage, sur la responsabilité des exploitants de navires à propulsion nucléaire élaborée conjointement avec l'Agence Internationale de l'Energie Atomique et enfin une réalisation typique qui bénéficie d'une adhésion mondiale : les Règles d'York et d'Anvers de 1950 en matière d'avarie commune.

Sous la même poussée vitale, le C.M.I. poursuit ses explorations dans des domaines nouvellement ouverts à la sagacité des Gouvernements, des hommes d'affaires et des juristes. Parmi ces sujets, deux des plus importants et des plus actuels figurent à l'ordre du jour de la présente Conférence : la responsabilité civile en rapport avec la pollution des mers par la présence de quantités massives d'hydrocarbures; c'est le cas type du Torrey Canyon; le transport combiné, en particulier par container.

D'autres ont été mis à l'étude :

1. La coordination des conventions relatives aux bagages et relatives aux passagers.
2. L'interprétation internationale des termes employés en matière d'affrètement.
3. Les lettres de garantie émises en échange d'un connaissement sans réserve.
4. Le statut d'un navire dans un port étranger.
5. Le transport par aéroglisseurs.

As you see, the I.M.C. has not remained idle in the 72 years during which it has been in existence and this lapse of time has made it the « doyenne » of all the organizations specialized in the study of problems related to maritime law.

It owes its vitality and its strength to the original conception of the part it has played and to its methods of work which are peculiar to it.

Its part has always consisted essentially in the preparation of preliminary drafts for international conventions in well chosen and defined sectors in business and in maritime law, starting from raw material supplied by practicians, professionals versed in industry and maritime commerce grouped within the framework of National Association members of the I.M.C.

These Associations, at present numbering thirty one, scattered over the globe, are the worker bees in our beehive. I welcome the 31st; she is quite sizable : the affiliation of the Soviet Association is bringing to our movement a weight and a dimension which shall provide a remarkable enhancement of both its reality and its value.

It is at the level of member Associations that the research work is performed followed by a « brewing » of the material thus taken stock of and assembled with a view to separating the common denominators to be treated « ad hoc » by international subcommittes, and at the end of this journey at our general meetings convened as International Conferences; at this stage, texts are elaborated, with their roots plunging into economical and technical realities without a thought being given to abstract and sterile perfectionism.

I think it is essential to underline this specific feature of our activities at a time when we are witnessing a proliferation of intergovernment initiatives aiming to unify commercial law and, in particular, maritime law.

The I.M.C., as such, has always refrained from acting on a political plane, whilst it has had the benefit of the indispensable assistance of government delegates within the framework of its National Associations, and at its General Meetings. It is and must remain the most qualified pool of international experts for the elaboration of adequate solutions to the problems put to the Governements touching everything which concerns maritime law.

Several international law institutes have given recognition to this function : the Diplomatic Conference of Maritime Law, Brussels, which has been convened to eleven sessions since 1905 at the invitation of the Belgian Government; the International Atomic Energy Agency in the field of nuclear vessels; the International Maritime Consultative Organization which has conferred upon us the status of advisory organization and with which we are collaborating in the solution of problems brought about following the « Torrey Canyon » case; the

Vous le voyez, le C.M.I. n'a pas chômé pendant les 72 années de son existence qui en font le doyen des organismes spécialisés dans l'étude des problèmes de droit maritime.

Sa vitalité et sa force, il les doit à sa fidélité à la conception originale de son rôle et aux méthodes de travail, qui lui sont propres.

Son rôle a toujours consisté essentiellement à préparer des avant-projets de conventions internationales dans des secteurs sélectionnés et délimités des affaires et du droit maritime, à partir d'une matière première fournie par des praticiens, des professionnels de l'industrie et du commerce maritimes groupés au sein d'associations nationales membres du C.M.I.

Ces associations, actuellement au nombre de trente et une réparties autour du globe, sont les abeilles ouvrières de notre ruche. Je salue la venue de la 31ème; elle est d'importance : l'affiliation de l'Association Soviétique de Droit Maritime donne à notre mouvement un poids et une dimension qui en confirment singulièrement et l'actualité et la valeur.

C'est au niveau des Associations membres que s'effectue le travail de recherche suivi d'un brassage des matériaux ainsi inventoriés et rassemblés en vue de dégager les communs dénominateurs qui seront traités par des commissions internationales « ad hoc » et, en fin de parcours, par nos assemblées générales réunies en Conférences Internationales; c'est à ce stade que s'élaborent des textes plongeant leurs racines dans les réalités économiques et techniques, sans souci de perfectionnisme abstrait et stérile.

Il me paraît essentiel de souligner ce caractère spécifique de nos activités à un moment où nous assistons à une prolifération d'initiatives inter-gouvernementales visant à unifier le droit commercial et, en particulier, le droit de la mer.

Le C.M.I., comme tel, s'est toujours abstenu d'agir sur le plan politique, tout en bénéficiant du concours indispensable de délégués gouvernementaux au sein de ses Associations nationales et à ses Assemblées générales. Il est et doit rester le groupement international d'experts le plus qualifié pour l'élaboration de solutions adéquates aux problèmes posés aux Gouvernements en tout ce qui touche au droit de la mer.

Plusieurs instances internationales ont reconnu cette fonction : la Conférence Diplomatique de Droit Maritime de Bruxelles réunie en onze sessions depuis 1905 à l'invitation du Gouvernement belge; l'Agence Internationale de l'Energie Atomique dans le domaine des navires nucléaires; l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale qui nous a conféré le statut d'organisation consultative et avec laquelle nous collaborons à la solution des problèmes posés par le cas Torrey Canyon, l'O.C.D.E. qui nous a consulté au sujet des transports par mer de matières radioactives; l'hommage rendu au

O.E.C.D. which has seeked our advice on the question of carriage by sea of radio-active material; we are deeply moved by the tribute paid to the I.M.C. by President Naghendra Sing at the Assembly of UNCTAD at New Dehli, as well as a request for our cooperation received from the Economic Commission for Europe (Geneva). I want to tell these organizations and their delegates who are present, how appreciative we are for their confidence and how ready we are to offer them our co-operation. I am happy to greet the representatives of Unidroit, of the International Chamber of Commerce, of the International Chamber of Shipping, International Law Association, Baltic and International Maritime Conference, International Union of Marine Insurance, Association Internationale des Dispacheurs Européens, all of whom are animated with a spirit in their spheres of action comparable to our own.

Thus, the I.M.C. presents itself as a tool which I believe is of a unique type, without any equivalent, placed at the disposal of all who serve the same ideal as its own; the uniformity of law throughout the world. And in this respect, I applaud the increasing importance of the participation of the new States to the international debates on the matters prepared by the I.M.C. The I.M.C. is not a « club for privileged nations ». It is wide open to all, without any distinction whatever. I assert and it is factually proved that one of the strongest incentives to the will of the people of the world is to improve, to tighten their relations, thanks especially to an exchange of their resources and the products of their industries. It is gladdening to observe the increasing number of young States who have joined the countries with old maritime traditions in order to accept their share of responsibilities and initiatives in the elaboration of a uniform maritime law.

You are familiar with the three points contained in the agenda of the present Conference; I shall briefly deal with them :

The question of Containers was decided upon at a meeting held on the 18th September, 1965, by the Bureau Permanent.

Mr. Kaj. Pineus, President of the International Sub-Committee, has had to face a task which was particularly arduous owing to the two-fold fact that he has been continuously confronted with two opposite arguments and has been the object of active vigilence on the part of several international organizations. As you already know, Unidroit has framed an International Convention draft, IMCO has given consideration to the problem as well as the International Chamber of Commerce and the International Chamber of Shipping. The experts in the Common Market have examined it; the EEC have given it their attention, as well as the Road Transport Union, and many others.

As concerns the main issue, some maintained that a container was nothing but a particular form of packing which does not justify

C.M.I. par M. le Président Naghendra Sing au cours de l'Assemblée de l'UNCTAD à New-Delhi nous a profondément touchés; de même que l'appel à notre concours formulé par le Conseil Economique pour l'Europe (Genève). Je souhaite dire à ces organismes et à leurs délégués présents, à quel point nous sommes sensibles à leur confiance et combien nous sommes prêts à leur apporter notre collaboration. Il m'est agréable de saluer les représentants de l'Unidroit, de la Chambre de Commerce Internationale, de l'International Chamber of Shipping, de l'International Law Association, de la Baltic & International Maritime Conference, de l'International Union of Marine Insurance, de l'Association Internationale des Dispacheurs Européens, tous animés d'un esprit comparable au nôtre dans leurs sphères d'action.

Ainsi le C.M.I. se présente comme un outil que je crois d'une espèce unique, sans équivalent, mis à la disposition de tous ceux qui servent le même idéal que le sien : l'uniformité du droit à travers le monde. Et à cet égard, j'applaudis à l'importance croissante de la participation des Etats neufs aux débats internationaux sur les matières préparées par le C.M.I. Le C.M.I. n'est pas un « club des nations privilégiées ». Il est largement ouvert à tous, sans distinction d'aucune sorte. J'affirme et les faits prouvent qu'il est un des catalysateurs les plus actifs du désir des peuples d'améliorer, de resserrer leurs relations, grâce, notamment, à des échanges de leurs ressources et des produits de leur industrie. Il est réjouissant d'enregistrer le nombre croissant de jeunes Etats qui se joignent aux pays de vieille tradition maritime pour prendre leur part de responsabilités et d'initiatives dans l'élaboration d'un droit uniforme de la mer.

Vous connaissez les trois points qui figurent à l'ordre du jour de la présente Conférence; je les reprendrai brièvement :

C'est à sa réunion du 18 septembre 1965 que le Bureau Permanent décida de mettre à l'étude la question des Containers appelés depuis lors des Conteneurs.

Monsieur Kaj Pineus, Président de la Commission Internationale, eut une tâche particulièrement ardue par le double fait d'une confrontation continue de deux thèses extrêmes et d'une vigilance active de la part de plusieurs organismes internationaux. Vous savez déjà que l'Unidroit a rédigé un projet de Convention Internationale; l'IMCC s'est penché sur le problème de même que la Chambre de Commerce Internationale et l'International Chamber of Shipping. Les experts du Marché Commun ont examiné le problème, qui a retenu l'attention de la Commission Economique pour l'Europe, de l'Union des Transporteurs par Route, et de bien d'autres.

Pour ce qui concerne le fond, d'aucuns firent valoir que le conteneur ne constituait qu'un emballage particulier ne justifiant pas la modification des règles en vigueur, tandis que d'autres estimèrent un nouveau régime de responsabilité tout à fait indispensable.

any alteration in the rules as applying at present, whereas others considered that a new regime of responsability was quite indispensable. The draft which is being submitted to you propounds a middle-course solution, and is the materialization of a very long and exacting job. And sure enough, this draft bears No. 9 although in fact it is the 12th; let us hope that the 13th, which is about to be elaborated, shall be the good one.

The International Convention for the unification of certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea was signed in Brussels on the 29th April 1961. Up to the present time, this Convention has been ratified by France, the United Arabic Republic, Morocco and Switzerland. Cuba, Peru, the Madagascar Republic, Iran and the Congo have acceded to it. It came into force on the 4th June 1965.

The International Convention for the unification of certain Rules relating to the Carriage of Passenger Luggage by Sea was signed in Brussels on the 27th May 1967. No State has ratified it.

Originally, the prevailing idea was to make a single and unique convention for the two matters but the two problems became disjointed at the Diplomatic Conference of 1961.

Several States have asserted that they could not ratify the 1967 Convention independently from the 1961 Convention but that a ratification would be possible only after a modernization of the 1961 Convention.

On the 1st May 1968 the Bureau Permanent set up an International Sub-Committee which was entrusted with the task of drawing up suggestions of modernization to be bound, however, to the problems of the limits of liability and of the jurisdiction. Mr. Walter Müller, President of the International Sub-Committee, shall make you suggestions on this subject but he shall suggest too, that the limits set by the Bureau Permanent be slightly transgressed.

The « practician » in maritime law is not the only one to know the hidden meaning behind those two words; we can probably learn a few good things from the public on that score. However, I think I should recall to mind that the Liberian tanker « Torrey Canyon » ran aground off Lands End on the 18th March 1967; 30.000 tons of oil had escaped from the ship's side on the 20th March; 30.000 more on the 25th March; between the 28th and 30th, the ship and cargo were destroyed by the Navy. 160 kilometers of coastline were polluted in Great Britain and it is believed that the total for the claims received would be in the region of £ 6.000.000. Part of the French coastline was also damaged. The limitation fund under the provisions contained in the 1957 Convention runs to $ 5.000.000.

On the 4th May 1967, at the request of the British Government, the IMCO settled down to the task of finding a solution to the

Le projet qui vous est soumis propose une solution de moyen terme qui est la matérialisation d'un travail de très longue haleine; en effet, le projet porte le N° 9 mais en fait il s'agit du 12ème; espérons que le 13ème que vous allez élaborer, sera le bon.

Le 29 avril 1961 a été signée à Bruxelles la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles de transport de passagers par mer. Cette Convention a été ratifiée jusqu'à présent, par la France, la R.A.U., le Maroc et la Suisse; y ont adhéré, Cuba, le Pérou, la République Malgache, l'Iran et le Congo. Elle est entrée en vigueur le 4 juin 1965.

Le 27 mai 1967 a été signée à Bruxelles la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer; elle n'a été ratifiée par aucun Etat.

A l'origine, l'idée avait prévalu de faire une seule et unique convention pour les deux matières mais, à la Conférence Diplomatique de 1961, les deux problèmes ont été disjoints.

Plusieurs Etats ont fait valoir qu'ils ne pourraient ratifier la Convention de 1967 indépendamment de celle de 1961 et qu'une ratification ne serait possible qu'après modernisation de la convention de 1961.

Le 1er mai 1968 le Bureau Permanent a constitué une Commission Internationale chargée de formuler des propositions de modernisation limitées toutefois aux problèmes de responsabilité et de la juridiction. Monsieur Walter Müller, Président de la Commission Internationale, vous fera des propositions à ce sujet, mais vous suggérera aussi de dépasser légèrement le cadre fixé par le Bureau Permanent.

Les praticiens du droit maritime ne sont pas les seuls à savoir ce qui se cache derrière les mots « Torrey Canyon ». Le grand public pourrait probablement nous apprendre bien des choses à ce sujet. Je vous rappellerai néanmoins que le pétrolier libérien « Torrey Canyon » transportant 120.000 tonnes d'hydrocarbures a échoué au large de Lands End le 18 mars 1967; 30.000 tonnes s'étaient échappées de ses flancs le 20 mars, 30.000 autres le 25 mars; entre le 28 et le 30, navire et cargaison furent détruits par la marine de guerre. 160 kilomètres de côtes ont été polluées en Grande-Bretagne et les demandes d'indemnisation seraient de l'ordre de £ 6.000.000. Une partie des côtes françaises a également souffert.

La limite de responsabilité calculée suivant les dispositions de la Convention de 1957 est de l'ordre de $ 5.000.000.

Le 4 mai 1967 l'OMCI, à la demande du Gouvernement britannique, s'est attelé à la tâche de trouver une solution au problème de l'indemnisation des victimes dans des cas pouvant se présenter ultérieurement.

Le 26 mai 1967 le C.M.I. décida de créer une Commission Internationale chargée d'étudier les questions de responsabilité posées par

problem of indemnifying victims in the event of any cases arising at a later date.

On the 26th May 1967 the I.M.C. decided to set up an International Sub-Committee with the duty of studying the questions of liability deriving from the « Torrey Canyon » affair and of working in collaboration with the IMCO.

The collaboration has given positive results. The draft, as elaborated by the IMCO, is communicated to you herewith; we have imparted our plans to the IMCO who have conferred upon us the status of an advisory organization and the draft which we are in the act of elaborating shall be examined at a Diplomatic Conference to be convened in Brussels next November on the initiative of the IMCO.

Ladies and Gentlemen,

It is in this spirit of cooperation, such as I have just outlined, between the different associations and governments, that several of our members, no longer with us since the last of our international conferences in New York, have worked, and I should like to pay my pects to them with you. We have suffered great losses : the presidents of six National Associations have left us. President Johannes Offerhaus had been entrusted with the leadership of the Dutch Association of Maritime Law since 1939. At that time he had completed a brilliant career as a lawyer and was about to devote himself to higher education at Amsterdam University, where he pursued the career of professor with equal success. Mr. Johannes Offerhaus, who was one of the most industrious in our ranks, passed away on the 22nd September 1966.

President Jan Asser, whom we all remember so dearly, took over the leadership of the Dutch Association. One of a long line of highly-esteemed Amsterdam lawyers, he certainly numbers amongst those who leave a great gap within the framework of the International Maritime Committee. Which of us is not deeply moved by the mere thought that he will no longer grace our meetings, with his knowledge, his courtesy and his kindness ? Jan Asser passed away on Christmas Night 1966.

President Marcel Pitois died on the 7th December 1966. He lead the French Association from 1961 to 1965. After a brilliant career as a naval officer, President Pitois followed a strenuous course of legal study and became president of an important French shipping business. His affability and his gravity had brought him the affection of many in the conferences of the International Maritime Committee. I can still see him leading the French delegation at the Stockholm Conference with competence and authority.

l'affaire du « Torrey Canyon » et de travailler en collaboration avec l'OMCI - IMCO.

Cette collaboration a été effective. Le projet élaboré par l'OMCI vous est communiqué; nos projets ont été transmis à l'OMCI; il a été entendu que le projet élaboré ici serait examiné par une Conférence Diplomatique réunie à Bruxelles à l'initiative de l'OMCI au mois de novembre prochain.

Mesdames et Messieurs, (original)

C'est dans l'esprit de collaboration entre les différentes associations et les gouvernements, tel que je viens de l'esquisser, qu'ont travaillé plusieurs de nos membres aujourd'hui disparus, depuis la dernière de nos Conférence Internationales à New York, et auxquels je souhaite avec vous rendre hommage. Nous avons été durement éprouvés : les Présidents de huit Associations nationales nous ont quittés. Le Président Johannes Offerhaus s'était vu confier la direction de l'Association néerlandaise de Droit Maritime dès 1939. A ce moment il avait accompli une brillante carrière d'avocat et allait se consacrer à l'enseignement supérieur à l'Université d'Amsterdam où il poursuivit une carrière de Professeur avec un égal succès. Monsieur Johannes Offerhaus fut un des nôtres les plus assidus, il nous a quitté le 22 septembre 1966.

Le Président Jan Asser, dont le souvenir est si proche de nous tous, prit sa succession à la tête de l'Association néerlandaise. Appartenant à une lignée d'avocats amstellodamois de grande réputation, il est certainement parmi ceux qui laissent le plus grand vide au sein du Comité Maritime International. Qui parmi nous ne ressent une émotion profonde à la seule idée qu'il n'apportera plus à nos réunions sa science, sa courtoisie et son amabilité foncière ? Jan Asser nous a quittés dans la Nuit de Noël 1966.

Le Président Marcel Pitois est décédé le 7 décembre 1966. Il a conduit l'Association française de 1961 à 1965. Après une carrière brillante comme officier de marine, le Président Pitois avait fait des études juridiques très solides et devint Président d'un important armement français. Son affabilité et son sérieux lui avaient attiré de très nombreuses sympathies dans les conférences du Comité Maritime International. Je le vois encore diriger avec compétence et autorité la Délégation française à la Conférence de Stockholm.

C'est après la deuxième guerre mondiale que le Président Attilio Malvagni avait fait revivre l'Association argentine de Droit Maritime et l'avait dirigée jusqu'en 1965. Fidèle à nos rendez-vous il avait apporté, parfois seul, la contribution de l'Amérique Latine. Après une remarquable carrière d'avocat et de professeur de droit maritime, il devait apporter à son pays un code de navigation maritime très apprécié. Il nous a été enlevé le 25 juillet 1968.

It was after the Second World War that President Attilio Malvagni brought the Argentinian Association of Maritime Law into being again, and directed it until 1965. A constant supporter of our meetings, he brought to them, sometimes he alone, the contribution of Latin America. After an outstanding career as a lawyer and a teacher of maritime law, he was to bestow on his country a code of maritime navigation that was greatly appreciated. He was taken from us on the 25th of July 1968.

Don Ernesto Anastasio Pascual, he too, was a highly esteemed member of our Committee. The « Spanish Association of Maritime Law » is in fact his own creation and he had held the presidency since its foundation. He encouraged the study of maritime law and executed his profession as a lawyer in Barcelona with skill and originality, after a brilliant career in the merchant navy.

The loss of Don Ernesto Anastasio Pascual makes us deeply aware of all the respect, the admiration and the affection that he was able to inspire in us.

President Boeg had been one of the most constant participants at our meetings for many long years. His advanced age had not encroached on his cheerful energy. He was successively a magistrate and a delegate for his country at several diplomatic conferences of Maritime Law, and he presided with authority over the Danish Committee of Comparative Law.

We were surprised and grieved to learn, recently, last September, that Judge Boeg was no longer among us.

Finally, Mr. Charles Haight, former president of the Association of the United States, and Mr. Hans Gramm, former president of the German Association, both deceased since our last conference in New York, will no longer be with us.

All these friends took a decisive part in our activities. Let us acknowledge the fact that without them, we would not be what we are today.

I should like to associate the names of Mr. Niels Tybjerd and Mr. Carl Rasting, both eminent members of the Danish Association, and of Mr. Ladislaw Tambaca, member of the Yugoslavian Association, to the homage I pay to our departed friends.

Several other honorary members of our Association have also departed this life over the past months. May I be permitted to mention Riuna Samagina, Mr. Laurs of Canada, and Mr. Martin Hill of the British delegation, whom we all remember particularly well.

Allow me to pause to observe a few moments of silence in remembrance of those friends who are dear to us...

Thank you.

Don Ernesto Anastasio Pascual fut, lui aussi, un membre particulièrement apprécié de notre Comité. L'Association Espagnole de Droit Maritime est pratiquement son œuvre et il en occupa la présidence depuis sa fondation. Promoteur des études de droit maritime, il exerça sa profession d'avocat à Barcelone avec talent et originalité après une brillante carrière dans la marine marchande.

La disparition de Don Ernesto Anastasio Pascual nous fait ressentir tout le respect, l'admiration et la sympathie qu'il avait su nous inspirer.

Le Président Boeg était depuis de longues, de très longues années, un des participants les plus fidèles à nos réunions. Son grand âge n'avait pas entamé sa vigueur souriante. Successivement magistrat et délégué de son pays dans plusieures juridictions internationales, il représenta le Danemark à plusieurs Conférences Diplomatiques de Droit Maritime et présida le Comité Danois de Droit Comparé avec autorité.

Nous avons été douloureusement surpris en apprenant récemment, au mois de septembre dernier, que le Juge Boeg n'était plus parmi nous. Enfin, M. Charles Haight, ancien Président de l'Association des Etats-Unis, et M. Hans Gramm, ancien président de l'Association allemande, tous deux décédés depuis New York, ne seront plus parmi nous.

Tous ces amis s'étaient réellement incorporés à notre action. Sans eux, reconnaissons-le, nous ne serions pas aujourd'hui ce que nous sommes.

A l'hommage que je souhaite leur rendre je voudrais associer M. Niels Tybjerg et M. Carl Rasting, tous deux membres éminents de l'Association danoise, et M. Ladislaw Tambaca, membre de l'Association yougoslave.

Plusieurs autres membres titulaires de notre Association sont également décédés ces dernier temps. Qu'il me soit permis de citer Monsieur Riuna Samagima, Monsieur Laurs du Canada, et Monsieur Martin Hill, de la délégation britannique dont tous nous nous souvenons tout particulièrement.

Permettez-moi de m'arrêter un moment pour observer quelques instants de silence à la mémoire de ces amis qui nous sont chers... Je vous remercie.

(Traduction). La session, Mesdames et Messieurs, qui s'ouvre aujourd'hui va occuper la semaine à venir et est une des plus importantes de l'existence du Comité Maritime International, en raison du lieu où elle se tient et en considération des sujets portés à son ordre du jour.

Nous serons, cette fois encore, jugés sur nos actes.

Ladies and Gentlemen,

The session which opens today will occupy the coming week, and is one of the most important in the history of the International Maritime Committee, because of the place where it is held, and on account of the topics that figure on its agenda. This time, once more, we will be judged by our actions.

We must succeed, and I do not doubt that each one of the delegates present will take up this motto. We have the welcoming spirit and organizing zeal of our Japanese hosts to thank for a programme laden with work and pleasure. I hope that the pleasure may be profitable and the work entertaining.

Mr. T. Ishii, President, The Japanese Maritime Law Association :

Your Imperial Highnesses Prince and Princess Takamutsu, Mr. President, Prime Minister, Ladies and Gentlemen :

It is my great honour to express to you, in my capacity as President of the Japanese Maritime Law Association, our cordial welcoming wishes on the occasion of the present Tokyo Conference of the Comité Maritime International.

It is a profoundly moving experience for us to be able to hold the 28th Conference in Tokyo today in accord with the gracious decision made by the International Maritime Committee, which, since its establishment in 1896, has made a decisive contribution to the unification and progress of maritime Law. May I take this opportunity, on behalf of our Association, to express our deep appreciation to Their Imperial Highnesses Prince and Princess Takamatsu for honouring us by their presence here today to open this Conference, and to express our sincere gratitude to President Lilar and all the members of the Bureau Permanent for their decision to see this session meet in Tokyo, as well as to all the guests from abroad for having come all the way to this Far Eastern country, Japan, to participate in the Conference. I should further like to express our sincere appreciation to the Government of Japan, and those concerned in the domains of the shipping, marine insurance and shipbuilding industries, as well as other related organizations and associations, not only for showing a full understanding of the meaning of our uniting the International Maritime Committee at this Conference in Tokyo, but also for supporting us in the course of the preparation.

The Japanese Maritime Law Association, one of the original members of the International Maritime Committee, has always participated in and followed its activities, although there was a period of

Nous devons réussir; et je ne doute pas que chacun des délégués présents n'adopte cette devise. Nous devons à l'esprit accueillant et organisateur de nos hôtes japonais, un programme chargé de travaux et de réjouissances. Je souhaite que les réjouissances soient utiles et que nos travaux vous soient agréables.

M. T. Ishii, Président de l'Association Japonaise de Droit Maritime : (traduction)

Leurs Altesses Impériales, le Prince et la Princesse Takamatsu,
Son Excellence le Premier Ministre,
Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

C'est pour moi un grand honneur de pouvoir vous exprimer, en qualité de Président de l'Association Japonaise de Droit Maritime, nos vœux de bienvenue les plus cordiaux à l'occasion de cette Conférence de Tokyo du Comité Maritime International.

C'est pour nous une expérience émouvante de pouvoir accueillir aujourd'hui, dans cette ville de Tokyo, la 28ème Conférence, aux termes de la gracieuse décision prise par le Comité Maritime International, qui depuis sa fondation en 1896, a apporté des contributions décisives à l'unification et au perfectionnement du droit maritime. Puis-je, au nom de notre Association, saisir l'occasion qui m'est offerte de présenter à leurs Altesses Impériales le Prince et la Princesse Takamatsu l'expression de notre humble gratitude pour avoir bien voulu aujourd'hui rehausser de leur présence l'ouverture de cette Conférence, et également d'exprimer notre profonde reconnaissance au Président Lilar ainsi qu'à tous les membres du Bureau Permanent, pour la décision qu'ils prirent de voir se réunir cette assemblée à Tokyo, ainsi d'ailleurs qu'à tous les invités venus de l'étranger, pour avoir accompli ce long trajet à destination de ce pays d'Extrême-Orient, le Japon, afin de prendre part aux travaux de la Conférence. J'aimerais en outre exprimer ma très sincère reconnaissance au Gouvernement japonais, à tous ceux intéressés par les domaines de navigation, assurances maritimes et industries de constructions navales, ainsi qu'à toutes les organisations et associations connexes, non seulement d'avoir si bien compris la signification que revêt pour notre Comité Maritime International cette Conférence de Tokyo, mais aussi de nous avoir accordé leur appui au cours des préparatifs.

L'Association Japonaise de Droit Maritime, un des premiers membres du Comité Maritime International, a toujours partagé et suivi les activités de celui-ci, bien qu'il y eut une période d'interruption. J'escompte que cette Conférence resserrera les liens entre le Comité Maritime International et le Japon.

Le monde de la navigation est désormais entré dans l'Age du

interruption. I am expecting that this Conference will bring about a much closer relationship between the International Maritime Committee and Japan.

The shipping world has now entered upon the Container Age, which, as a result of the rapid progress of the revolution in transportation, has exerted a significant influence upon the system of liability of the carrier of goods by sea. At this time, with regard to the forthcoming discussion on a Draft Convention concerning International Combined Transport which is intended as a concrete measure to realize the unification of International Law pertaining to such question, I join all of you in expecting that we shall be able to attain a final and effective Draft Convention at the end of this Conference. Furthermore, I sincerely hope that the Draft Convention will be enforced as an International Convention at the Diplomatic Conference which will be held in the near future. And, it would be our great pleasure if the rules in such Law could be referred to, in the future, as « the Tokyo rules », following such precedents as the « Hague rules » in the case of the Convention for the unification of Bills of Lading, 1924, and the « Visby rules » in 1968 which are the amendment protocol of the said Convention.

The seriousness of oil pollution damage caused by tanker accidents, of which the whole world is aware, especially through the Torrey Canyon disaster which occurred in 1966, has aroused the recognition that the problems caused by this kind of damage cannot be coped with within the framework of the former Convention for the Limitation of Shipowners' Liability, 1957, and with the recent increase in the size of tankers, this question has come to hold a special significance. This recognition paved the way for creating a new convention concerning the compensation for damage in oil pollution in such accidents. This will also be an important subject to be discussed at this Conference. Therefore, I do hope that, with regard to this question as well, we shall reach a reasonable conclusion at this Conference. My sincere hope is then that Conventions acceptable to every country of the world will be effected in good cooperation with IMCO in November this year.

Although we have exerted every effort with a view to organizing the Conference in the best possible way, we are not confident that the preparation has been impeccable — especially in conference facilities, organization, staff and so forth — to promise the meeting the full success it deserves. It only remains for me then to hope that, through your generous and understanding cooperation, this Conference will yield a substantial fruit, worth your treasuring for a long time, seasoned, as we hope, by the various extra-conference activities scheduled during your sojourn in this country.

Thank you.

Container qui conséquemment aux progrès et révolutions rapides dans le domaine des transports, a exercé une influence capitale sur le système de la responsabilité du transporteur de marchandises par mer.

C'est ici que, pour ce qui est de la discussion qui va s'engager sur le Projet de Convention concernant le Transport International Combiné qui se présente comme une tentative d'unification du Droit International régentant cette question, je joins aux vôtres mes vœux pour que nous puissions arriver, pour la fin de cette Conférence, à un Projet de Convention efficace et définitif. De plus, je souhaite très sincèrement que ledit Projet de Convention prenne force de Convention Internationale à l'occasion de la Conférence Diplomatique qui doit se tenir dans un avenir très proche. Ce serait pour nous une joie immense de voir les stipulations figurant dans cette Loi passer à la postérité sous la désignation de « Règles de Tokyo », à l'instar des « Règles de La Haye » dans le cas de la Convention sur l'unification des Polices de Chargement (Connaissements), en 1924, ou des « Règles de Visby », en 1968, protocole de l'amendement à ladite Convention.

La gravité des dégâts de la pollution par les hydrocarbures consécutifs aux accidents survenant aux pétroliers, sur laquelle l'attention du monde se trouve désormais attirée, plus particulièrement depuis le désastre survenu en 1966 au Torrey Canyon, a fait ressortir avec évidence le fait que ce genre de dégâts ne peut plus se traiter dans le cadre de l'ancienne Convention sur la Limitation de la Responsabilité des Armateurs de 1957; vu l'accroissement récent de la taille des pétroliers, cette question revêt une signification toute particulière. La reconnaissance de ce problème a ouvert la route à la création d'une nouvelle convention portant sur les dégats causés par la pollution par les hydrocarbures dans de semblables accidents. Ceci constitue également un important sujet de débats au cours de cette Conférence. C'est pourquoi j'espère que, en ce qui concerne cette question également, nous aboutirons à des conclusions satisfaisantes au cours de cette Conférence. Enfin mon souhait le plus sincère est que des Conventions acceptables pour chaque pays soient élaborées en étroite coopération avec l'OMCI, en novembre de cette année.

Bien que nous ayons tenté par tous les moyens possibles d'organiser cette Conférence de la façon la plus satisfaisante, nous ne pourrions affirmer que la préparation en ait été impeccable — surtout en ce qui touche les installations, l'organisation, le personnel, etc. — en vue d'assurer à cette réunion tout le succès qu'elle mérite. Il ne me reste ainsi qu'à souhaiter que, grâce à votre généreuse et intelligente coopération, cette Conférence porte des fruits significatifs et abondants, dont vous pourrez jouir longtemps, et aussi qu'elle se trouve agrémentée, ainsi que nous l'escomptons d'ailleurs, par les activités nombreuses et variées prévues en dehors du programme de la Conférence, tout au long de votre séjour dans ce pays. Merci.

The Prime Minister of Japan :

Their Imperial Highnesses Prince and Princess Takamatsu, President Lilar, distinguished delegates, Ladies and Gentlemen.

It is a pleasure for me, on behalf of the Government of Japan, to address to you a few words of congratulations on this solemn occasion of the Opening of the 28th Conference of the Comité Maritime International.

As is well known, the Comité Maritime International has long been engaged in the difficult yet noble task of international legal unification in the domain of private maritime law, acting, at the same time, as the main driving force of such efforts. It is then a great honour, indeed, for Japan to have been able to host the Conference in our capital city, with a view to seeing the creation of new laws with which to face contemporary situations of world vital concern to-day.

Maritime transportation throughout the world has now entered upon a new era, the so-called « container age ». Under these circumstances, I deem it truly significant that an international uniform law is envisaged and studied to delineate the liability of the carrier in this modern field of international combined transport which largely depends on transport by containers.

The recent notable tendency to have recourse to ever larger tankers to cope with the quantitative increase in maritime transportation has come to give rise to a new possibility of serious pollution by oil, a sort of public damage utterly unprecedented before the « Torrey Canyon » disaster. Our country, as importer of crude oil and also as builder and furnisher of giant tankers, nurtures a great expectation from the conclusions of this Conference with regard to the establishment of principles of liability in the face of such eventualities and the drawing up of a draft convention, which, as I understand, are included in the agenda of this Conference.

I am certain that the deliberations on these important issues at this Conference will be more than amply rewarded.

Lastly, I wish each of the participants a most enjoyable sojourn in Japan at her best, in this spring season. I sincerely hope that your visit in this land will contribute to the deepening of mutual understanding and the strengthening of the ties of international goodwill.

30 March 1969

Son Excellence le Premier Ministre du Japon : (traduction)

Leurs Altesses Impériales le Prince et la Princesse Takamatsu, Monsieur le Président, Messieurs les délégués, Mesdames, Messieurs,

Je me fais un plaisir de pouvoir, au nom du Gouvernement japonais, vous adresser quelques mots de félicitations, en cette occasion solennelle qu'est l'Ouverture de la 28ème Conférence du Comité Maritime International.

Il est de notoriété publique que le Comité Maritime International se trouve engagé depuis de longues années dans la difficile, mais combien noble tâche de l'unification législative du domaine du droit maritime, et qu'il représente en même temps la cheville ouvrière de cette entreprise. Vous dirai-je l'insigne honneur que représente pour le Japon la possibilité d'héberger dans sa capitale cette Conférence qui s'est fixée pour tâche de forger des lois nouvelles répondant aux préoccupations primordiales du monde d'aujourd'hui.

Les transports maritimes ont, de par le monde, abordé une ère nouvelle, l'« ère du container ». Cela étant, j'estime de la plus grande importance qu'une réglementation uniformisée soit envisagée et mise à l'étude aux fins de délimiter la responsabilité du transporteur pour tout ce qui concerne ce domaine nouveau des transports par containers.

L'incontestable et récente tendance à recourir à des pétroliers de plus en plus gigantesque aptes à répondre aux exigences sans cesse croissantes du transport maritime, a fait apparaître la menace, encore inconnue il y a peu, de la pollution par les hydrocarbures, une sorte de calamité publique qui fut révélée par le désastre du « Torrey Canyon ». Notre pays, importateur de pétrole brut, mais aussi constructeur et fournisseur de pétroliers géants, attend beaucoup des conclusions de cette Conférence pour tout ce qui touche à l'application des principes départageant les responsabilités face à de telles éventualités et la rédaction d'un projet de convention qui, si je ne m'abuse, figure aussi l'ordre du jour de cette Conférence.

Je suis fermement convaincu que les débats de cette Conférence qui traiteront sur ces points capitaux, seront plus que fructueux.

Il me reste encore à souhaiter à chacun des participants un très agréable séjour dans ce Japon qui va revêtir sa toilette printanière. Que votre visite dans ce pays puisse contribuer à l'élargissement de la compréhension mutuelle et au renforcement de la bonne volonté internationale, voilà mes vœux les plus chers.

Le 30 mars 1969

DRAFT OF INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY *for* OIL POLLUTION DAMAGE, 1969 (*)

The States Parties to the present Convention,
Have agreed as follows :

Article 1

For the purposes of this Convention :

1. « Ship » means any seagoing vessel carrying oil in bulk 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.

4. « Oil » means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, which is carried on board a ship as cargo in the bunkers of such ship.

5. « Pollution damage » means loss caused or damage done, outside the ship, by contamination resulting from the escape of oil from the ship, wherever such escape may occur, and includes the costs of preventive measures.

6. « Preventive measures » means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

7. « Incident » means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes pollution damage.

(*) Note : This Convention is based upon the concept of fault by the shipowner with liability limited at an insurable figure.
If higher authorities should not adopt these concepts, the question whether liability should be on the shipowner or on the cargo owner or on both should be reconsidered.

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE *pour* DOMMAGES PAR POLLUTION (*)

Les Etats parties à la présente Convention sont convenus des dispositions suivantes ;

Article 1

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer transportant des hydrocarbures en vrac comme 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 ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé.

4. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, tels le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, transportés comme cargaison ou comme soutes sur un navire.

5. « Dommage par pollution » signifie toute perte ou dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination due à une perte d'hydrocarbures du navire, où qu'elle se produise, et comprend le coût des mesures de sauvegarde.

6. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

7. « Evénement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

(*) NOTE : La présente Convention est basée sur le principe de la faute du propriétaire du navire, la responsabilité étant limitée à un chiffre assurable.

Si ce principe n'était pas adopté par les autorités supérieures compétentes, il faudrait réexaminer la question de savoir si la responsabilité incombe au propriétaire du navire ou au propriétaire de la cargaison ou aux deux.

Article 2

The owner shall be liable for any pollution damage resulting from the escape of oil from his ship, unless he proves that the escape was nos caused by his fault or that of any person, whether or not his servant or agent, concerned in the operation, navigation or management of the ship; the owner shall also be liable for any pollution damage caused by oil intentionally discharged from his ship.

Article 3

No claim for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for such damage, under this Convention or otherwise, may be made against the ship itself, the servants or agents of the owner or against a demise, time or voyage charterer of the ship or the servants or agents of any of them.

Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse of the owner.

Article 4

When oil has escaped from more than one ship and pollution damage results therefrom, the owners of such ships shall, subject always to the provisions of Article 2, be jointly and severally liable for all such damage which is not separable.

Article 5

1. The owner shall be entitled to limit his liability under this Convention unless the incident arose as a result of his actual fault or privity. The liability of the owner shall be limited, in respect of any one incident, to an aggregate amount of 1,000 francs to each ton of the ship's tonnage.

2. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the court or other competent authority of the State mentioned in Article 9.

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

4. a) If before the fund is distributed the owner or any other person has, as a result of any incident, paid compensation for pollution damage such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed if he had made a claim under this Convention.

b) Where the owner or any other person establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any compen-

Article 2

Le propriétaire est responsable de toute pollution causée par des hydrocarbures échappés de son navire, sauf s'il prouve que la fuite n'est due ni à une faute de sa part, ni à une faute de toute autre personne, qu'elle soit ou non son préposé ou son mandataire participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire; le propriétaire est également responsable de toute pollution résultant d'un déversement intentionnel d'hydrocarbures de son navire.

Article 3

Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être formée contre le propriétaire, autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande de cette sorte, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre le navire lui-même, les préposés ou mandataires du propriétaire, l'affréteur coque nue, à temps ou au voyage ou leurs préposés ou mandataires. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours de propriétaire.

Article 4

Lorsque des hydrocarbures se sont échappés de plus d'un navire et qu'une pollution en est résultée, les propriétaires de ces navires, sous réserve toutefois des dispositions de l'article 2, sont solidairement responsables de tout dommage à ce titre qui n'est pas divisible.

Article 5

1. Sauf si l'événement est la conséquence de sa faute personnelle effective, le propriétaire peut, en application de la présente Convention, limiter sa responsabilité par événement à un montant total de 1.000 francs par tonneau de jauge du navire.

2. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'Etat visé à l'article 9.

3. La distribution du fonds de limitation entre les créanciers s'effectue au prorata des créances admises.

4. a) Si, à la suite d'un événement et avant la distribution du fonds, le propriétaire ou toute autre personne a versé une indemnité, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus si elle avait agi aux termes de la présente Convention.

b) Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie pareille indemnité, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat

sation for pollution damage, 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 in the manner set out in the preceding paragraph.

c) However, no person other than the owner, the demise, time or voyage charterer of the ship or the servants or agents of any of them shall be entitled to any rights under paragraphs a) and b) if such person was to blame in whole or in part for the escape of oil.

5. If before the fund is distributed the owner has incurred expenses or suffered loss in respect of preventive measures he shall have a claim against the fund for such expenses or loss.

6. The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the owner shall have constituted the limitation fund.

7. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be deemed the net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage.

Article 6

After the fund mentioned in Article 5 (2) has been constituted no person having a claim for pollution damage arising out of the incident in respect of which the fund has been constituted shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim unless the incident is found to have occurred as a result of the owner's actual fault or privity.

Article 7

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought against the owner within two years from the date of the incident and, as regards the direct action against the guarantor, unless either an action is brought against him or notice is given to him of the action brought against the owner within the same period of time.

Article 8

1. The owner of a ship registered in a Contracting State carrying more than 2,000 tons of oil as cargo shall be required to establish his

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 aux conditions indiquées au paragraphe précédent.

c) Cependant, aucune personne autre que le propriétaire, l'affréteur coque nue, à temps ou au voyage ou leurs préposés ou mandataires, ne sera admise à excercer les droits prévus aux alinéas a) et b) si elle est responsable en tout ou en partie de la fuite d'hydrocarbures.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire a lui-même engagé des dépenses ou subi des pertes en relation avec des mesures de sauvegarde, il bénéficie de ce chef d'une créance sur le fonds.

6. Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date où le propriétaire aura constitué le fonds.

7. Le tonnage retenu pour l'application de la présente Convention est le tonnage net du navire, augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut pour déterminer le tonnage net.

Article 6

Après la constitution du fonds visé à l'article 5, paragraphe 2, et à moins qu'il ne soit établi que l'événement est dû à une faute personnelle effective du propriétaire, aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement à propos duquel le fonds a été constitué ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire.

Article 7

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut de demande en justice intentée contre le propriétaire dans les deux ans de la date de l'événement; il en va de même de l'action directe contre le garant, à moins qu'une demande n'ait été formée contre lui ou qu'il n'ait reçu avis de l'action intentée contre le propriétaire dans ce même délai.

Article 8

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant comme cargaison plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures est tenu de fournir une garantie financière de sa respon-

financial responsibility in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article 5 paragraph 1 to cover his liability for pollution damage.

This requirement shall be satisfied by any evidence of financial responsibility, including insurance or any other evidence of financial capability satisfactory to the State of registry; for the purpose of this Convention, « guarantee » means any form of such financial responsibility, and « guarantor » means the person providing such form.

Such garantee shall not be subject to alteration or termination for reasons other than the expiry of its period of validity unless the certificate provided for in paragraph 2 of this Article has been returned to the issuing authority.

2. After ascertaining that the requirements of paragraph 1 have been complied with, the Contracting State shall issue, in respect of any ship entered in its registers, a certificate attesting that guarantee has been established in compliance with the provisions of this Convention. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars :

a) name of ship and port of registration;

b) name and principal place of business of owner;

c) type of evidence of financial responsibility;

d) name and principal place of business of guarantor(s) and where there is more than one guarantor the place of business where service of process may be effected;

e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the guarantee.

3. The certificate shall be drawn up in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry.

5. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

6. Certificates issued under the authority of a Contracting State shall be accepted by the other Contracting States for all purposes covered by the present Convention and shall be regarded by the other Contracting States as having the same force as certificates issued by them. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

sabilité du chef de pollution pour un montant correspondant à la limite des responsabilité prescrite au paragraphe 1 de l'article 5.

Cette exigence est satisfaite par toute forme de garantie financière et notamment par une assurance ou autre attestation de responsabilité financière jugée satisfaisante par l'Etat d'immatriculation; au sens de la présente Convention, on entend par « garantie » toute attestation de la responsabilité financière, et « garant » signifie la personne qui fournit cette attestation.

Cette garantie ne peut être ni modifiée ni éteinte pour des motifs autres que l'expiration de sa période de validité, à moins que le certificat prévu au paragraphe 2 du présent article n'ait été restitué à l'autorité qui l'a émis.

2. Après s'être assuré qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 1, l'Etat contractant émet, pour tout navire immatriculé sur ses registres, un certificat attestant qu'une garantie a été fournie conformément aux dispositions de la présente Convention. Le certificat doit être 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) mode d'attestation de la responsabilité financière;

d) nom et lieu du principal établissement du ou des garants et, s'il y a plusieurs garants, domicile élu pour toutes significations;

e) délai de validité du certificat, lequel ne peut dépasser le délai de validité de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat est conservé à bord du navire et une copie en est déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

5. L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

6. Les certificats délivrés sous la responsabilité d'un Etat contractant sont reconnus par les autres Etats contractants à toutes les fins prévues par la présente Convention et sont considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes. Un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de procéder à un échange de vues s'il estime que le garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

7. When the owner has applied for a suspension of payments or has been adjudicated bankrupt or, if a company is being or has been wound up, any claim for compensation for pollution damage may be made directly against the guarantor.

8. Where such direct action is exercised, the guarantor shall be entitled to invoke all rights and defences

a) which would have been available to the owner if an action had been brought against him by the claimant,

b) which would have been available to him as guarantor if an action had been brought against him by the owner.

9. The provisions of this Convention shall apply to the guarantor as if he were the owner; the provisions of Articles 5 and 6 shall apply to the guarantor notwithstanding the actual fault or privity of the owner.

10. The sums provided by guarantee in conformity with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for compensation due under this Convention.

Article 9

Where an incident has caused pollution damage in the territory or territorial waters of one or more Contracting States, actions for compensation for pollution damage against the owner 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 owner.

If in the case mentioned in the preceding paragraph actions are brought in the courts of more than one Contracting State, the owner may pay the limitation fund into the courts or other competent authorities of any such State.

After the fund has been constituted in accordance with this Article, the courts of the State where the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article 10

1. A final judgment entered by a court having jurisdiction under Article 9 shall be recognized in the territory of any other Contracting State, except:

a) where the judgment was obtained by fraud; or

b) where the owner was not given a fair opportunity to present his case.

2. A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the Contracting State where enforcement is sought, be

7. Lorsque le propriétaire a introduit une demande de suspension de paiement, ou a été déclaré en faillite, ou, s'il s'agit d'une société, lorsque celle-ci est mise en liquidation, toute demande en indemnisation du chef de pollution peut être intentée directement contre le garant.

8. Lorsqu'une action directe est ainsi introduite, le garant peut se prévaloir de tous ces droits et moyens de défense

a) que le propriétaire aurait été fondé à invoquer si une action avait été engagée contre lui par le demandeur;

b) qu'il aurait été fondé à invoquer en tant que garant si une action avait été engagée contre lui par le propriétaire.

9. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent au garant comme s'il était le propriétaire; les dispositions des articles 5 et 6 s'appliquent à lui-même en cas de faute personnelle effective du propriétaire.

10. Les montants qui font l'objet de la garantie visée au paragraphe 1 du présent article sont exclusivement affectés au règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

Article 9.

Lorsqu'un événement a causé une pollution sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un ou de plusieurs Etats contractants, les demandes d'indemnisation du chef de pollution contre le propriétaire ne peuvent être formées que devant les tribunaux de ces Etats contractants. Avis doit être donné au propriétaire, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

Si, dans le cas mentionné au paragraphe précédent, des demandes sont intentées devant les tribunaux de plusieurs Etats contractants, le propriétaire peut constituer le fonds de limitation entre les mains des tribunaux ou autres autorités compétentes de l'un quelconque de ces Etats.

Après la constitution du fonds conformément aux dispositions du présent article, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour trancher toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article 10.

1. Tout jugement définitif prononcé par un tribunal compétent aux termes de l'article 9 sera reconnu sur le territoire de tout autre Etat contractant, sauf :

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement,

b) si le propriétaire n'a pas été mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement définitif qui est reconnu et dont l'exécution est demandée dans la forme requise par la loi de l'Etat contractant où cette exécution est requise sera exécutoire comme s'il s'agissait d'un

enforceable as if it were a judgment of a court of that State; the enforcement proceedings shall not include any re-examination of the merits of any claim.

Article 11

This Convention shall supersede any international conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is open 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 noncontracting States arising under such international conventions.

CERTIFICATE OF FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of Article 8 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and principal place of business of the owner

This is to certify that in respect of the above-named ship, financial security satisfying the requirements of Article 8 of the above mentioned Convention has been provided.

Type of evidence of financial responsibility .....

.....

Name of the guarantor(s) .....

.....

Place of business where service of process may be effected .....

.....

This certificate is valid until .....

Issued by the Government of .....

.....
(Full designation of the State)

At ..... On .....
(Place) (Date)

.....
Signature and Title of issuing official

jugement d'un tribunal de cet Etat contractant; la procédure d'exequatur ne pourra comprendre aucun réexamen du fond de la demande.

Article 11

La présente Convention prévaut sur les Conventions internationales 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 la présente disposition n'affecte pas les obligations que les Etats contractants ont envers les Etats non contractants du fait de ces Conventions.

CERTIFICAT DE GARANTIE FINANCIERE RELATIF A LA RESPONSABILITE CIVILE EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Etabli conformément aux dispositions de l'article 8 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommages par pollution, 1969.

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et lieu du principal établissement du propriétaire

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article 8 de la Convention internationale susmentionnée.

Type d'attestation de la responsabilité financière .....

.....

Nom du (ou des) garant(s) .....

.....

Domicile élu pour toute signification .....

.....

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré par le Gouvernement de .....

.....

(nom complet de l'Etat)

fait à ..... le .....

(lieu) (date)

.....

(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

Note :

It will be observed that the Commission has not considered the second part of Article I paragraph 1 or paragraphs 11, 12 (a), 12 (b), 12 and 13 of Article III of the IMCO Draft Convention, it being felt that the contents of these provisions did not fall properly within the province of the CMI. Nonetheless, should it be considered that the Convention should not apply to State-owned vessels, the following Article is suggested as Article 12 :

Article 12

« The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used for the time being only on Government non-commercial service. »

NOTE :

On constatera que la Commission n'a pas repris la seconde partie du premier paragraphe de l'article 1, ni les paragraphes 11, 12 a), 12 b), 12 et 13 de l'article III du projet de convention de l'OMCI, estimant que ces dispositions ne sont pas spécifiquement de la compétence du CMI.

Toutefois, si l'on considère que la Convention ne devrait pas s'appliquer aux navires d'Etat, la disposition suivante pourrait être insérée comme article 12 :

Article 12

« Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploité par lui et affectés, au moment envisagé, à un service non commercial d'Etat ».

DRAFT CONVENTION
on
COMBINED TRANSPORTS
TOKYO RULES

Article 1

1. The provisions of this Convention shall apply to every Combined Transport Bill of Lading and to the contract evidenced thereby.

2. In this Convention, « Combined Transport Bill of Lading » (CT Bill of Lading) means a document evidencing a contract for the carriage of goods between two States by at least two modes of transport, of which at least one is by sea or inland waterways and at least one is not by sea, which bears the heading « Combined Transport Bill of Lading subject to the Tokyo Rules ».

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to every CT Bill of Lading and to the contract evidenced thereby whatever may be the place of issue, the place at which the goods are taken in charge, the place designated for delivery, or the nationality of the means of transport, the combined transport operator, the consignor, the consignee or any other interested person.

4. In this Convention the following words are employed with the meaning set out below :

a) The « Tokyo Rules » means this Convention.

b) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person issuing a CT Bill of Lading.

c) « Person » includes any corporation, company or legal entity.

d) « Franc » means a unit consisting of 65.5 mgs. of gold of millesimal fineness 900.

Article 2

1. By the issuance of a CT Bill of lading the CTO

a) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in the CT Bill of Lading, and

PROJET DE CONVENTION
sur le
TRANSPORT COMBINE

REGLES DE TOKYO

Article I

1. Les dispositions de cette Convention s'appliqueront à tout connaissement de transport combiné ainsi qu'au contrat dont ce document constitue la preuve.

2. Dans la présente Convention, le « Connaissement de Transport Combiné » (connaissement TC) signifie un document constituant la preuve d'un contrat de transport de marchandises entre deux Etats par au moins deux modes de transport, dont l'un est maritime ou fluvial et l'autre n'est pas maritime et qui porte l'en-tête « Connaissement de Transport Combiné régi par les Règles de Tokyo ».

3. Tout Etat contractant appliquera les dispositions de cette Convention à tout connaissement T.C. et au contrat dont il constitue la preuve, quel que soit le lieu d'émission, le lieu de prise en charge des marchandises, le lieu prévu pour leur délivrance, la nationalité du mode de transport, de l'exploitant de transport combiné, de l'expéditeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

4. Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) Les « Règles de Tokyo » signifie la présente Convention.

b) L'« Exploitant de Transport Combiné » (ETC) signifie une personne émettant un connaissement TC.

c) La « Personne » signifie toute société, association, ou personne physique ou morale.

d) par « Franc », il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

Article II

1. En émettant un connaissement TC, l'ETC

a) s'engage à transporter ou à faire transporter les marchandises depuis le lieu de leur prise en charge jusqu'au lieu convenu pour la délivrance dans le connaissement TC.

b) assumes liability as prescribed in this Convention for such transport.

2. For the purposes of this Convention and subject to the provisions of Articles VI and VII, the CTO shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by the CT Bill of Lading.

Article III

1. The CTO has a duty to insert in the CT Bill of Lading the following data:

a) the name and address of the CTO and the name of the consignor;

b) the date and place of issue;

c) the place at which the goods are taken in charge and the place designated for delivery;

d) the leading marks necessary for the identification of the goods as the same are furnished in writing by the consignor before such goods are taken in charge, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the containers, cases or coverings in which such goods are packed, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the transport;

e) either the number of packages or pieces, or the quantity or weight, as the case may be, as furnished in writing by the consignor;

f) the apparent order and condition of the goods if uncovered, or of the containers, cases or coverings in which such goods are packed;

g) the total number of original CT Bills of Lading issued.

Provided that the CTO shall not be bound to state, or show in the CT Bill of Lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

2. The consignor shall be deemed to have guaranteed to the CTO the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the CTO, of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the consignor shall indemnify the CTO against loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the CTO to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the CT Bill of Lading to any person other than the consignor.

b) assume la responsabilité prévue à la présente Convention pour un tel transport.

2. En vue de l'application de la présente Convention et sous réserve des dispositions des Articles VI et VII, l'ETC sera responsable des actes et omissions de toute personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport dont le connaissement TC constitue la preuve.

Article III

1. L'ETC doit insérer dans le connaissement TC les mentions suivantes :

a) le nom et l'adresse de l'ETC et le nom de l'expéditeur;
b) la date et le lieu d'émission;
c) le lieu de prise en charge des marchandises et le lieu convenu pour la délivrance par l'ETC;
d) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par l'expéditeur avant la prise en charge de ces marchandises, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les containers, les caisses ou les emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du transport;
e) le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité, ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;
f) l'état et le conditionnement apparent des marchandises non emballées, ou des containers, des caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues;
g) le nombre total des exemplaires originaux du connaissement TC émis.

Cependant, l'ETC ne sera pas tenu de déclarer ou de mentionner dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises effectivement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu les moyens raisonnables de vérifier.

2. L'expéditeur sera considéré avoir garanti à l'ETC, au moment ou celui-ci a pris les marchandises en charge, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité ou du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et l'expéditeur indemnisera l'ETC de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit de l'ETC à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du connaissement TC vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

3. The CT Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the CTO of the goods as therein described in respect to the particulars provided for in this Article. However, proof to the contrary shall not be admissible when the CT Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith.

Article IV

1. Every CT Bill of Lading shall be a negotiable document of title, unless it bears upon its face « non-negotiable » or « not negotiable ».

2. Except as provided for in paragraph 1, the negotiability of the CT Bill of Lading shall be governed by the rules of the applicable national law relating to maritime Bills of Lading.

Article V

1. When the consignor hands goods of a dangerous nature to the CTO, he shall inform the CTO of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken.

2. Goods of a dangerous nature which the CTO did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless without compensation by the CTO or by any person of whose services the CTO makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by the CT Bill of Lading; further, the consignor shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article VI

1. The CTO shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time when he delivers the goods at the place designated for delivery.

The CTO shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from :

a) The wrongful act or neglect of the consignor or the consignee;

b) Compliance with instructions of the consignor or the consignee;

c) Any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;

d) Either fire during carriage by sea or inland waterways (unless caused by actual fault or privity of the carrier by sea or inland waterways) or the act, neglect or default of the master, mariner,

3. Le connaissement TC vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux dispositions prévues par le présent article. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement TC a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Article IV

1. Tout connaissement TC constituera un document négociable, sauf si les mots « non négociable » y figurent au recto.

2. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1, la négociabilité du connaissement TC sera régie par les dispositions de la législation nationale relative aux connaissements maritimes.

Article V

1. Si l'expéditeur remet à l'ETC des marchandises dangereuses, il doit lui signaler la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre.

2. Les marchandises dangereuses dont l'ETC ignorait le caractère dangereux peuvent, à tout moment et en tous lieux, être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par l'ETC ou toute personne au service de laquelle l'ETC fait appel pour l'exécution du contrat de transport dont le connaissement TC constitue la preuve, et ce sans qu'une indemnité ne soit due; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de la remise de ces marchandises au transporteur ou de leur transport.

Article VI

1. L'ETC sera responsable des pertes ou dommages causés aux marchandises depuis le moment où il les prend en charge jusqu'au moment où il les délivre à l'endroit convenu pour la délivrance par l'ETC.

Toutefois, l'ETC sera exonéré de toute responsabilité pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) de la faute ou de la négligence de l'expéditeur ou du destinataire;

b) de l'exécution des instructions de l'expéditeur ou du destinataire;

c) de tout événement dont l'ETC ne pouvait éviter la survenance ni empêcher les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable;

d) d'un incendie pendant le transport maritime ou fluvial (à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur maritime

pilot or the servants of the carrier by sea or inland waterways in the navigation or in the management of the vessel;

e) the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

f) Defect of the container or similar article of transport used to consolidate goods if supplied by the consignor;

g) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the consignor, the consignee or any person acting on behalf of the consignor or the consignee;

h) Inherent vice of the goods;

i) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, containers, cases or coverings;

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause whether partial or general.

2. Where under paragraph 1 the CTO is not liable in respect of some of the factors causing the loss or damage, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this Article have contributed to the loss or damage.

3. The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events specified in (a) - (d) of paragraph 1 shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could have arisen or resulted from one or more of the causes or events specified in (e) - (j) of paragraph 1, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of these causes or events.

Article VII

1. When the CTO is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee in accordance with the contract or should have been so delivered.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

3. Compensation shall not, however, exceed ..... francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged.

ou fluvial) ou des actes, de la négligence, ou de la faute du capitaine, des marins, du pilote, ou des préposés du transporteur maritime ou fluvial dans la navigation ou dans l'administration du navire.

e) de l'absence, insuffisance ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou mal emballées;

f) d'une défectuosité du container ou d'un mode d'emballage similaire utilisé pour le groupage des marchandises lorsqu'ils sont fournis par l'expéditeur;

g) de la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises par l'expéditeur, le destinataire ou de toute personne agissant pour compte de ces derniers;

h) du vice propre des marchandises;

i) de l'insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros apposés sur les marchandises, containers, colis ou emballages;

j) de grèves, lockouts, arrêt ou entrave apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement.

2. Si, en vertu du paragraphe 1 du présent article, l'ETC ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé la perte ou l'avarie, sa responsabilité n'est engagée que dans la mesure où les facteurs, dont il répond en vertu du présent article, ont contribué à la perte ou à l'avarie.

3. La preuve que la perte ou l'avarie était due à une des causes ou à un des événements prévus aux sous-paragraphes a) à d) du paragraphe 1 incombe à l'ETC.

Lorsque l'ETC établit, eu égard aux circonstances de fait, que la perte ou l'avarie a pu résulter d'une ou de plusieurs des causes ou événements prévus aux sous-paragraphes e) à j) du paragraphe 1 du présent article, il y a présomption qu'elle résulte de ces causes. Toutefois, le réclamant est admis à prouver que la perte ou l'avarie n'a pas, en fait, été provoquée entièrement ou partiellement par une ou plusieurs de ces causes ou de ces événements.

Article VII

1. Quand une indemnité pour perte ou dommage aux marchandises est mise à charge de l'ETC, cette indemnité est calculée d'après la valeur des marchandises au lieu et à l'époque de la délivrance au destinataire conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être délivrées.

2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché, ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

3. Toutefois, l'indemnité n'excédera pas... francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

4. The CTO shall no tbe entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in paragraph 3 of this Article if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the CTO done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

5. Higher compensation may be claimed only when with the consent of the CTO the value for the goods declared by the consignor which exceeds the limits laid down in this Article has been stated in the CT Bill of Lading. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. Such higher compensation will be recoverable only in a claim against the C.T.O.

Article VIII

Notwithstanding anything provided for in Articles VI and VII :

1. a) if it can be proved where the loss or damage occurred, the CTO and the claimant shall, as to the nature and the extent of liability of the CTO, be entitled to require the liability of the CTO to be determined by any international convention or national law which cannot be departed from by private contract and which would have applied had the claimant, in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred, made a separate and direct contract with the CTO complying with such international convention or national law but otherwise upon the terms of the CT Bill of Lading which are applicable to that stage;

b) if under the national law of any State, it is a condition for the application of any international convention or national law that a particular document be issued in respect of a contract of carriage for the particular stage of the transport where the loss or damage occurred, it shall be assumed for the purposes of a) above that such document has been issued.

2. If in a case, not covered by paragraph 1, it is proved that the loss or damage occurred when the goods were being carried by sea, the liability of the CTO shall be determined by the provisions relating to the liability of the carrier by sea contained in any such international convention relating to such carriage if it is expressly provided by the CT Bill of Lading that all such provisions shall govern the carriage of the goods by sea.

Article IX

1. Unless notice of loss of or damage to the goods and the general nature of it be given in writing to the CTO or the persons referred to in paragraph 2 of Article II at the place of delivery before or at the

4. L'ETC n'aura pas le droit de bénéficier de la limitation établie au paragraphe 3 du présent article s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de l'ETC commis, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

5. Une indemnité plus élevée peut seulement être réclamée quand l'expéditeur a déclaré dans le connaissement TC une valeur de marchandises supérieure à la limite prévue au présent article et pour autant que cette valeur ait été acceptée par l'ETC. Dans ce cas, le montant de la valeur déclarée sera substitué à cette limite. Cette indemnité plus élevée ne pourra être obtenue qu'à l'occasion d'une réclamation introduite auprès de l'ETC.

Article VIII

Nonobstant les dispositions des articles VI et VII :

1. a) lorsque la preuve du lieu où la perte ou le dommage s'est produit est rapportée, l'ETC et le réclamant auront le droit, en ce qui concerne la nature et l'étendue de la responsabilité de l'ETC, d'exiger que la responsabilité de ce dernier soit déterminée par la convention internationale ou la loi nationale à laquelle il ne peut être dérogé qui eût été applicable si le réclamant avait conclu directement avec l'ETC un contrat de transport distinct conforme à cette convention internationale ou à cette loi nationale et, pour le surplus, aux dispositions du connaissement TC applicables à ce trajet.

b) si la loi nationale d'un Etat exige, pour l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale, qu'un document distinct soit émis pour un contrat de transport régissant le trajet au cours duquel la perte ou le dommage est survenu, il est présumé, pour l'application du sous-paragraphe (a) ci-dessus, qu'un tel document a été délivré.

2. Si, dans l'hypothèse non prévue au paragraphe 1, il est prouvé que la perte ou le dommage aux marchandises est survenu au cours du transport maritime, la responsabilité de l'ETC sera déterminée par les dispositions fixant la responsabilité du transporteur maritime, telles qu'elles sont prévues par toute convention internationale relative à ce transport, lorsque le connaissement TC a expressément prévu que ces dispositions régiront le transport de marchandises par mer.

Article IX

1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages aux marchandises et de leur nature générale ne soit donné par écrit à l'ETC ou aux personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II au lieu de la délivrance, avant ou au moment de l'enlèvement de celles-ci et de

time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the CT Bill of Lading or if the loss or damage be not apparent within five days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the CTO of the goods as described in the CT Bill of Lading.

2. The CTO shall be discharged of all liability under the rules of this Convention unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

Article X

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the CTO for loss of or damage to the goods whether the action be founded in contract or in tort.

2. a) If such an action is brought against a servant, agent of the CTO or any person referred to in paragraph 2 of Article II, such servant, agent, or person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the CTO is entitled to invoke under this Convention.

b) However, if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of such servant, agent, or person done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such servant, agent, or person shall not be entitled to the benefit of limitation of liability provided for in this Convention.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 (b) of this Article and of paragraphs 4 and 5 of Article VII, the aggregate of the amounts recoverable from the CTO, and the servants, agents, or persons referred to in paragraph 2 of Article II, shall in no case exceed the limits provided for in this Convention.

Article XI

1. Stipulations which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The CTO shall, however, be at liberty to increase his responsibilities and obligations under this Convention.

2. Nothing in this Convention shall affect the rights and liabilities of vessel and cargo in General Average.

leur remise sous la garde de la personne ayant droit à leur délivrance en vertu du connaissement TC, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par l'ETC telles qu'elles sont décrites au connaissement TC. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les cinq jours de la délivrance.

2. L'ETC sera déchargé de toute responsabilité aux termes de la présente Convention, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties, postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Article X

1. Les exonérations et les limitations de responsabilité prévues à la présente Convention sont applicables à toute action intentée contre l'ETC en réparation des pertes ou dommages à des marchandises, que cette action soit fondée sur une responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. a) Si une telle action est intentée contre un préposé de l'ETC ou contre toute personne mentionnée au paragraphe 2 de l'article II, ce préposé ,ou cette personne pourront se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que l'ETC a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.

b) Toutefois, s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de cette personne, qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ce préposé ou cette personne ne pourront se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 (b) du présent article et des paragraphes 4 et 5 de l'article VII, la totalité des montants mis à charge de l'ETC, de ses préposés ou des personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II, ne dépassera en aucun cas les limites prévues à la présente Convention.

Article XI

1. Les stipulations qui dérogeraient directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention seront nulles et non avenues. Toutefois, l'ETC aura le droit d'étendre sa responsabilité et ses engagements tels que prévus à la présente Convention.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne portera atteinte aux droits et obligations du navire et de la cargaison en matière d'avarie commune.

INTERNATIONAL DRAFT CONVENTION

for

THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING

to

THE CARRIAGE BY SEA OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE

The purpose of this draft of a combined Convention is to harmonize the Convention of 1961 relating to Passengers with the Convention of 1967 relating to Passengers' Luggage. The provisions of the 1961 Convention have been amended only so far as necessary. The only amendment of substance is the indication of increase of the limits of liability.

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage by sea of passengers and their luggage,

Have decided to conclude a Convention for this purpose and thereto agreed as follows :

Article 1

In this Convention the following expressions insofar as they apply, have the meaning hereby assigned to them :

1. « carrier » includes the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage;

2. « contract of carriage » means a contract made by or on behalf of a carrier, for the carriage of a passenger or for the carriage of a passenger and his luggage, as the case may be, with the exception of :

a) a charter party or a contract under a bill of lading;

b) a contract of carriage governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;

3. « ship » means only a seagoing vessel;

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE

pour

L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE

DE TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES

Le but de ce projet combiné de convention est de mettre la Convention de 1961 relative aux passagers en harmonie avec celle de 1967 sur les bagages des passagers. Les dispositions de la Convention de 1961 n'ont été modifiées que dans la mesure nécessaire. La seule modification sur le fond concerne une indication relative à la majoration de la limitation de responsabilité.

Les Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenues de ce qui suit :

Article Premier

Dans la présente Convention, dans la mesure où elle s'applique, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

1. « transporteur » comprend le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant du navire qui a conclu un contrat de transport;

2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport d'un passager et, le cas échéant, pour le transport de ses bagages, à l'exception;

a) d'un contrat d'affrètement et d'un transport sous l'empire d'une charte-partie ou d'un connaissement;

b) d'un contrat de transport régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;

3. « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer;

4. « passenger » means only a person carried in a ship under a contract of carriage;

5. « luggage » means any article or vehicle with the exception of live animals carried by the carrier under a contract of carriage;

6. « cabin luggage » means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 8, paragraph 1, cabin luggage includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7. « loss of or damage to luggage » includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from strikes or lock-outs;

8. « carriage » covers the following periods :

a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and his luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. Carriage does not include the period during which the passenger is in a marine station or on a quay or in or on any other port installation but does include that period so far as cabin luggage is concerned if such luggage is in the custody of the carrier or his servant or his agent;

b) with regard to all other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of redelivery by the carrier or his servant or agent;

9. « international carriage » means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if there is an intermediate port of call in another State;

10. « contracting State » means a State whose ratification or accession to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if :

1. the ship is registered in a contracting State, or

4. « passager » signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;

5. « bagage » signifie tous objets ou véhicules, à l'exception d'animaux vivants, transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport;

6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine ou sous sa garde. Sauf pour l'application de l'article 8, paragraphe 2, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule;

7. « perte des ou dommage aux bagages » comprend également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été ou auraient du être transportés, mais ne comprend pas les retards provenant de grèves ou de lock-out;

8. « transport » comprend les périodes suivantes;

a) en ce qui concerne le passager et ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages sont à bord du navire ou en cours d'embarquement et de débarquement, et la période pendant laquelle le passager et ses bagages sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Le transport ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire, mais comprend cette période, en ce qui concerne les bagages de cabine, si lesdits bagages y sont sous la garde du transporteur ou de son préposé;

b) en ce qui concerne tous les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été remis au transporteur ou à son préposé à terre ou à bord et le moment où ils ont été rendus par le transporteur ou son préposé;

9. « transport international » signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat;

10. « Etat Contractant » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

Article 2

La présente Convention sera applicable à tout transport international lorsque :

1) le navire est immatriculé dans un Etat Contractant, ou

2. the contract of carriage has been made in a contracting State, or
3. the place of departure, according to the contract of carriage, is in a contracting State.

Article 3

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship, he shall exercise due diligence and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at any time during the carriage and in all other respects to secure the safe transport of the passengers and their luggage.

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in this Article.

Article 4

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

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the passenger.

3. The fault or neglect of the carrier, his servants and agents, referred to in paragraph 1 of this Article, shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire. In respect of all other luggage, the fault or neglect of the carrier, his servant and agents, shall be presumed, unless there is proof to the contrary, in all cases of loss or damage, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage.

4. In all other cases the burden of proving the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents shall lie with the passenger.

Article 5

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4, the carrier shall not be liable for loss or damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect or default of the master, mariner, pilot

2) le contrat de transport a été conclu dans un Etat Contractant, ou

3) d'après le contrat de transport, le lieu de départ se trouve dans un Etat Contractant.

Article 3

1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers et de leurs bagages à tous autres égards.

2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire ou l'armateur du navire, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe précédent de cet article.

Article 4

1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte des ou du dommage aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au passager.

3. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés visée au paragraphe (1) de cet article sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou le dommage aux bagages de cabine ont été causés par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un des événements. Pour tous autres bagages, la faute et la négligence du transporteur, de ses préposés et agents, sera, sauf preuve du contraire, présumée dans tous les cas de perte ou de dommage sans différence des événements générateurs.

4. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au passager.

Article 5

1. Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4, le transporteur ne sera pas responsable en ce qui concerne les véhicules transportés, pour la perte ou le dommage provenant ou résultant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposé du transpor-

or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.

2. Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewelry, ornaments or works of art.

Article 6

If the carrier proves that the death or personal injury to the passenger or the loss of or damage to the luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 7

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed [500,000] francs. Where in accordance with the law of the Court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of these payments shall not exceed the said limit.

2. Nevertheless, the national legislation of any contracting State may fix, as far as the carriers who are subjects of such State are concerned, a higher per capita limit of liability.

Article 8

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10,000 francs per passenger.

2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30,000 francs per vehicle.

3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned in the preceding paragraphs shall in no case exceed 16,000 francs per passenger.

4. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,500 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 francs per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

teur dans la navigation ou dans l'administration du navire durant le transport.

2. Sauf convention expresse et écrite, le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte ou de dommage à des espèces, titres et autres valeurs tels que de l'or, de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux ou objets d'art.

Article 6

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé sa mort ou ses lésions corporelles ou la perte de ses bagages ou leur dommage, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 7

1. La responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager ou de lésions corporelles, est limitée, dans tous les cas, à un montant de (500.000) francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Toutefois, la législation nationale de chacun des Etats contractants pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita, plus élevée.

Article 8

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage à des bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 10.000 francs par passager.

2. La responsabilité en cas de perte ou de dommage aux véhicules, y compris les bagages transportés à l'intérieur ou sur le véhicule est limitée, dans tous les cas, à 30.000 francs par véhicule.

3. La responsabilité en cas de perte ou de dommage, à tout objet autre que ceux énumérés aux paragraphes précédents est limitée, dans tous les cas, à 16.000 francs par passager.

4. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1.500 francs en cas de dommage à un véhicule et 100 francs par passager en cas de perte et de dommage aux autres bagages. Cette somme sera déduite du montant du dommage.

Article 9

1. Le franc mentionné dans cette Convention signifie une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

2. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

Article 10

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

3. The limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependants on any distinct occasion.

Article 11

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Articles 7, 8 and 10 (1), if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 12

1. Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

2. Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be made by or on behalf of the passenger.

3. In the case of death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependants of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Article 13

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

a) in the case of personal injury within fifteen days from the date of disembarkation;

b) in the case of apparent damage to luggage:

(i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;

2. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

Article 10

1. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit d'une limite de responsabilité plus élevée que celle prévue aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

3. Les limitations de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager soit en son nom, soit par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

Article 11

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par les articles 7, 8 et 10 (paragraphe (1), s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 12

1. Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. En cas de lésions corporelles subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.

3. En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi.

Article 13

1. Le passager doit adresser des protestations écrites au transporteur ou à son agent :

a) en cas de lésions corporelles au plus tard quinze jours après la date du débarquement;

b) en cas de dommage apparent à des bagages

(I) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement;

(ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery;

c) in the case of loss of or damage to luggage which is not apparent within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.

2. If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to have disembarked safe and sound and have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 14

1. Actions for damages arising out of the death of a passenger or out of personal injury and loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

a) in the case of personal injury, from the date of the disembarkation of the passenger;

b) in the event of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the event of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when disembarkation should have taken place.

3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 15

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

(II) en ce qui concerne tout autre bagage, avant ou au moment de la délivrance.

c) en cas de perte ou de dommage non apparent, dans les quinze jours du débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux prescriptions de cet article le passager sera présumé, sauf preuve contraire, être débarqué sain et sauf et avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les protestations écrites sont inutiles si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

Article 14

1. Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles et de la perte des bagages ou du dommage subi par ceux-ci sont soumis à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court :

a) en cas de lésions corporelles à partir du jour du débarquement du passager;

b) en cas de décès survenu au cours du transport, à partir du jour auquel le passager aurait dû être débarqué, et en cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînant la mort du passager après le débarquement, à partir du jour du décès; le délai ne pourra toutefois pas dépasser 3 ans à compter du jour du débarquement;

c) en cas de perte ou de dommage aux bagages à partir du jour du débarquement et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de 3 ans à compter du jour de débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

Article 15

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.

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

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

Article 16

1. Prior to the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before :

a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or

b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or

c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 17

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, except as provided in Article 8, paragraph 4, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the choice of the claimant beyond the limit allowed in Article 16, paragraph 1, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 18

1. The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier and his servants or agents provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser les dites limites.

3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé fait, soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 16

1. Avant l'événement qui a causé la mort ou la lésion corporelle du passager ou la perte des bagages ou le dommage subi par ceux-ci, les parties au contrat de transport peuvent librement convenir que la partie requérante aura le droit d'intenter une action en dommages-intérêts, à son choix, devant :

a) le Tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) ou le Tribunal du point de départ ou du point de destination stipulé au contrat;

c) ou le Tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la jurisdiction de celui-ci.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent librement convenir de la jurisdiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Article 17

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou une lésion corporelle du passager ou la perte de ses bagages ou un dommage subi par ceux-ci, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue à l'alinéa (4) de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effect de limiter le choix du demandeur au delà de ce qui est permis au paragraphe (1) de l'article 16, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 18

1. Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur et de ses préposés,

owners of seagoing ships or in any national law relating to such limitation.

2. This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Article 19

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 20

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, make one of the following reservations :

a) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers but not to the carriage of passengers' luggage, or

b) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers' luggage but not to the carriage of passengers.

2. The Contracting Party which has made a declaration in accordance with this Article shall not be bound by the provisions of the Convention which have been excluded by this declaration and the other Contracting Parties shall not be bound by the provisions which have been excluded with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

3. The Contracting Party having made a declaration in accordance with this Article may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government with the result that it shall also be a Contracting Party to the provisions of the Convention which had heretofore been excluded. The withdrawal of the declaration shall take effect three months after the date when it has been deposited.

Article 21

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations :

1. not to give effect to the provisions of this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;

2. that in giving effect to the provisions of this Convention it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such

tels qu'ils résultent des dispositions des Conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

2. La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 19

La présente Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou des autres personnes morales de droit public aux conditions prévues à l'article premier.

Article 20

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature ou de sa ratification, toute Partie Contractante pourra déclarer :

a) soit qu'elle n'accepte pas et n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention qui régissent le contrat de transport de passagers et la responsabilité du transporteur envers les passagers,

b) soit qu'elle n'accepte pas et n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention qui régissent le contrat de transport de bagages et la responsabilité du transporteur pour les bagages des passagers.

2. La Partie Contractante qui a fait une déclaration conformément à cet article n'est pas liée par les dispositions de la Convention qui ont été exclues par ladite déclaration, et les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par les dispositions exclues envers toute Partie Contractante qui aura fait une telle déclaration.

3. La Partie Contractante qui aura fait une déclaration conformément à cet article pourra à tout moment la retirer par notification au Gouvernement belge avec cet effet qu'elle deviendra Partie Contractante pour les dispositions de la Convention qu'elle avait exclues. Le retrait de la déclaration prendra effet trois mois après la date du dépôt de celui-ci.

Article 21

Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature ou de sa ratification, toute Partie Contractante pourra formuler les réserves suivantes :

1. de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;

territorial boundaries, provide in its national laws, for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

Article 22

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 23

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 22 of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 24

This Convention shall be open for signature by the States represented at the ...th session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 25

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 26

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification dealing with the acceptance of the same provisions in this Convention.

2. The provisions in the present Convention, which may be excluded by declaration in accordance with Article 20, come into force three months after the date of deposit of the fifth instrument of ratification of the Contracting Parties, by which they have been accepted, be it by the absence of a declaration of exclusion or be it by the withdrawal of this declaration.

3. This Convention, or the provisions which are not excluded, shall come into force in respect of each signatory State which ratifies

2. en donnant effet aux dispositions de la présente Convention, en ce qui concerne les contrats de transport établis à l'intérieur de ses frontières territoriales pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans lesdites limites territoriales, elle pourra prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions des avis contenant les dispositions de la présente Convention et devant figurer dans le contrat de transport.

Article 22

Tout différent entre les Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, qui ne peut pas être réglée par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour Internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 23

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 22. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 24

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la ...ième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 25

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 26

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification portant sur son acceptation des mêmes dispositions de la Convention.

2. Les dispositions de la présente Convention qui pourront être exclues par une déclaration en vertu de l'article 20 entrent en vigueur

it, or the provisions thereof which it accepts, after the deposit of the fifth instrument, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 27

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the ...th session of the Diplomatic Conference of Maritime Law, may accede to this Convention.

2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 26.

Article 28

Each Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 29

1. Any Contracting Party 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 Convention applies.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.

2. Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 30

The Belgian Government shall notify the States represented at the ...th session of the Diplomatic Conference on Maritime Law and the States acceding to this Convention of the following :

trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification des Parties Contractantes qui les ont acceptées, soit par absence de déclaration d'exclusion, soit par retrait de celle-ci.

3. La Convention ou les dispositions non exclues entreront en vigueur pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention ou certaines de ces dispositions trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 27

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la ...ième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer à la présente Convention.

2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

3. La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérant trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 26.

Article 28

Chacune des Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après l'entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la dénonciation par le Gouvernement belge.

Article 29

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion ou à tout autre 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 la présente Convention.

La Convention sera applicable auxdits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

2. Toute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention 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.

Article 30

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la session de la Conférence diplomatique de Droit maritime ainsi qu'aux Etats qui adhèrent à la présente Convention :

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with articles 24, 25 and 27.

2. The declarations received following the application of Article 20, as well as the withdrawals notified according to paragraph 3 in Article 20.

3. The date on which this Convention, or the provisions which have not been excluded in accordance with Article 20, shall come into force in pursuance of Article 26.

4. The notifications which have been served in enforcement of Articles 23 and 29.

5. The denunciations received in pursuance of Article 28.

Article 31

Any Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such Contracting Party, or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Governement which, provided that one third of the Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 32

In respect of the relations between States which have ratified or adhered to this Convention, this Convention shall replace and abrogate :

a) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20,1 (a) the International Convention for the unification of certain rules relating to carriage of passengers luggage by sea (1967); and

b) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20, 1 (b) the International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea and Protocol (1961).

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 24, 25 et 27.

2. Les déclarations faites en application de l'article 20, ainsi que les retraits déclarés selon l'alinéa 3 de l'article 20.

3. La date à laquelle la présente Convention ou ses dispositions qui n'ont pas été exclues selon l'article 20, entreront en vigueur en application de l'article 26.

4. Les notifications faites en exécution des articles 23 et 29.

5. Les dénonciations reçues en application de l'article 28.

Article 31

Toute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la revision de la présente Convention.

Toute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Parties Contractantes soit d'accord, se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 32

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, selon qu'ils ont fait ou non une déclaration selon l'article 20, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, signée à Bruxelles le 29 avril 1961 et/ou la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, signée à Bruxelles le 27 mai 1967.

INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION

REPORT TO THE LEGAL COMMITTEE

1. The third session of Working Group II of the Legal Committee convened on the 7th January 1969 under the chairmanship of Mr. M.J. Kerry (United Kingdom).

2. The Working Group adopted the proposed agenda subject to priority being given to the consideration of sub-paragraph (c) in item 2 (compulsory insurance or other security).

agenda item 2 (c)

COMPULSORY INSURANCE OR OTHER SECURITY

3. Without taking a decision on the question whether a scheme for compulsory insurance should be included in the future convention, the Working Group considered the form such a scheme might take and included an article embodying such a scheme in the draft articles in Annex I to this report.

4. Three points raised by Lord Devlin in a Note were discussed first:

Which State to give approval to security

Although a minority were in favour of the State of the principal place of business of the insurer or guarantor as being the State best qualified to make a judgment on this point, the majority considered that control of the operations of a ship must rest with the flag State only and that this State could obtain any essential information from other States if necessary. The security might in fact be given by the nationals of more than one State and, furthermore, the State where the insurer or other guarantor carried on business might be a non-contracting State. This would make the alternative proposal impracticable. It was consequently agreed that the article should be drafted on the footing that the flag State alone is to be responsible for giving this approval.

ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE
CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME

RAPPORT AU COMITE JURIDIQUE

1. La troisième session du Groupe de travail II du Comité juridique s'est ouverte le 7 janvier 1969 sous la présidence de M. M.J. Kerry (Royaume-Uni).

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour qui lui était proposé en donnant toutefois la priorité à l'examen de l'alinéa c) du point 2 (Assurance obligatoire ou autre garantie).

Point 2 c) de l'ordre du jour

ASSURANCE OBLIGATOIRE OU AUTRE GARANTIE

3. Le Groupe a étudié la forme que pourrait prendre un système d'assurance obligatoire, sans pour autant trancher le point de savoir s'il fallait ou non que le système soit inclus dans la future convention et il y a inséré un article prévoyant l'instauration d'un tel système dans le projet d'articles figurant en annexe I.

4. La discussion a d'abord porté sur trois points qui avaient été soulevés dans une note de Lord Devlin :

i) *Choix de l'Etat chargé d'approuver la garantie*

Bien que, pour une minorité, l'Etat où se trouve le principal établissement de l'assureur ou du garant doive être considéré comme le plus qualifié pour juger de cet aspect du problème, la majorité estime qu'il appartient uniquement à l'Etat du pavillon de contrôler les opérations du navire, quitte à obtenir les renseignements nécessaires auprès d'autres Etats si besoin est. Ceci d'autant que la garantie pourrait en fait être apportée par les ressortissants de plus d'un Etat et que l'Etat où l'assureur ou autre garant a son établissement pourrait, de surcroît, ne pas faire partie de la convention, éventualité qui rendrait la solution de rechange envisagée impraticable. Le Groupe est par conséquent convenu de rédiger l'article de manière à indiquer qu'il appartient uniquement à l'Etat du pavillon de donner l'agrément exigé.

Whether IMCO should give overriding approval of financial security

It was generally agreed that IMCO should not be given this responsibility. Some members of the Working Group were against this proposal in principle, regarding it as not being a proper function for the Organization, and even those in favour of it regarded it as impracticable in the short run.

Financial responsibility of State for failure to indemnify a claim

It was generally agreed that the mere fact that a State issued a certificate should not make it responsible if, in spite of the approval given by it to the financial security, it ultimately transpired that the claimant failed to obtain compensation from the insurer or other guarantor. The responsibility of a State for not issuing a certificate or for irresponsibly issuing a certificate should be left to be decided by the ordinary rules of international law.

5. The Working Group then considered other points of substance which arose from (a) the three draft paragraphs set out in Lord Devlin's Note : (b) draft Article III in the text of the Report of the second session of the Working Group (c) a draft article submitted by the delegation of the United States.

6. *Nature of security.* Consideration was given as to whether a State satisfied as to the financial capacity of a shipowner should be able to certify to that effect, no further security being required in such a case. The reason for this proposal was that some large tanker owners might be so self-evidently capable of meeting even the largest claims that they should be exempted from the requirement to find financial security. Against this, the majority considered that even the largest shipowners could suffer rapidly fluctuating fortunes, and might not, in the event, be capable of meeting a large claim when it arose. Furthermore, it would impose the invidious task on governments of judging in many cases the financial capacity of shipowners. It was agreed, therefore, that the text to be submitted to the Legal Committee should not contain a provision to this effect.

7. *Deductibles.* There was some discussion as to whether any special provision was required in the event where, following the usual practice, insurance or guaranty contracts contain a clause regarding the uncovered margin or the deductible stating, for instance, that the first $ 100.000 of a claim are to be met by the insured. It was agreed

ii) *Homologation de la garantie financière par l'OMCI en dernier ressort*

Il a été convenu de manière générale de ne pas imposer cette tâche à l'OMCI. Certains membres du Groupe se sont élevés en principe contre cette proposition qui ne leur paraît pas cadrer avec les fonctions véritables de l'Organisation, et ceux mêmes qui se sont prononcés en sa faveur l'ont jugée irréalisable à court terme.

iii) *Responsabilité financière de l'Etat en cas de défaut d'indemnisation*

Il a été convenu en général que l'Etat ne devait pas être tenu pour responsable du fait seul de la délivrance d'un certificat si, en dépit de l'homologation par lui de la garantie financière il apparaissait en dernière instance que le demandeur n'avait pu obtenir réparation de l'assureur ou autre garant. La question de la responsabilité de l'Etat qui aurait négligé de délivrer un certificat ou qui en aurait délivré un à la légère devrait être résolu par application des règles usuelles de droit international.

5. Le Groupe de travail a ensuite examiné d'autres questions de fond posées a) par les projets de paragraphes figurant dans la note de Lord Devlin; b) par le projet d'article III figurant dans le texte du rapport de la deuxième session du Groupe par un projet d'article présenté par la délégation des Etats-Unis.

6. *Nature de la garantie.* Le Groupe a étudié la question de savoir si un Etat qui juge satisfaisante l'assise financière d'un propriétaire devrait être habilité à attester qu'aucune autre garantie n'est requise dans son cas. A l'origine de cette proposition se trouve le fait que certains gros propriétaires de navires-citernes semblent, de toute évidence, en mesure d'acquitter les indemnités les plus élevées et qu'ils devraient de ce fait être dispensés de l'obligation de trouver une garantie financière. A cet argument, la majorité a opposé celui des revers de fortunes auxquels sont exposés les propriétaires réputés les plus solides qui ne pourraient plus faire droit à une demande importante d'indemnisation dans une telle éventualité. Cette solution imposerait en outre une tâche ingrate aux gouvernements qui seraient appelés à juger de l'assise financière des propriétaires de navires dans de nombreux cas. Ceci étant dit le Groupe est convenu de n'inclure de disposition en ce sens que dans le texte qu'il soumettra au Comité juridique.

7. *Introduction d'une clause de franchise.* Le Groupe a débattu la question de savoir s'il y avait lieu de prévoir une disposition spéciale pour les cas où, suivant l'usage, les contrats d'assurance ou de garantie contiendraient une clause de découvert ou de franchise stipu-

that no provision should be made in the draft article to meet this point; vis-à-vis third parties such deductibles should not be permitted although as between the insurer and insured they should be left as a question of agreement.

8. *Privity or default of owner.* In draft Article V liability in the case of privity or default of the owner is unlimited. It was agreed that compulsory insurance need not extend beyond the appropriate limitation figure even where the liability of the owner is unlimited.

9. *Other exceptions commonly implied by national law or expressed in insurance policies.* It was pointed out that normal marine policies either contain or imply by operation of law a number of exceptions, but it was recognized that the clause whereby the insurer should not be liable if loss occurred through the wilful misconduct of the insured, would require particular attention. Generally speaking, the Working Group was unable to reach a firm decision on such exceptions.

10. *Direct recourse against insurer or other guarantor.* Three possibilities were discussed : (a) no provision for direct recourse against insurer or guarantor; (b) provision for direct recourse only in the event of insolvency of the insurer or the guarantor (c) direct recourse in any event. There was little or no support for (a). Opinion was divided as to wether (b) or (c) was preferable. It was argued that direct recourse was necessary in the event of the insolvency of the owner, and that to allow it otherwise might embarrass the insurer or guarantor in the conduct of claims, since he would find it more difficult to control the owner concerned, which might involve and increase in premium rates. Against this, it was argued that in any event the owner was always contractually bound to act in relation to claims against himself in accordance with the directions of the insurer,and that to permit direct actions would give the claimant a convenient and direct means of gaining access to the person with the actual funds from which he would be compensated. As a basis for future discussion it was decided to include a provision embodying (c) in the draft Article, but it was also agreed that it should be made clear that the insurer or guarantor should have the same defences and right of limitation as an owner himself except those which would arise by reason of the owner's own bankruptcy. (It was necessary to state this expressly since in some jurisdictions it was argued that this was not the practice). There was also some discussion as to whether it should be made clear that the insurer or guarantor should have no other means of defence open to him. It was pointed out that

lant par exemple que les premiers 100.000 dollars sont à la charge de l'assuré. Il a été convenu de ne pas prévoir de disposition à ce sujet dans le projet d'article, les franchises n'étant pas admises à l'égard des tiers, mais étant, pour le reste, une question d'accord entre l'assureur et l'assuré.

8. *Cas de la faute du propriétaire.* Dans le projet d'article V, il n'est pas prévu de limite à la responsabilité en cas de faute du propriétaire. Il a été convenu que le montant de l'assurance obligatoire ne devra pas excéder la limite appropriée même lorsque la responsabilité du propriétaire est illimitée.

9. *Autres exclusions usuelles découlant du droit national ou expressément prévues dans les polices d'assurance.* Il a été relevé que les polices maritimes usuelles comportent, soit explicitement, soit implicitement du fait de droit en vigueur, un certain nombre d'exclusions et le Groupe a reconnu que la clause en vertu de laquelle l'assureur ne répond pas d'une perte due à une faute intentionnelle de l'assuré mérite une attention particulière. D'une manière générale, il n'est toutefois pas parvenu à une décision bien arrêtée sur la question des exclusions.

10. *Recours direct contre l'assureur ou autre garant.* Trois possibilités ont été envisagées : a) ne pas prévoir de recours direct contre l'assureur ou le garant; b) prévoir un recours direct dans le seul cas d'insolvabilité de l'assureur ou du garant; c) prévoir un recours direct dans tous les cas. La solution a) n'a guère recueilli de voix. Les opinions ont été partagées sur les mérites respectifs des solutions b) et c). On a allégué que le recours direct est nécessaire en cas d'insolvabilité de l'assureur du propriétaire et qu'en l'admettant dans d'autres cas, on entraverait la direction de l'action par l'assureur ou garant, à qui il serait plus difficile de contrôler le propriétaire en cause, ce qui pourrait se traduire par une augmentation des primes. A cet argument on a opposé le fait que le propriétaire est toujours tenu par contrat de se conformer aux directives de l'assureur en ce qui concerne les demandes formées contre lui et qu'en autorisant un recours direct, on donnerait en fait au demandeur un moyen commode de toucher sans intermédiaire la personne qui détient en fait les fonds qui serviront à l'indemniser. A titre de base pour les discussions à venir, il a donc été décidé d'inclure une disposition fondée sur la solution c) dans le projet d'article, quitte à préciser que l'assureur ou garant doit pouvoir se prévaloir des mêmes moyens de défense et limites de responsabilité que le propriétaire lui-même, à l'exception de ceux qui résulteraient d'une faillite du propriétaire. (Il a été jugé nécessaire de mentionner expressément ce point après qu'on eût fait observer que tel n'est pas l'usage dans certaines législations). Le Groupe a également débattu de la question de savoir s'il y avait lieu de préciser que l'assureur ou garant ne devrait pas disposer d'autres moyens de défense. On a fait observer que si cette

if this approach was adopted, it would be necessary to provide for specific exceptions from the general principle (see for example Article 16 of the 1962 Rome Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface). Exceptions mentioned were (a) forgery; (b) lapse of the policy; (c) any exception allowed under the security (see paragraph 9 above).

11. *Form of Certificate.* There was considerable discussion as to whether a model certificate should be mandatory under the convention or whether a model should be attached as a recommended form. The former alternative was preferred.

12. *Enforcement of compulsory insurance provisions against ships of other contracting States.* The draft in Lord Devlin's Note contained a provision to the effect that States should not permit vessels of other contracting States to enter their ports unless they could produce the relevant certificate. The majority view was that the method of enforcement should not be specified in the convention but should be left to national law. However, after some discussion a provision along these lines was left in square brackets in the draft article, particulary in the light of the decision that as against non-contracting ships a similar provision should be left to the decision of the Legal Committee. No decision had been taken as to whether this latter provision should be mandatory or permissive (see paragraph 13), and this point was again left open in relation to ships of other contracting States.

13. *Enforcement of the convention against ships of other States.* There was a difference of view as to whether it should be mandatory on States to refuse access to their ports to ships of non-contracting States which could not show evidence of financial security, whether this should be expressed as a discretionary power or whether any provision was necessary at all. It was pointed out that if it was expressed as a discretionary power it would be adding nothing to existing principles of international law, but that the possibility of making mandatory the obligation to refuse access might have to be considered in the light of obligations to third countries.

14. *State-owned ships.* It was agreed that a special provision should be included in the draft article in relation to State-owned ships but it was decided that in form this should be somewhat different to that proposed in paragraph 5 of draft Article III appended

solution était adoptée, il faudrait prévoir des dérogations expresses au principe général (voir par exemple l'article 16 de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers), dérogations au nombre desquelles ont été mentionnés : a) les cas de falsification de documents; b) l'expiration de la police; c) toute exception prévue dans la garantie (voir paragraphe 9 ci-dessus).

11. *Forme du certificat.* A l'issue d'un débat prolongé sur le point de savoir s'il fallait insérer dans la convention un modèle de certificat ayant force obligatoire ou simplement y joindre un modèle ayant valeur de recommandation, le Groupe a opté pour le première solution.

12. *Application des dispositions relatives à l'assurance obligatoire aux navires d'autres Etats contractants.* Le projet figurant dans la note de Lord Devlin contenait une disposition prévoyant que les Etats refuseraient l'accès de leurs ports aux navires d'autres Etats contractants qui ne seraient pas munis du certificat requis. La majorité des membres a estimé que les modalités d'application ne devraient pas être stipulées dans la convention mais laissées à la législation nationale. Toutefois, après discussion, le Groupe a résolu de faire figurer une disposition en ce sens entre crochets dans le projet d'article, ceci d'autant qu'il est convenu de laisser au Comité juridique le soin de se prononcer sur l'opportunité de prévoir une disposition du même ordre en ce qui concerne l'application des dispositions considérées aux navires d'Etats non contractants. Aucune décision n'a été prise sur le point de savoir si cette disposition devait être obligatoire ou facultative (voir paragraphe 13) et la question a également été laissée en suspens en ce qui concerne les navires d'autres Etats contractants.

13. *Application des dispositions de la convention aux navires d'Etats tiers.* Les opinions ont été partagées sur le point de savoir s'il fallait prévoir une disposition obligeant les Etats à interdire l'accès de leurs ports aux navires battant pavillon d'Etats non contractants qui ne pourraient prouver qu'ils ont souscrit une garantie financière, si leur pouvoir en la matière devrait être discrétionnaire, ou si une telle disposition était en fait inutile. On a fait observer qu'en prévoyant un pouvoir discrétionnaire, on n'ajouterait rien aux principes usuels de droit international, mais qu'il faudrait tenir compte des obligations des Etats contractants à l'égard des pays tiers lorsque l'on étudierait la possibilité de rendre l'interdiction considérée d'accès impérative.

14. *Navires appartenant à l'Etat.* Il a été convenu de prévoir une disposition spéciale au sujet des navires qui sont la propriété de l'Etat dans le projet d'article, cette disposition devant toutefois se présenter sous une forme légèrement différente de celle proposée au paragraphe 5 du projet d'article III annexé au rapport de la session précédente du Groupe et dans le projet des Etats-Unis.

to the report of the previous session of the Working Group and that in the United States draft.

15. *Small ships.* It was agreed that it would be inappropriate to apply the provisions of the draft article to ships below a certain size. A suggested criterion of a minimum carrying capacity of 2.000 tons of oil in bulk was included in the draft article.

16. The Working Group then considered additional points raised by the proposal of the United States delegation. It was agreed that:

(a) a minimum of detail as to the conditions of issue or validity of the certificate need only be included in the Convention, the question being left to the State issuing the certificate;

(b) there was no need to file a copy of the certificate with the Secretariat of IMCO. This would impose an unnecessary and unprofitable burden on the Secretariat;

(c) the suggested limitation on the power to suspend or cancel the security should be retained, with the addition that material variations should be similarly prohibited;

(d) the provision proposed for recognition of certificates and intergovernmental consultation where there was reason to suspect that the security was not adequate should be retained, subject to some drafting amendment;

(e) A suggested provision for compensation by a contracting State if compensation is not in fact available in the case of pollution by a ship holding a certificate should be deleted.

agenda item 2 (a).

GENERAL SCOPE OF THE CONVENTION

17. *Definition of « oil ».* There was considerable discussion as to whether the word « persistent » should be retained in this definition. It was argued that any type of hydrocarbon oil could produce pollution and consequently that the word was undesirable. However, the majority considered that only persistent oils could cause pollution on a large scale and consequently that the word « persistent » should be retained.

18. *Definition of « pollution damage ».* The question whether damage for the purposes of the convention should be limited to damage caused by actual contamination and should not include such consequential items as fire damage was raised. It was pointed out that the possible inclusion of such consequential damage in the definition was accidental and had not been intended by the Comité

15. *Petits bâtiments.* Le Groupe est convenu qu'il ne serait pas indiqué d'appliquer les dispositions prévues aux navires ayant moins d'une certaine taille. Aussi a-t-il proposé, dans son projet d'article, de prendre pour critère un port en lourd utile d'au moins 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.

16. Le Groupe de travail a ensuite étudié d'autres questions soulevées par la proposition de la délégation des Etats-Unis. Il est convenu :

a) de faire figurer dans la convention un minimum de renseignements sur les conditions de délivrance et de validité du certificat, ces questions étant laissées par ailleurs à l'Etat qui délivre le certificat;

b) qu'il n'y avait pas lieu de faire adresser un exemplaire du certificat au Secrétariat de l'OMCI, cette procédure imposant un fardeau inutile et sans intérêt au Secrétariat;

c) de maintenir les conditions restrictives attachées au droit de suspendre ou de résilier la garantie, et d'y ajouter l'interdiction de modifier le fond de la garantie;

d) de conserver, en lui apportant certaines modifications de forme, la disposition prévue au sujet de l'acceptation des certificats et des consultations entre gouvernements dans les cas où la garantie n'est pas jugée suffisante;

e) de supprimer la disposition qui prévoyait l'indemnisation par un Etat contractant des dommages par pollution dus à un navire détenteur d'un certificat lorsque les fonds nécessaires ne seraient en fait pas disponibles.

Point 2 a) de l'ordre du jour

PORTEE GENERALE DE LA CONVENTION

17. *Définition d'« hydrocarbures ».* La question du maintien du terme « persistants » dans la définition a donné lieu à un débat prolongé. D'aucuns ont jugé que tous les hydrocarbures peuvent causer une pollution et qu'en conséquence, il n'est pas souhaitable d'utiliser cette expression. Mais la majorité des participants a été d'avis que seuls les hydrocarbures persistants peuvent entraîner une pollution à une grande échelle et qu'il convient donc de conserver le mot « persistants ».

18. *Définition de « dommage par pollution ».* On s'est demandé s'il y avait lieu de limiter les dommages au sens de la convention aux seuls dommages résultant d'une contamination dans le sens strict du terme sans tenir compte des conséquences possibles telles que les dommages dus à l'incendie. Il a été fait observer que l'allusion aux dommages indirects qui peut figurer dans la définition est purement accidentelle et ne correspond pas à l'intention du Comité Maritime International.

Maritime International. However, the majority of delegates considered that the draft should be left without amendment.

19. *Definition of « owner »*. There was a considerable difference of view as to whether the definition of « owner » should extend to demise charterers. No majority was found in favour of a general extension in all circumstances to demise charterers and even a compromise proposal, under which a demise charterer would be substituted for the owner in the case of a charterparty which had come into effect before the date of operation of the convention, did not receive much support. One delegate did however put forward a draft article designed to impose liability under the convention on the operator of the ship and not the owner. The Working Group did not have time to discuss this proposal fully.

agenda item 2 (b)

PARTY LIABLE AND NATURE OF LIABILITY

20. The Working Group noted the facts contained in the paper submitted by the United Kingdom to the fourth session of the Legal Committee. While it considered that the facts in it would be relevant to eventual decisions both on the nature of liability and limitation, they did not feel that they warranted any change in the line hitherto taken by the Working Group on these points.

agenda item 2 (d)

LIMITATION OF LIABILITY

21. The Working Group reached no further conclusion on whether an upper limit should be included in the Convention or as to the figures for the per tonnage limits. One member suggested that an overall ceiling limit would eventually prove to be the only appropriate way of dealing with this problem. A further question which was discussed was whether there should be an exception to the general right of limitation in the event of the actual fault or privity of the owner. It was generally agreed that if the existing limitation figures were heavily increased under the convention this exception would become inappropriate.

agenda item 2 (e)

RIGHT OF SHIPOWNER HIMSELF TO CLAIM AGAINST LIMITATION FUND

22. The Working Group considered the various possibilities. One view expressed was that the owner should not have any right to claim

La majorité des représentants a cependant jugé qu'il convient de ne pas modifier le projet.

19. *Définition de « propriétaire »*. Des divergences de vues considérables se sont manifestées sur la question de savoir si la définition du propriétaire doit s'étendre aux affréteurs coque nue. La solution consistant à englober en général ces affréteurs dans la définition en toutes circonstances n'a pas rallié une majorité des suffrages et une proposition de compromis tendant à remplacer le propriétaire par l'affréteur coque nue dans le cas d'une charte-partie prenant effet avant la date d'entrée en vigueur de la convention n'a elle non plus pas reçu un appui considérable. Un des représentants a cependant soumis un projet d'article visant à imputer la responsabilité aux termes de la convention à l'exploitant et non au propriétaire du navire. Le Groupe de travail n'a pas eu le temps d'étudier cette proposition à fond.

Point 2 b) de l'ordre du jour

PARTIE RESPONSABLE ET NATURE DE LA RESPONSABILITE

20. Le Groupe de travail a pris note des renseignements contenus dans le document présenté par le Royaume-Uni à la quatrième session du Comité juridique. Tout en estimant qu'ils pourraient être utiles en cas de décisions ultérieures portant à la fois sur la nature et sur la limitation de la responsabilité, il a jugé qu'ils ne justifiaient pas une modification de la ligne adoptée jusque-là par le Groupe sur ces questions.

Point 2 d) de l'ordre du jour

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE

21. Le Groupe de travail n'est parvenu à une nouvelle conclusion ni sur l'opportunité de prévoir une limite maximale dans la convention ni sur le montant de la limite par tonneau de jauge. Un membre a suggéré qu'un plafond unique constituerait peut-être en fin de compte la seule solution au problème. Le Groupe a en outre débattu de l'opportunité de prévoir une dérogation au principe général de la limitation en cas de faute personnelle effective du propriétaire. Il est en général convenu qu'une telle dérogation ne serait plus indiquée si l'on relevait très sensiblement les limites actuelles dans la convention.

Point 2 e) de l'ordre du jour

CREANCE DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE SUR LE FONDS DE LIMITATION

22. Le Groupe de travail a étudié les diverses possibilités. L'opinion a notamment été exprimée que le propriétaire ne devrait avoir aucune créance sur le fonds de limitation. La thèse suivant laquelle la

against the limitation fund at all. Another view which found considerable support was that the owner's right to claim against the fund should be limited to expenses reasonably incurred by him for preventive measures. It was however eventually agreed that a revised version, of Article V, paragraph 5, should be included in the text submitted to the Legal Committee. The revision would enable the owner to claim for expenses reasonably incurred by the owner in minimizing pollution and also for loss or damage which he inflicted on himself for that purpose.

agenda item 2 (f)

LIMITATION PERIOD

23. The Working Group discussed a proposal that the limitation period should be two years from the time that a right of action arose, with an overriding period of five years from the date of the incident in question, and further that the effect of limitation should be to bar actions and not to destroy rights. Eventually it was agreed that the existing text should be retained subject to the amendment that the two-year period mentioned in it should be extended to three years.

agenda item 2 (g)

JURISDICTION

24. There was a difference of view on this question. A substantial body of opinion felt that there was great advantage in limiting jurisdiction to a court of the State where the limitation fund is set up. At the other extreme it was proposed (with a measure of support) to widen the existing article by permitting actions to be brought in any jurisdiction in which it would be possible to bring them under normal rules of law and in particular omitting any restriction on the right to bring proceedings *in rem*. No agreement could be reached between these widely divergent views, and it was decided that the two extreme texts should be included in the draft articles to enable further consideration to be given to the various points of view.

agenda item 2 (h)

ENFORCEMENT OF JUDGMENTS

25. A proposal by one member of the Working Group that the provisions of the Hague Convention on the enforcement of judgments should be set out *seriatim* in the convention on the grounds that these represented very carefully considered provisions for the enforcement of judgments, received a measure of support. Other members of the Working Group considered however that the inclusion of these pro-

créance du propriétaire sur le fonds devrait être limité au montant des dépenses qu'il aurait raisonnablement engagées au titre des mesures de sauvegarde a recueilli un très large appui. Le Groupe a toutefois fini par admettre qu'une version révisée du paragraphe 5 de l'article V devrait figurer dans le texte présenté au Comité juridique. Ce texte révisé permettrait au propriétaire de demander le remboursement des frais encourus par lui pour réduire la pollution et également le remboursement des pertes ou dommages qu'il s'est imposés à cette fin.

Point 2 f) de l'ordre du jour

DELAI DE PRESCRIPTION

23. Le Groupe de travail a étudié une proposition aux termes de laquelle le délai de prescription serait de deux ans à compter de la date à laquelle des poursuites peuvent être engagées, sous réserve d'une limite absolue de cinq ans à compter de la date de l'événement, et aux termes de laquelle ce délai aurait pour effet d'empêcher l'ouverture d'une action et non d'entraîner une extinction des droits. Le Groupe de travail est finalement convenu de conserver le texte actuel en portant toutefois de deux à trois ans le délai de prescription.

Point 2 g) de l'ordre du jour

COMPETENCE

24. Cette question a donné lieu à une divergence de vues. Une partie importante de l'opinion a pensé qu'il y aurait de grands avantages à limiter la compétence à un tribunal de l'Etat où le fonds de limitation est constitué. A l'opposé, il a été proposé, avec un sérieux soutien, d'élargir la portée de l'article actuel afin de permettre l'ouverture d'actions devant tous les tribunaux où elles pourraient être engagées en vertu du droit commun, et en particulier d'exclure toute restriction de procédures « in rem ». Aucun accord n'ayant pu être réalisé entre ces vues très divergentes, il a été décidé de faire figurer dans les projets d'articles deux textes extrêmes qui permettront un examen plus approfondi des différents points de vues.

Point 2 h) de l'ordre du jour

EXECUTION DES JUGEMENTS

25. La proposition d'un membre du Groupe, qui souhaiterait énoncer en détail dans la convention les dispositions de la Convention de La Haye relative à l'exécution des jugements en se fondant sur le fait qu'elles constituent une procédure mûrement réfléchie, a recueilli une certaine adhésion. Toutefois, d'autres membres du Groupe ont jugé que cette insertion alourdirait le texte et qu'elle n'est pas strictement

visions would be cumbrous and not strictly necessary, since the necessary provisions for enforcement were in the present Article IX and there were precedents for the inclusion of a short provision along these lines.

agenda item 2 (i)

FINAL CLAUSES

26. It was decided that the Working Group should not attempt to produce a draft of final clauses and the general view was that the same procedure as was being adopted for the draft public law Convention should be followed in the case of this convention. One member did however emphasize that the question of the number of ratifications necessary to bring the Convention into force ought to be discussed at as early a stage as possible.

agenda item 2 (j)

ANY OTHER QUESTIONS ARISING FROM THE DRAFT ARTICLES

27. *Title and Preamble.* A suggested Title and Preamble drafted by the Secretariat were agreed.

28. *Article IV.* It was agreed that the second sub-paragraph should be put in square brackets on the grounds that this sub-paragraph might well be shown to be unnecessary if strict liability was preferred to liability based on fault.

29. A copy of the draft articles, including the draft article on compulsory insurance, as well as any appropriate suggested alternative provisions, will be found at Annex I. This Annex indicates where amendments to the CMI text have been suggested by the Working Group at this and its previous session. The form of certificate suggested by the Working Group for use in connexion with the compulsory insurance scheme will be found at Annex II.

ANNEX I

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969

Preamble

The States Parties to the present Convention, conscious of the dangers of pollution inherent in the worldwide maritime carriage of

nécessaire, puisque l'article IX actuel contient les dispositions nécessaires en matière d'exécution, et qu'il existe des précédents favorables à l'insertion d'une brève disposition en ce sens.

Point 2 i) de l'ordre du jour

CLAUSES FINALES

26. Il a été décidé que le Groupe de travail ne devrait pas chercher à établir un projet de clauses finales. De l'avis général, il convient de suivre pour la présente convention la même procédure que celle adoptée pour le projet de convention de droit public. Un représentant a toutefois souligné qu'il serait bon d'évoquer dès que possible la question du nombre de ratifications nécessaires pour donner effet à la convention.

Point 2 j) de l'ordre du jour

TOUTES AUTRES QUESTIONS POSEES PAR LE PROJET D'ARTICLES

27. *Titre et préambule.* Le titre proposé par le Secrétariat et le projet de préambule établi par lui ont été adoptés.

28. *Article IV.* Il a été décidé de mettre le deuxième alinéa entre crochets, dans la mesure où il pourrait se révéler superflu si l'on préfère la notion de responsabilité objective à celle de responsabilité à base de faute.

29. On trouvera en annexe I un exemplaire du projet d'articles comprenant celui relatif à l'assurance obligatoire ainsi que les variantes proposées pour diverses dispositions, le cas échéant. Les modifications apportées par le Groupe de travail au projet du CMI à la présente session comme à la session précédente y sont également indiquées. Le modèle de certificat proposé par le Groupe dans le cadre du système d'assurance obligatoire fait l'objet de l'annexe II.

ANNEXE I

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES CAUSES PAR LA POLLUTION, 1969

Préambule

Les Etats parties à la présente Convention,

Conscients des dangers de pollution inhérents aux transports maritimes internationaux d'hydrocarbures en vrac,

oil in bulk, considering that adequate compensation for persons who suffer pollution damage caused by the escape of oil from ships is not provided by existing law, desirous of making more adequate provision to this end, have agreed as follows :

ARTICLE I

For the purposes of this Convention :

1. « Ship » means any seagoing vessel carrying oil in bulk.

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 owning the ship.

4. « Oil » means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, diesel oil and lubricating oil, which is carried on board a ship as cargo.

5. « Pollution damage » means loss caused or damage done by the escape of oil, wherever such escape may occur, and includes the costs of preventive measures.

6. « Preventive measures » are any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

7. « Incident » means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes pollution damage.

ARTICLE II

(CMI draft)

The owner shall be liable for any pollution damage caused by his ship, unless he proves that the escape was not caused by his fault or that of any person, whether or not his servant or agent, concerned in the operation, navigation or management of the ship.

(Text proposed by the Working Group in substitution for Article II of the CMI draft).

The owner shall be liable for any pollution damage caused by escape of oil from his ship, unless he proves that the damage was neither caused by any fault on the part of himself and his servants, nor by any fault in the operation, navigation or management of the ship committed by any person, whether or not his servant or agent.

Considérant que la législation existante n'assure pas une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de la pollution causée par les fuites d'hydrocarbures provenant des navires,

Désireux de combler cette lacune,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article I

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer transportant des hydrocarbures en vrac.
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, ainsi que toute entité publique ou privée n'ayant pas la personnalité juridique.
3. « Propriétaire » signifie la personne ou les personnes dont le navire est la propriété.
4. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel et l'huile de graissage transportés comme cargaison sur un navire.
5. « Pollution » signifie tous dégâts ou dommages causés par une perte d'hydrocarbures, où qu'elle se produise, et comprend le coût des mesures de sauvegarde.
6. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.
7. « Evénement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont une pollution résulte.

Article II

(Projet du C.M.I.)

Le propriétaire est responsable de toute pollution causée par son navire, sauf s'il prouve que la perte ne provient point de sa faute ni de celle d'aucune personne, qu'elle soit ou non son préposé ou son mandataire, participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire.

(Texte proposé par le Groupe de travail en remplacement de l'article figurant dans l'avant-projet du CMI)

Le propriétaire est responsable de toute pollution provenant de rejets d'hydrocarbures de son navire, sauf s'il prouve que la pollution n'a d'aucune manière été causée par une faute de sa part ou de la part de ses préposés, ni par une faute dans l'exploitation, la navigation ou l'administration du navire commise par une personne, que celle-ci soit ou non son préposé ou son mandataire.

ARTICLE III

No claim for compensation *for pollution damage (1)* shall be made against the owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. Nothing herein shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

(Text proposed by the Working Group as an alternative for Articles II and III of the CMI draft if strict liability is adopted).

Article II

1. The owner shall be liable for any pollution damage caused by oil that has escaped from his ship, except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article.

2. No liability shall attach to the owner with respect to pollution damage resulting from an act of war, hostilities, civil war or insurrection (2).

3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage, the owner shall be exonerated (3) wholly or partially from his liability to such person (4).

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

5. Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

ARTICLE IV

When oil has escaped from two or more ships, and the pollution damage caused thereby is not reasonably separable, the owners of all the ships concerned shall be jointly and severally liable for all such damage.

---

(1) Words in italics added by the Working Group.

(2) One member of the Working Group suggested adding after « insurrection » the words « or of a grave natural disaster of an exceptional character ».

(3) A number of members of the Working Group considered that whether or not a person should be exonerated from liability under this provision should be left to the discretion of the courts and should not be mandatory.

(4) Some members of the Working Group suggested an addition to the effect that this paragraph should extend to cases of negligence or other fault by the person injured partly on the grounds that consistency with paragraph 5 required this conclusion and partly that such an extension would be equitable. Some members thought, however, that the principle of intentional fault in paragraph 3 should also apply in paragraph 5.

Article III

Les demandes d'indemnisation *pour dommages par pollution* (1) intentées contre le propriétaire ne pourront être formées que sur la base de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

(Texte proposé par le Groupe de travail en remplacement des articles II et III de l'avant-projet du C.M.I., en cas d'adoption du principe de la responsabilité objective)

Article II

1. Le propriétaire est responsable de toute pollution qui résulte d'une fuite d'hydrocarbures provenant de son navire, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable d'une pollution résultant d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection (2).

3. Si le propriétaire prouve que la pollution résulte, en totalité ou en partie, du fait que la personne qui l'a subie a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, le propriétaire est exonéré (3) de tout ou ,partie de sa responsabilité envers ladite personne (4).

4. Aucune demande de réparation pour dommage résultant d'une pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention.

5. La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

Article IV

Lorsque les pertes d'hydrocarbures sont survenues sur plus d'un navire et que la pollution en résultant n'est pas raisonnablement divi-

(1) Les mots en italique ont été ajoutés par le Groupe de travail.
(2) Un membre du Groupe de travail a suggéré d'ajouter après « insurrection » les mots : « ou d'un cataclysme naturel de caractère exceptionnel ».
(3) Un certain nombre de membres ont estimé que la question de savoir si une personne doit être exonérée ou non de sa responsablité en vertu de cette disposition devrait être laissée à l'appréciation des tribunaux plutôt que d'être réglée par une clause obligatoire.
(4) Certains membres du Groupe de travail ont exprimé l'avis que ce paragraphe doit couvrir les cas de négligence ou autres fautes incombant à la personne lésée, et ce en partie aux fins d'harmonisation avec le paragraphe 5 et en partie du fait qu'une telle extension serait équitable. D'autres membres ont toutefois estimé que le principe de la faute intentionnelle énoncé au paragraphe 3 devrait également valoir pour le paragraphe 5.

For the purposes of this Article, « ship concerned » shall not include any ship whose owner is exonerated under the provisions of Article II of this Convention (5).

ARTICLE V

1. The owner shall be entitled to limit his liability under this Convention unless the incident arose as a result of his actual fault or privity. The liability of the owner shall be limited, in respect of any one incident, to an aggregate amount of .....francs for each ton of the ship's tonnage.

2. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the court or other competent authority of the State [or States] (6) mentioned in Article VIII.

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

4. If before the fund is distributed the owner or any other person has, as a result of any incident, paid compensation for pollution damage such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed if he had been entitled to claim under this Convention.

Where the owner or any other person establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any such compensation, 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 in the manner set out in the preceding paragraph.

5. If before the fund is distributed the owner has incurred expenses or suffered loss in respect of preventive measures he shall have a claim against the fund for such expenses or loss (7).

Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily and exclusively to prevent pollution shall rank equally with other claims against the fund.

6. The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of

(5) This sub-paragraph may not be necessary if the alternative Article II providing for strict liability is preferred.
(6) The words will be unnecessary if the narrower provisions for jurisdiction in alternative Article VIII are preferred.
(7) The original CMI text.

sible, les propriétaires de tous les navires impliqués sont solidairement responsables pour la totalité du dommage.

[Aux fins d'application du présent article, le terme « navire impliqué » ne comprend pas le navire dont le propriétaire est exonéré en application de l'article II de la Convention (5)].

Article V

1. Sauf si l'événement est la conséquence de sa faute personnelle effective, le propriétaire peut, en application de la présente Convention, limiter sa responsabilité à un montant total par événement de ... francs par tonneaux de jauge du navire.

2. Pour bénéficier de la limitation prévue à l'alinéa premier du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité entre les mains du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'Etat [ou des Etats] (6) déterminé(s) à l'article VIII.

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

4. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, ou toute autre personne a, à la suite d'un événement, versé une indemnisation, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus si elle avait pu agir aux termes de la présente Convention.

Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie pareille indemnisation, 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 aux conditions indiquées au paragraphe précédent.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire a lui-même fait des dépenses ou subi des dégâts pour des mesures de sauvegarde, il a une créance sur le fonds de ce chef (7).

Les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire dans le but exclusif d'éviter la pollution lui confère sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

6. Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et

(5) Cet alinéa pourrait n'être pas nécessaire si l'on préférait pour l'article II le texte de rechange prévoyant une responsabilité objective.

(6) Ce pluriel sera inutile si l'on préfère, en matière de compétence, les dispositions moins larges prévues dans la variante proposée pour l'article VIII.

(7) Texte original du CMI.

millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the owner shall have constituted the limitation fund.

7. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be deemed the net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage.

ARTICLE VI

After the fund mentioned in Article V, 2 has been constituted, no person having a claim *for pollution damage* (8) arising out of the incident in respect of which the fund has been constituted shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim.

ARTICLE VII

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought against the owner within three years from the date of the incident.

ARTICLE VIII

(for an alternative text of Article VIII and paragraph 1 of Article IX, see the end of this Annex).

Where an incident has caused pollution damage in the territory or territorial waters of one or more contracting States, 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 owner.

If pollution damage occurs in the territory or territorial waters of more than one contracting State and actions are brought in the courts of more than one contracting State, the owner may pay the limitation fund into the courts or other competent authorities of any such State.

After the fund has been constituted in accordance with this Article, the courts of the State where the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund (9).

---

(8) Words in italics added by the Working Group.
(9) The original CMI text.

demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Le montant mentionné à l'alinéa 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date où le propriétaire aura constitué le fonds.

7. Pour l'application de la présente Convention, le tonnage du navire sera le tonnage net du navire, augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut pour déterminer le tonnage net.

Article VI

Après la constitution du fonds indiqué à l'article V, 2 de la présente Convention, aucun droit à indemnisation *pour dommages par pollution* (8) résultant de l'événement à propos duquel le fonds a été constitué ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire.

Article VII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut de demande en justice intentée contre le propriétaire dans les deux ans de la date de l'événement.

Article VIII

(pour les variantes de l'article VIII et du paragraphe 1 de l'article IX, voir la fin de la présente annexe)

Lorsqu'un événement a causé une pollution sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un ou de plusieurs Etats contractants, les demandes d'indemnisation ne peuvent être intentées que devant les tribunaux de ces Etats contractants. Avis doit être donné au propriétaire dans un délai raisonnable de l'introduction de telles demandes.

Si la pollution atteint les territoires ou les eaux territoriales de plusieurs Etats contractants et si les demandes sont intentées devant les tribunaux de plusieurs Etats contractants, le propriétaire peut constituer le fonds de limitation auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque de ces Etats.

Après la constitution du fonds conformément aux dispositions du présent article, le tribunal de l'Etat où le fonds est constitué est seul compétent pour trancher toutes questions de répartition de distribution du fonds (9).

---

(8) Les mots en italique ont été ajoutés par le Groupe de travail.
(9) Texte original du CMI.

The owner of the ship may establish a limitation fund with one of the courts seized, or with any other competent authority in any State where an action is brought.

When the fund has been established in accordance with the provisions of the present Article, the court within the jurisdiction of which the fund has been established shall be exclusively competent to decide questions of liability as well as to assess all damage and to apportion and distribute the fund.

The other courts shall officially divest themselves of responsibility in favour of the above court.

ARTICLE IX ([10])

1. Where the owner has not established a limitation fund, any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with the first paragraph of Article VIII which is enforceable in the State of origin where it can no longer be the subject of ordinary recourse, shall be recognized in the territory of any other contracting State, except:

(a) where the judgment was obtained by fraud, or

(b) where the owner was not given a fair opportunity to present his case.

2. A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the contracting State where enforcement is sought, be enforceable as if it were a judgment of a court of that State; the enforcement proceedings shall not include any re-examination of the merits of any claim.

ARTICLE X

This Convention shall supersede any international Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is open 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 international Conventions.

FINAL CLAUSES

(*Draft Article dealing with compulsory insurance or the provision of other security.* If the draft Article II providing for strict liability and replacing Articles II and III of the CMI text was accepted, this Article could be included as Article III).

(10) The CMI text of paragraph 1 is set out as the alternative text at the end of this Annex.

Le propriétaire peut constituer le fonds de limitation entre les mains de l'un des tribunaux saisis ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats où une action est engagée.

A partir de la constitution du fonds conformément aux dispositions du présent article, le tribunal, dans le ressort duquel le fonds est constitué, est seul compétent pour statuer tant sur la responsabilité que sur l'évaluation de tous les dommages et sur la répartition et la distribution du fonds.

Les autres juridictions se dessaisissent d'office en sa faveur.

Article IX (10)

1. A défaut de constitution du fonds de limitation par le propriétaire, tout jugement prononcé par un tribunal compétent en vertu de l'article VIII, paragraphe 1, et qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu sur le territoire de tout autre Etat contractant, sauf si :

a) le jugement a été obtenu frauduleusement, ou

b) le propriétaire n'a pas été mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement définitif qui est reconnu et dont l'exécution est demandée dans la forme requise par la loi de l'Etat contractant où cette exécution est requise sera exécutoire comme s'il s'agissait d'un jugement d'un tribunal de cet Etat contractant; la procédure d'exequatur ne pourra comprendre aucun réexamen du fond de la demande.

Article X

La présente Convention prévaut sur les Conventions internationales 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, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces Conventions.

DISPOSITIONS FINALES

(*Projet d'article traitant de l'assurance obligatoire ou du maintien d'une autre garantie.* Si le projet d'article II qui prévoit la responsabilité objective et remplace les articles II et III du texte du CMI est adopté, le présent article pourrait devenir l'article III).

---

(10) Le texte du paragraphe 1 proposé par le CMI est présenté à titre de variante à la fin de la présente annexe.

ARTICLE III

1. The owner of a ship registered in a contracting State with a carrying capacity of more than (2,000) tons of oil in bulk shall be required to maintain insurance or other financial security adequate to cover his liability for pollution damage within the tonnage limitation set forth in Article V.

2. The appropriate authorities of the State of the ship's registry, after determining that the ship concerned meets the requirements specified in paragraph 1, shall issue a certificate to that effect. This certificate shall be in the form of the annexed model ([11]) and shall contain the following particulars :

(a) name of ship and port of registration;

(b) name and principal place of business of owner;

(c) type of security;

(d) name and principal place of business of insurer or other person giving security;

(e) period of validity of insurance or other security;

(f) period of validity of certificate.

The certificate shall be dawn up in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

3. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

4. No certificate shall be issued by a contracting State unless the policy or other evidence of financial security provides that the insurer or other financial guarantor shall not suspend, cancel or materially vary the insurance or other financial security without giving notice in writing of at least three months to the competent authority of the country of registry of the ship. Nothing in this paragraph shall prevent a change of insurer or guarantor at shorter notice if the contracting State concerned has issued a new certificate in respect of the new insurer or guarantor.

5. Certificates issued under the authority of a contracting State shall be accepted by the other contracting States for all purposes

(11) The certificate is set out in Annex II below.

Article III

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant, et dont le port en lourd utile excède (2.000) tonnes d'hydrocarbures en vrac, est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière qui suffise à couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution dans le cadre des limites de tonnage fixées à l'article V.

2. Après s'être assurées que le navire satisfait aux exigences posées au paragraphe 1, les autorités compétents de l'Etat d'immatriculation délivrent un certificat à cet effet. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe (11) et comporter 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 accordant la garantie;

e) délai de validité de l'assurance ou autre garantie;

f) délai de validité du certificat.

Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

3. L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

4. Il n'est délivré de certificat par un Etat contractant que s'il est stipulé dans la police ou autre titre de garantie financière que l'assureur ou autre garant financier ne peut suspendre, modifier de façon substantielle ou résilier l'assurance ou autre garantie financière sans donner un préavis écrit d'au moins trois mois aux autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation. Aucune disposition du présent paragraphe ne saurait faire obstacle à un changement d'assureur ou de garant dans un délai moindre si l'Etat contractant intéressé délivre un nouveau certificat portant mention du nouvel assureur ou garant.

5. Les certificats délivrés sous la responsabilité d'un Etat contractant sont reconnus par les autres Etats contractants à toutes les fins prévues par la présente Convention et sont considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes. Un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant

---

(11) Le modèle de certificat fait l'objet de l'annexe II ci-dessous.

covered by the present Convention and shall be regarded by the other contracting States as having the same force as certificates issued by them. A contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

6. Any claim for damages for pollution damage may be brought directly against the insurer or the person providing financial security for the owner's liability and no certificate shall be issued by a contracting state unless the policy or other evidence of financial security so states. In cases of direct action against the insurer or person providing financial security, such insurer or person may avail himself of the limits of liability and other defences, other than the bankruptcy of the owner, which the owner himself is entitled to invoke (but of those defences only).

7. The sums provided by insurance or by other financial security in conformity with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for compensation due under this Convention.

8. A contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 11 of this Article.

[9. A contracting State (may) (shall) refuse to permit a ship of another contracting State to enter its ports unless such ship has been issued a certificate under paragraphs 2 or 11 of this Article.]

[10. A contracting State (may) (shall) refuse to permit a ship of a non-contracting State to enter its ports unless such ship maintains insurance or other financial security approved by the contracting State and adequate to cover liability for pollution damage within the limits set forth in Article V.]

11. The provisions of this Article relating to the maintenance of insurance or other financial security shall not be applicable to a ship owned by a contracting State if her liability for pollution is not covered by insurance or other financial security. Such a ship shall, however, carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's eventual liability is covered within the limits established by this Convention. The certificate issued by a State under this paragraph shall follow as closely as practicable the model prescribed in paragraph 2.

porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

6. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être directement formée contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire et il n'est délivré de certificat par un Etat contractant que s'il est stipulé dans la police ou autre titre de garantie financière que toute demande en réparation à ce titre peut être formée de cette façon. En cas d'action directe contre l'assureur ou la personne qui apporte la garantie financière, l'assureur ou cette personne peut se prévaloir des limites de responsabilité et des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, sous réserve de ceux tirés de la faillite (mais de ces défenses seulement).

7. Les fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

8. Un Etat contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à prendre la mer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 11 du présent article.

[9. Un Etat contractant (peut refuser) (refuse) l'accès de ses ports à un navire d'un autre Etat contractant si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 11 du présent article.]

[10. Un Etat contractant (peut refuser) (refuse) l'accès de ses ports à un navire d'un Etat non contractant si ce navire ne possède pas une assurance ou autre garantie financière approuvée par l'Etat contractant qui suffise à couvrir sa responsabilité pour les dommages par pollution dans le cadre des limites fixées à l'article V.]

11. Les dispositions du présent article relatives à l'obligation de souscrire une assurance ou autre garantie financière ne s'appliquent pas à un navire qui est la propriété d'un Etat contractant si sa responsabilité pour pollution n'est pas couverte par une assurance ou autre garantie financière. Ce navire est toutefois muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet Etat et que sa responsabilité éventuelle est couverte dans le cadre des limites établies par la présente Convention. Le certificat délivré par un Etat aux termes des dispositions du présent paragraphe suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

(Alternative drafts of Article VIII and the first paragraph of Article IX making wider provisions for jurisdiction :)

Article VIII

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory or territorial waters of one or more contracting States, actions for compensation may, except as provided in paragraphs 4 and 5 of this Article, only be brought :

(i) in the courts or any such contracting State or States; or

(ii) in the courts of any Contracting State where the owner, or insurer or other person providing financial security, if the action is being brought directly against such insurer or other person, has his permanent residence or principal place of business.

2. If actions are brought in the courts of more than one contracting State, the owner or other defendant may pay the limitation fund into the courts or other competent authorities of any such State.

3. After the fund has been constituted in accordance with this Article, the courts of the State where the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

4. Nothwithstanding paragraph 1 hereof, actions *in rem* in respect of liability under this Convention may be brought in the courts of any contracting State.

5. Nothing in this Article shall affect any right to bring an action in a non-contracting State.

Article IX (12)

1. A final judgment entered by a court of a contracting State having jurisdiction under paragraph 1 of Article VIII shall be recognized in the territory of any other contracting State, except :

(a) where the judgment was obtained by fraud; or

(b) where the owner was not given a fair opportunity to present his case:

(12) This is the CMI text of this paragraph.

(Variante proposée pour l'article VIII et le premier paragraphe de l'article IX afin d'élargir les dispositions prévues en matière de compétence :)

Article VIII

1. Lorsqu'un événement a causé une pollution sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un ou de plusieurs Etats contractants, il ne peut être intenté de demande d'indemnisation, sauf les cas prévus aux paragraphes 4 et 5 du présent article que :

i) devant les tribunaux de ces Etats contractants; ou

ii) devant les tribunaux de tout Etat contractant où le propriétaire, l'assureur ou autre personne donnant la garantie financière a sa résidence permanente ou son principal établissement si l'action est formée directement contre cet assureur ou autre personne.

2. Si les demandes sont intentées devant les tribunaux de plusieurs Etats contractants, le propriétaire ou autre défendeur peut constituer le fonds de limitation auprès des tribunaux ou autre autorité compétente de l'un quelconque de ces Etats.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions du présent article, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour trancher toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, il peut être intenté des actions « in rem » pour responsabilité en vertu de la présente Convention devant les tribunaux de l'un quelconque des Etats contractants.

5. Aucune disposition du présent article ne saurait porter atteinte au droit de quiconque d'intenter une action dans un Etat non contractant.

Article IX [12]

1. Tout jugement définitif prononcé par un tribunal d'un Etat contractant qui a compétence en vertu de l'article VIII, paragraphe 1, sera reconnu sur le territoire de tout autre Etat contractant sauf si :

a) le jugement a été obtenu frauduleusement, ou

b) le propriétaire n'a pas été mis en mesure de présenter sa défense.

---

(12) Texte du paragraphe proposé par le CMI.

ANNEX II

CERTIFICATE OF FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of Article (III) of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 by the Government of

.....

(full official designation of the State)

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and address of owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article (III) of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Type of Security .....

.....

Duration of the Security .....

.....

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name .....

Address .....

.....

(This certificate is valid until .....)

Issued at .....

(place of issue of certificate)

.....19..... .....

(date of issue)

.....

(signature and title of official issuing the certificate)

ANNEXE II

CERTIFICAT DE GARANTIE FINANCIERE RELATIVE A LA RESPONSABILITE CIVILE EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Etabli conformément aux dispositions de l'article (III) de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile en cas de pollution par les hydrocarbures par le Gouvernement de (du)

.....

(désignation officielle complète de l'Etat)

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et adresse du propriétaire

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article (III) de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile en cas de pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie .....

.....

Durée de la garantie .....

.....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et (ou) de la (ou des) personne(s) ayant accordé une garantie financière :

Nom .....

Adresse .....

.....

(Le présent certificat est valide jusqu'au .....)

Délivré à .....

(Lieu de délivrance du certificat)

..... 19..... .....

(Date de délivrance)

.....

(Signature et titre du fonctionnaire délivrant le certificat)

Explanatory Notes :

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.

2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4. The entry « Duration of the Security » must stipulate the date on which such security takes effect.

Notes explicatives :

1. Si on le désire, on peut, en désignant l'Etat, mentionner les autorités publiques compétentes du pays dans lequel le certificat est délivré.

2. Lorsque la garantie émane de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant provenant de chacune d'elles.

3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il convient de les énumérer.

4. Dans la rubrique « Durée de la garantie », il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION

PROGRESS REPORT OF THE LEGAL COMMITTEE ON THE WORK OF ITS FIFTH SESSION

1. The fifth session of the Legal Committee convened from 4 to 7 March 1969 under the chairmanship of Mr. G.A. Maslov.

2. The Legal Committee adopted the proposed agenda subject to priority being given to the consideration of Agenda item 2 — consideration of draft convention articles relating to liability and insurance.

Agenda item 2

CONSIDERATION OF DRAFT CONVENTION ARTICLES RELATING TO CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

3. At its fifth session the Committee considered the report of the third session of Working Group II as presented by its Chairman, Mr. M.J. Kerry (United Kingdom) on the progress achieved in the preparation of draft articles relating to civil liability for oil pollution damage.

4. The Committee considered the text of the draft articles of the proposed international convention on civil liability for oil pollution damage prepared by Working Group II. The draft articles annexed to this report are the result of that consideration.

5. The cases in which texts of the draft articles appear in brackets indicate those issues on which the Committee did not come to a definite decision and which the Committee has to consider further at its sixth session. The Committee also took note of a number of observations made by Members which it considered deserved to be taken into account in taking final decisions on the relevant articles. These observations are:

6. *Nature of Liability.* Once again the Committee was unable to arrive at any definite decision on whether liability should be strict or based on fault with a reversal of the burden of proof. There was an almost equal division of opinion as to which of the two basic approaches should be adopted. However, the Committee managed to agree on two alternative drafts of Article II reflecting the two basic

approaches mentioned above. Both alternative drafts are included in the annexed draft convention on the understanding that the Committee will revert to this important question at its sixth session.

One delegation suggested that Alternative A of Article II should be amended to read :

« The owner shall be liable for any pollution damage caused by escape of oil from his ship, unless he proves that the damage was caused neither by any fault on the part of himself or his servants, nor by any fault in the *design, construction, repair,* operation, navigation or management of the ship committed by any person, whether or not his servant or agent. »

The amendment consists in the addition of the words in italics.

Another delegation suggested the following wording for that Article :

« The owner of the ship shall be liable for any pollution damage caused by oil discharged by his ship unless he proves that the pollution was in no way caused by the fault of himself or his servants, or by a fault in the operation, navigation or management of the ship committed by any person, whether or not his servant or agent. »

7. *Compulsory Insurance.* Without taking a decision on the question whether a sheme for compulsory insurance should be included in the future convention, the Committee considered a draft article embodying such a scheme.

8. In relation to the defences open to an insurer against whom direct claim for compensation has been made, as provided for in paragraph 9 of Article III, some delegates considered that the convention should specifically provide that the insurer or other person should not, in such a case, be held liable over and above the amount for which he has provided insurance or other security. One delegation suggested that the convention should explicitly provide that « deductibles » under insurance contracts should not be permitted vis-à-vis third parties.

9. Some delegates were of the view that the convention should not contain an express provision requiring a Contracting State not to permit a ship under its flag to trade without a certificate of insurance, as required by the convention. Others felt that such a provision was desirable in the form set out in paragraph 11 of Article II.

10. With regard to the provision relating to the admission into ports of Contracting States of ships not carrying a certificate of insurance, various views were expressed. Some delegates were in favour of a provision requiring a Contracting State to refuse entry into or exit from its port of such ships. Others felt that a Contracting State should be given a discretion in this matter. Yet a third group of delegates considered that no provision in this regard was necessary. This diver-

sity of views is reflected in the two alternative texts which appear in Article III of the Annex as paragraphs 12 (a) and 12 (b) on the one hand and paragraph 12 on the other.

11. *Limitation of liability.* The Committee did not take any decision on the figure for the per ton limit nor did it reach a conclusion as to whether an upper limit of liability should be included in the convention. It was however understood that the Committee would revert to these two issues at its sixth session.

12. Some delegates questioned whether it was proper to allow the owner to claim against the limitation fund in respect of sacrifices, as provided for in paragraph 7 of Article III. Others were of the opinion that, in any case, the owner's right to claim against the limitation fund, whether in respect of expenses or of sacrifices, should be limited in some way.

13. *Jurisdiction.* The Committee considered two different proposals in connexion with the question as to which court or courts should have the competence to decide issues in relation to the determination of liability for pollution damage, assessment of damage and apportionment or distribution of the fund set up by an owner or insurer The Committee did not agree as to which of the two approaches should finally be adopted and therefore decided to include, for further consideration at its sixth session, the two alternative draft texts of Article VIII which reflect the two different approaches.

14. The United Kingdom delegation indicated that it would review the text of alternative draft « A » of Article VIII in the light of observations and suggestions made by delegates during the discussion and send a revised draft to the Secretariat for circulation to Member Governments sufficiently in advance of the sixth session of the Legal Committee.

15. *Arbitration.* Although some delegates questioned the necessity for such a provision, the Committee agreed in principle to include in the convention an express provision permitting parties to settle their disputes under the convention by resort to arbitration and decided to consider again, at its sixth session, the draft Article on this subject as contained in Article X of the Annex.

16. The delegation of the Soviet Union indicated that it would redraft the text of this Article in the light of observations and suggestions made by delegates during the discussion and send a redraft to the Secretariat for circulation to Member Governments sufficiently in advance of the opening of the sixth session of the Legal Committee.

17. *Definition of « owner ».* An alternative proposal to substitute the word « operator » for the word « owner » throughout the convention and accordingly to provide for a definition of « operator » in Article I was considered by the Committee.

18. The Committee did not take any decision on this proposal but, since a number of delegations expressed sympathy with this suggestion, it was decided to include in the annexed draft articles provisions embodying this proposal for further consideration at the sixth session of the Committee.

19. *Definition of « oil »*. One delegate suggested that the definition of « oil » should be extended to include oil carried in the bunkers of tankers. In his view since large oil tankers may have bunkers of up to 5,000 tons, there was a danger that a tanker in a light condition whose bunkers have been damaged may cause considerable pollution damage and it was therefore desirable that the convention should also cover oil carried in the bunkers of such tankers.

20. One delegation suggested that the expression « such ship » in paragraph 4 of Article I should be replaced by the words « a tanker », i.e. a ship in which the greater part of the cargo space is constructed or adapted for the carriage of liquid cargoes in bulk.

21. *Definition of « pollution damage »*. One delegation suggested that loss of life and personal injury which might result from the escape of oil should be excluded from the definition of « pollution damage ». Il was also suggested that other consequential loss or damage by fire or explosion resulting from the escape of oil should likewise be excluded from that definition.

22. *Relation of the proposed convention to other international conventions*. The Committee agreed that this was a question which would be more appropriately answered in the final clauses of the convention.

23. *Final Clauses*. The Committee reiterated its view that in view of the special nature of the problems posed by « Final Clauses », these clauses would be better dealt with by a diplomatic conference. (See paragraph 28 below).

24. The Committee expressed its appreciation to Working Group II and to its Chairman, Mr. M.J. Kerry (United Kingdom) for their assistance to the Committee in its consideration of these draft convention articles. The Committee also expressed its gratitude to the CMI for the fruitful co-operation which it had given to the Committee in this regard.

Agenda item 3

PREPARATIONS FOR THE HOLDING OF AN INTERNATIONAL CONFERENCE ON LEGAL MATTERS ARISING OUT OF THE WORK OF THE COMMITTEE

(a) Report of the decisions of the Council at its twenty-first session and action taken thereon.

25. The Committee took note of the decisions of the Council and Assembly on the holding of an international conference on legal

matters arising out of the work of the Committee in connexion with the loss of the « Torrey Canyon ».

26. The Committee expressed the opinion that, in view of the differences in the issues dealt with, and the questions posed by the two sets of draft articles on Private Law and Public Law matters respectively, the only practicable solution would be to embody these two sets of articles in two different international conventions.

27. In relation to the structure of the Conference, and in particular the number of Committees which will be working at any given time, the Committee was unable, in the time available to it and without further information, to express any definite views. The Committee therefore requested the Secretariat to prepare and submit for its consideration at its sixth session any requisite information and proposals which the Secretariat believes will assist the Committee in arriving at a decision on this matter.

(b) Consideration of proposals on the working documents to be submitted to the Conference.

28. The Committee took note of the Secretariat's intention to submit to Governments for their consideration, suggestions with respect to final clauses and to submit to the diplomatic conference as one of its working documents, these suggestions together with the comments and observations of the Governments thereon. The Committee recalled its decision to leave the matter of « Final Clauses » to the diplomatic conference and reiterated its view that it did not wish to be involved in any way with the Secretariat's proposed action in the matter.

ANNEX

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969

Preamble

The States Parties to the present Convention,

Conscious of the dangers of maritime pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by the escape of oil from ships arising from maritime casualties,

Desiring to adopt uniform international principles and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

Have agreed as follows :

ARTICLE I

For the purposes of this Convention :

1. « Ship » means any sea-going vessel of any type whatsoever, and any seaborne craft carrying oil in bulk, but does not include any warship or other ship owned or operated by a State and used for the time being only on government non-commercial service.
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 owning the ship.
[3(a). « Operator » means the person using in his own name the ship, manned, equipped and supplied by him*.]
4. « Oil » means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, diesel oil and lubricating oil, which is carried on board a ship as cargo [or in the bunkers of such ship].
5. « Pollution damage » means loss or damage caused by the escape of oil, wherever such escape may occur, and includes the costs of preventive measures.
6. « Preventive measures » are any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
7. « Incident » means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes pollution damage.

ARTICLE Ia

1. The liability for pollution damage under this Convention shall attach to the operator of the ship.
2. The registered owner of the ship shall be presumed to be the operator and shall be liable as such unless, in the proceedings for the determination of his liability, he proves that some other person was the operator, and, insofar as legal procedures permit, takes appropriate measures to make that other person a party in proceedings*.

ARTICLE II

(Alternative A)

The owner shall be liable for any pollution damage caused by escape of oil from his ship, unless he proves that the damage was

[* Throughout the Convention the words "owner", "owned" should be respectively changed to "operator", "operated".]

caused neither by any fault on the part of himself and his servants, nor by any fault in the operation, navigation or management of the ship committed by any person, whether or not his servant or agent.

(Alternative B)

1. The owner shall be liable for any pollution damage caused by oil that has escaped from his ship, except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article.

2. No liability shall attach to the owner with respect to pollution damage resulting directly from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a grave natural disaster of an exceptional character.

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

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

5. Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

ARTICLE III

(Alternative A)

No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. Nothing herein shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

(Alternative B)

1. The owner of a ship registered in a Contracting State carrying more than 500 tons of oil in bulk shall be required to maintain insurance or other financial security in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage as specified under the present Convention.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security has been maintained in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied

with. This certificate shall be in the form of the annexed model (see page 138) and shall contain the following particulars :

a) name of ship and port of registration;

b) name and principal place of business of 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;

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 drawn up in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry.

5. The insurance or security shall not be deemed to be sufficient for the purposes of this Convention if it can cease, for reasons other than the expiring of the period of validity of insurance or security specified in the certificate under paragraph 2, before three months have elapsed from the date on which notification was given to the appropriate authorities of the States of the ship's registry, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period.

6. The above provisions shall apply to any modification during the validity of the insurance or financial security which results in the insurance or security no longer conforming to the provisions of the present Convention.

7. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State shall be accepted by the other Contracting States for all purposes covered by the present Convention and shall be regarded by the other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

9. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or the person providing financial security for the owner's liability for pollution damage in the sums

fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. In cases of direct action against the insurer or person providing financial security, such insurer or person may only avail himself of the limits of liability and other defences [other than the bankruptcy of the owner] which the owner himself is entitled to invoke.

10. The sums provided by insurance or by other financial security in conformity with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for compensation due under this Convention.

[11. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraphs 2 and 13 of this Article.]

[12(a). A Contracting State [may] [shall] refuse to permit a ship of another Contracting State to enter its ports unless such ship has been issued a certificate under paragraphs 2 and 13 of this Article.

12(b) A Contracting State [may] [shall] refuse to permit a ship of a non-Contracting State to enter its ports unless such ship maintains insurance or other financial security approved by the Contracting State and adequate to cover liability for pollution damage within the limits set forth in Article V.]

Alternative paragraph to replace paragraphs 12(a) and 12(b) of Article III

[12. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this Article is maintained in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, if the ship carries more than 500 tons of oil in bulk.]

13. The provisions of this Article relating to the maintenance of insurance or other financial security shall not be applicable to a ship owned by a Contracting State if her liability for pollution is not covered by insurance or other financial security. Such a ship shall, however, carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits established by this Convention. The certificate issued by a State under this paragraph shall follow as closely as practicable the model prescribed in paragraph 2.

ARTICLE IV

When oil has escaped from two or more ships, and the pollution damage caused thereby is not reasonably separable, the owners of all

the ships concerned, unless exonerated under Article II, shall be jointly and severally liable for all such damage.

ARTICLE V

1. The owner shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount of ..... francs for each ton of the ship's tonnage.

2. If the incident arose as a result of the actual fault or privity of the owner, the latter shall no longer be entitled to avail himself of the limitation provided in paragraph 1 above.

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article, the owner 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 paragraph 2 of Article VIII.

4. The distribution among the claimants of the limitation fund shall be made in proportion to the amounts of their established claims.

5. If before the fund is distributed the owner or any other person has, as a result or any incident, paid compensation for pollution damage such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed if he had been entitled to claim under this Convention.

6. Where the owner or any other person establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any such compensation, 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 in the manner set out in paragraph 4.

7. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily and exclusively to prevent pollution shall rank equally with other claims against the fund.

8. The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the owner shall have constituted the limitation fund.

9. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be deemed the net tonnage of the ship with the addition of the amount

deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage.

10. The insurer or the person providing financial security shall be entitled to constitute the fund as provided in Article V, paragraph 3 of the present Convention on the same conditions and having the same effect as in the case of the insured owner.

ARTICLE VI

After the fund mentioned in Article V, paragraph 3, has been constituted, no person having a claim for pollution damage arising out of the incident in respect of which the fund has been constituted shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim.

ARTICLE VII

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought against the owner within three years from the date of the incident.

ARTICLE VIII

(Alternative A)

1. Where an accident has caused pollution damage in the territory or territorial waters of one or more Contracting States, 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 owner.

2. The owner of the ship may establish a limitation fund with one of the courts seized, or with any other competent authority in any State where an action is brought.

3. When the fund has been established in accordance with the provisions of the present Article, the court within the jurisdiction of which the fund has been established shall be exclusively competent to decide questions of liability as well as to assess all damage and to apportion and distribute the fund; the other courts shall declare that they are not competent.

(Alternative B)

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory or territorial waters of one or more Contracting States, actions for

compensation may, except as provided in paragraphs 4 and 5 of this Article, only be brought:

(i) in the courts of any such Contracting State or States; or

(ii) in the courts of any Contracting State where the owner, or insurer or other person providing financial security, if the action is being brought directly against such insurer or other person, has his permanent residence or principal place of business.

2. If actions are brought in the courts of more than one Contracting State, the owner or other defendant may pay the limitation fund to the court or other competent authority of any one of such States.

3. After the fund has been constituted in accordance with this Article, the courts of the State where the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

4. Notwithstanding paragraph 1 hereof, actions *in rem* in respect of liability under this Convention may be brought in the courts of any Contracting State.

5. Nothing in this Article shall affect any right to bring an action in a non-Contracting State.

ARTICLE IX

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

a) where the judgment was obtained by fraud; or

b) where the owner was not given a fair opportunity to present his case.

2. A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the Contracting State where enforcement is sought, be enforceable as if it were a judgment of a court of that State; the enforcement proceedings shall not include any re-examination of the merits of any claim.

ARTICLE X

Nothing in this Convention shall prejudice [all] the parties [involved] to pass by mutual agreement the claim on recovering of damages from pollution to arbitration in any of the Contracting States.

Herein the parties shall have the right to bring the claim in accordance with legislation in force in this State, to the consideration of a permanent arbitration body or to set up an arbitration for settling this claim.

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of Article III of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and address of owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article III of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Type of Security .....

.....

Duration of Security .....

.....

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name .....

Address .....

.....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

.....

(Full designation of the State)

At ..... On .....

(Place) (Date)

.....

Signature and Title of issuing or certifying official.

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.

2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4. The entry "Duration of the Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPORT

1. *Introduction*

During the last few months, the British Maritime Law Association has been consulted on a number of occasions by H.M. Government in regard to this subject generally. It is thought that it might be of interest for other National Associations of the Comité Maritime International to be made aware of the nature of the advice given to H.M.G. and, for this reason, a summary will be found in the paragraphs which follow.

2. *Traditional methods of insurance of shipowners' liabilities*

Shipowners' liability of all kinds are insured by mutual associations known as the Protection and Indemnity Clubs. It is the normal practice for the P. & I. Clubs in the United Kingdom (and so far as is known in Scandinavia) to cover their Members in respect of liability for pollution (whether by oil or any other substance) when such liability is either imposed by statute or arises out of negligence. The P. & I. Clubs are the primary insurers but protect themselves from catastrophic loss by suitable reinsurance with the rest of the Market. Thus the insurance of shipowner's liabilities is effected in co-operation between the two sections of the insurance community.

3. *Strict liability*

Generally speaking, English law provides that liability should be based on proof of fault, the burden of proof being placed on the claimant. Such a philosophy is well recognised in maritime law although there are cases where a system of strict liability has been applied. An example of this is the Nuclear Ship Convention, but it should be remembered that this Convention has proved unacceptable and has not been signed by any country. The introduction of the concept of strict liability for oil pollution would, it is submitted, prove equally unacceptable. Not only would it result in inequity, but

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

1. *Introduction*

Durant les derniers mois, l'Association Britannique de Droit Maritime a été consultée à différentes reprises par le Gouvernement britannique sur la question de la responsabilité des armateurs, en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures. Nous croyons éveiller l'intérêt des autres Associations Nationales du Comité Maritime International en leur divulgant la teneur des notes que nous avons communiquées au Gouvernement britannique et nous donnons à cette fin un résumé de ces notes dans les paragraphes suivants.

2. *Méthodes traditionnelles pour l'assurance destinée à couvrir la responsabilité des armateurs*

La responsabilité des armateurs pour les assurances de toutes natures est assurée par des associations mutuelles couramment appelées Protection and Indemnity Clubs, en abrégé P. & I. Clubs, (Clubs de protection et de garantie). Selon l'usage, les membres des P. & I. Clubs du Royaume-Uni (et pour autant que nous sachions, de Scandinavie) sont couverts par ceux-ci en ce qui concerne la responsabilité en cas de pollution (soit par hydrocarbure, soit par toute autre substance) lorsque la responsabilité est imposée par statut ou est le résultat d'une négligence. Les P. & I. Clubs sont les assureurs primaires mais ils sont couverts pour toute perte catastrophique par une contre-assurance appropriée auprès des autres assureurs de la place. Ainsi, l'assurance destinée à couvrir la responsabilité des armateurs s'effectue grâce à la coopération existant entre les deux groupes de la collectivité des assureurs.

3. *Responsabilité objective*

La loi anglaise prévoit généralement une responsabilité basée sur la preuve de la faute, le fardeau de la preuve incombant à la partie requérante. Ce raisonnement est admis par le droit maritime bien que, dans certains cas, l'on applique le système de la responsabilité objective. La convention relative aux navires nucléaires en est un exemple, mais il est utile de rappeler que cette convention a été jugée inacceptable et n'a été signée par aucun pays. Nous sommes d'avis qu'un concept de responsabilité objective visant la pollution par hydrocarbures serait tout aussi inacceptable. Non seulement il aboutirait à une injustice

it would also increase the cost of the insurance for this liability very substantially.

4. *Past experience of claims for oil pollution*

It should be borne in mind that before the « Torrey Canyon » incident, oil pollution claims were of minor importance in shipowners' liability insurance and the rate reflected this fact. For example, during the years 1960/1965 inclusive, the United Kingdom P. & I. Association (the largest of the P. & I. Clubs, having an entered tonnage of some 40 million tons about half of which are tankers) paid an average of £ 100,000 per annum in respect of pollution claims, which was about 1 % of all the claims paid annually by that Club.

5. *Availability of insurance in event of a Convention on Oil Pollution*

A trial placing has been made in London to ascertain the capacity of the insurance Market on the assumption that a separate fund is created to meet claims arising under the Convention, such fund to be based on a limitation formula per gross ton of double the present limit for property damage under the Limitation Convention. Underwriters have stressed that the capacity of the Market is limited and that its capacity is absorbed at £ 6 million per vessel per incident, unlimited during the policy year. This figure applies on the assumption that the Convention will provide that liability arises unless the shipowner can prove that he was not negligent.

The cost of the insurance is in the region of 12 d. per gross registered ton. This cost is made up of the requirements of the P. & I Club for the primary insurance and the cost of reinsurance. It will be appreciated, therefore, that part of this cost, accepted on a mutual basis by the P. & I. Club on behalf of the shipowner, is subject to revision dependent on the claims experience in respect of their primary retention. No extra cover can be obtained by paying higher rates.

If the Convention provided for strict liability the reasonable limit would be reduced from £ 6 million per vessel per incident to £ 4 million and the cost of the insurance would be approximately double. If no maximum liability per incident was provided for in the Convention, it would be impossible for the insurance Market to write the policy and a shipowner would therefore be uninsured in excess of the figure given above and would, presumably, be unable to trade to a country imposing unlimited liability.

10th February 1969

mais il augmenterait sensiblement les frais d'assurance pour la responsabilité en question.

4. *Expérience acquise dans le passé en matière de reclamations pour la pollution par les hydrocarbures*

Il faut se souvenir qu'avant l'accident du « Torrey Canyon » les réclamations pour la pollution par les hydrocarbures étaient d'importance secondaire pour les assurances couvrant la responsabilité des armateurs; les taux en faisaient foi. Ainsi, pendans les années allant de 1960 à 1965 le United Kingdom P. & I. Association (le plus important des P. & I. Clubs avec, à son actif, un tonnage enregistré de quelque 40 millions de tonnes dont la moitié était représenté par des pétroliers) a versé une moyenne de £ 100.000 par an pour des réclamations à la suite de pollution ce qui représentait environ 1 % de toutes les réclamations réglées annuellement par ce Club.

5. *Disponibilité de l'assurance dans l'éventualité d'une Convention sur la Pollution par les Hydrocarbures*

On a procédé à l'essai d'un placement à Londres afin de déterminer la cápacité du marché des assurances, en supposant qu'un fonds indépendant aurait été constitué pour les réclamations résultant de la Convention, ce fonds devant être établi d'après une formule de limite par tonne brute du double des limités actuelles fixées pour les dommages matériaux d'après la Convention de la Limitation. Certains assureurs ont mis l'accent sur le fait que la capacité du marché est limitée et qu'elle est entièrement absorbée lorsque l'on atteint le chiffre de £ 6 millions par navire et par accident, ce montant étant illimité durant l'année où la police est valable. Ce chiffre sera appliqué si la Convention prévoit que la responsabilité a été établie, à moins que l'armateur ne puisse prouver qu'il n'y a pas eu négligence de sa part.

Le taux de l'assurance est d'environ 12 d par tonne de jauge brute. Sont inclus dans ce taux la part destinée au P. & I. Club pour le compte de l'assurance primaire ainsi que les frais de réassurance. On reconnaîtra, par conséquent, qu'une part de ces frais qui ont été agrées sur une base commune au nom de l'armateur par le P. & I. Club fera l'objet d'une révision laquelle sera subordonnée à l'expérience acquise en matière de réclamations visant la rétention primaire. Le versement d'un taux plus élevé ne donnera lieu à aucune protection supplémentaire.

Si la Convention prévoyait une responsabilité objective, la limite raisonnable passerait de £ 6 millions par navire et par accident à £ 4 millions et le coût de l'assurance s'en trouverait à peu près doublé. Si, par contre, aucune responsabilité maximum par accident n'était prévue dans la Convention, le marché se verrait dans l'impossibilité d'établir une police; l'armateur ne serait donc plus assuré au delà du chiffre précité et, il ne lui serait vraisemblablement plus possible de faire du commerce avec un pays imposant la responsabilité objective.

Le 10 février, 1969

BELGIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

COMMENTS

The Belgian Association of Maritime Law adheres to the principles of a mitigated network as laid down in Draft No. 9.

Article 1

a) It would seem fitting to emphasize the fact that the Convention compulsively applies only when the conditions contained in b) i, ii, and iii are brought together.

A definition of the consignor should be inserted.

b) « Consignor » means a person concluding a contract of International Combined Transport with a CTO or who commits articles to his care with a view to such carriage.

The provision concerning « short range movings » is not clear and might be the cause of divergent interpretation.

Nevertheless, it would be useful to explicitely provide that the handling of containers in ports, stations and storing areas is governed by the Convention.

The provision would be interpreted more clearly if instead of simply stating that these operations do not necessarily constitute a separate mode of transport they were expressly included in the scope of the Convention.

This is the text we propose :

« The auxiliary handlings of goods in a restricted radius does not necessarily constitute in itself a separate mode of transport but is nevertheless governed by this Convention. »

Article 2

1) It should be distinctly stated that the Convention applies from the very moment any one of the three conditions set forth under a), b) and c) are carried into effect.

It is presumed that circumstance a) concerns the case where a CT B/L is issued in a Contracting State, even though there is no stage of the carriage taking place on the territory of that State. This point of interpretation requires clarifying.

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

L'Association Belge de Droit Maritime adhère au principe du système de réseau mitigé institué par le projet No 9.

Article 1er

a) Il convient de souligner que la Convention ne s'applique obligatoirement que lorsque les conditions prévues au b) i, ii, iii, se trouvent réunies.

Insérer une définition de l'expéditeur :

b) « Expéditeur » signifie une personne qui conclut avec un OTC un contrat de Transport Combiné International, ou qui lui confie des choses en vue d'un tel transport.

c) La disposition visant les « short range movings » manque de clarté et risque de provoquer des interprétations divergentes.

Il est, néanmoins, utile de prévoir de manière expresse que les manipulations des containers dans les ports, les gares et les aires de stockage sont régies par la Convention.

La disposition gagnerait en clarté si, au lieu d'énoncer simplement que ces opérations ne sont pas censées constituer un mode de transport séparé, elle les incluait expressément dans le champ d'application de la Convention.

Texte proposé :

« Les manipulations accessoires des marchandises dans un rayon restreint ne sont pas censées constituer en soi un mode de transport séparé, mais sont néanmoins régies par la présente Convention ».

Article 2

1. Il convient de préciser que la Convention s'applique dès l'instant où une seule des trois conditions énoncées sous a), b), c), se trouve réalisée.

On suppose que la condition a) vise le cas où un CT B/L est émis dans un Etat contractant, alors qu'aucune phase de ce transport ne s'effectue sur le territoire de cet Etat. Ce point d'interprétation mérite d'être clarifié.

2. There is no valid motive attached to the prohibition of a combined transport to parties wishing to include furniture removal in a CT B/L. If actually, in most cases, the document covering a carriage of this kind may remain unnegociable, it remains, nevertheless, that for reasons of convenience a document issued according to the standards of a CT B/L shall offer practical advantages.

Consequently, it is suggested that the words « to furniture removal » be deleted.

Furthermore, it might be advisable to omit certain forms of carriage alluded to by the CIM and CMR.

In this respect, it seems expedient to utilize the provision in Article 2, b), in the UNIDROIT draft, which reads as follows :

« This Convention does not apply :

a) .....

b) to railway transport which has been designed for the use of the lines operating motor vehicle services or navigation in the register of lines which are liable to the International Convention regarding the carriage of goods by railway (CIM);

c) to road transport when the goods, without being unloaded from the vehicle, are due to be forwarded with the road vehicle on part of the carriage, by sea, railway, inland waterway or airway insofar as the CMR is applicable. »

Article 5

The name of the consignor should be mentioned on the CT B/L and, if known from the outset, the name of the consignee or possibly of the person to the order of whom the CT B/L was issued. For this reason, it is suggested that a definition be given of the consignor in Article 1.

In order to back up the credence due to the CT B/L, it is suggested that independently from the name and address of the CTO, the nature of his principal activities be mentioned on the document to enable the consignor and the banker who is called upon to finance the operation, to form an opinion on the qualities and the merits of the issuer of the document.

f) Replace « weight » by « gross weight ».

No provision has been made in the Convention for the mention of the dangerous nature of some of the goods offered for carriage.

This hiatus should be filled. Article 3, 2) in the UNIDROIT draft provides the solution with the following terms :

« In the case of dangerous goods or of other goods which might require special precautions for reasons of safety during their carriage, the consignor is bound to take every necessary precaution to that effect, as well as to inform the chief carrier (equivalent to CTO) in

2. Il n'y a aucun motif valable d'interdire aux parties de soumettre un transport combiné portant sur du mobilier à un CT B/L. S'il est vrai que, dans la plupart des cas, le document couvrant un transport de cette nature ne sera pas négocié, il reste néanmoins que, pour des raisons de convenance, un document établi selon les normes du CT B/L puisse présenter un intérêt pratique.

En conséquence, il est proposé de supprimer les mots « to furniture removal ».

En outre, il paraît recommandable de prévoir l'exclusion de certains transports visés par la C.I.M. et la C.M.R.

A cet égard, il conviendrait de reprendre la disposition figurant à l'article 2 b) du projet UNIDROIT, conçue comme suit :

« La présente Convention ne s'applique pas :

a) .....

b) aux transports ferroviaires prévus comme devant emprunter des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites à la liste des lignes soumises à la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM);

c) aux transports routiers lorsque la marchandise doit, sans rupture de charge, être acheminée avec le véhicule routier sur une partie du transport, par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air pour autant que la CMR soit applicable. »

Article 5

Le CT B/L devrait mentionner le nom de l'expéditeur et, s'il est connu à l'origine, celui du destinataire ou éventuellement de la personne à l'ordre de laquelle le CT B/L est émis. C'est pourquoi il est proposé de donner une définition de l'Expéditeur à l'article 1.

Afin de renforcer la foi due au CT B/L il est suggéré qu'indépendamment du nom et de l'adresse du CTO, le document mentionne la nature de sa principale activité, de manière que l'expéditeur et le banquier appelés à financer l'opération puissent se faire une opinion sur la qualité et la valeur de l'émetteur du document.

f) « Weight » à remplacer par « gross weight ».

La Convention ne comporte aucune disposition relative à la déclaration de la nature dangereuse des marchandises offertes au transport.

Cette lacune devrait être comblée. L'article 3, 2) du projet UNIDROIT y pourvoit en ces termes :

« Dans le cas de marchandises dangereuses ou d'autres marchandises pouvant exiger des précautions spéciales en vue de la sécurité des transports, l'expéditeur est tenu de prendre toutes précautions nécessaires à cet effet, ainsi que d'informer le transporteur principal (équivalent du CTO), en temps utile, de la nature de ces marchandises et, s'il y a

due time of the nature of the goods and, if need be, of the special measures to be taken which a diligent carrier might be ignorant of.

When the consignor has not acquainted the chief carrier (CTO) of the nature of the dangerous goods, these goods may at any time and at any place be discharged, destroyed or rendered innocuous without compensation. »

It would be advisable to insert an analogous provision in Article 5.

Moreover, it is necessary to give consideration in the case where dangerous goods are delivered with the knowledge and the assent of the CTO, in which event the provision should be completed with the help of that appearing in Article 4, para. 6, of the Hague-Visby Rules and reading :

« Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any. »

It is suggested that the word « container » be followed by « or unitloads » so as to cover all cases where goods are assembled.

It would seem suitable to have a text similar to that in Article 8 : 3, in the CMR draft appear here :

« The sender shall be entitled to require the CTO to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents or the packages to be checked. The CTO shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the CT B/L. »

There is no provision in Draft No. 9 relating to the technique for the issuance of a CT B/L and the credence which is necessarily due to it.

It is suggested that the CT B/L mention the number of original copies and that at the choice of the consignor, it be issued on a nominal, to order or to bearer basis.

It is also necessary that the date when the goods were taken in charge by the CTO be mentioned on the CT B/L.

It does not seem necessary to make a difference between goods loaded in the hold of loaded on deck. Unless special instructions have been received from the consignor, the established custom is to load containers indifferently in the hold or on deck according to the sequence in which they appear at the time of shipment and according

lieu, des mesures spéciales à prendre qu'un transporteur diligent pouvait ignorer.

Lorsque l'expéditeur n'a pas fait connaître au transporteur principal (CTO) la nature de la marchandise dangereuse, celle-ci peut, à tout moment et en tout lieu, être déchargée, détruite ou rendue inoffensive et ce sans aucune indemnité. »

Il paraît recommandable d'insérer à l'article 5 une disposition analogue.

En outre, il faudrait prévoir le cas où la marchandise dangereuse a été prise en charge, à la connaissance et avec l'assentiment du CTO, auquel cas la disposition devrait être complétée par celle figurant à la règle IV 6° des Règles de La Haye, portant :

« Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tous dommages et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu. »

Il est suggéré que le mot « containers » soit suivi de « or unit-loads », afin de saisir tous les cas de marchandises assemblées.

Il conviendrait de faire figurer ici un texte analogue à celui de l'article 8 : 3 de la C.M.R.

« L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le CTO du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu du ou des colis. Le CTO peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur le CT B/L ».

Le projet No 9 ne contient aucune disposition relative à la technique de l'émission du CT B/L et à la foi qui lui est nécessairement due.

Il est proposé que le CT B/L mentionne le nombre d'originaux, et qu'au choix de l'expéditeur, il soit nominatif, à ordre ou au porteur.

Il faudrait également que le CT B/L mentionne la date à laquelle les marchandises ont été prises en charge par le CTO.

Il ne semble pas qu'il faille faire une distinction entre le chargement en cale et en pontée. L'usage s'est établi sauf instructions spéciales de l'expéditeur de charger les containers indifféremment en cale et en pontée, selon la séquence dans laquelle ils sont présentés à

to other technical necessities which are often unforeseen. This is all the more apparent when the CT B/L is issued inland.

Under these conditions, it should be understood that the system of liability is the same whether the containers are loaded in the hold or on deck.

Article 6, 2)

Should it be true that Article 6, 2), is only concerned with the negociability of the title if the liability of the CTO is left out of account, the text requires to be clarified to avoid any ambiguity.

The suggested text is as follows : « The negotiability of the CT B/L shall be governed by the provisions of the national law on the negotiability of maritime Bills of Lading. »

Article 7

It is suggested that certain provisions in the Hague-Visby Rules relating to the legal exonerations of the maritime carrier be taken over in Article 7, a), such as :

a) fault of the consignor or the consignee;
b) consequences arising out of the application of instructions from the consignor or the consignee;
c) insufficient or defective packing;
d) handling, loading, stowing or unloading goods in containers by the shipper, the consignee or any other person acting on their behalf in the event of the CTO not being in a position to control such operations;
e) inherent defect of the goods;
f) insufficiency or inaccuracy of marks or numbers affixed on the packages or containers;
g) carriage of live animals;
h) reasonable diversion of course.

Moreover, the CTO shall be relieved of liability for any loss or damage if it can be proved that such loss or damage arose or resulted from any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

2) It is suggested that the following be added :

« When the components used as a basis for the purpose of calculating the compensation are not expressed in the currency of the country where the payment is claimed, the conversion shall be made according to the rate of exchange of the day quoted in the country where the payment of the compensation is arranged. »

l'embarquement et selon d'autres impératifs techniques souvent imprévisibles. Il en est d'autant plus ainsi lorsque le CT B/L est émis à l'intérieur du pays.

Dans ces conditions, il doit être entendu que le régime de responsabilité est le même au regard de containers chargés en cale et en pontée.

Article 6 (2)

S'il est exact que l'article 6 (2) ne vise que la négociabilité du titre abstraction faite de la responsabilité du CTO, son texte mériterait d'être clarifié afin d'éviter toute équivoque.

Texte proposé : « la négociabilité du CT B/L est régie par les dispositions de la loi nationale sur la négociabilité des connaissements maritimes ».

Article 7

Il est proposé que l'article 7 a) reprenne certaines dispositions des Règles de La Haye relatives aux exonérations légales du transporteur maritime, telles que :

a) faute de l'expéditeur ou du réceptionnaire;

b) conséquences de l'application des instructions de l'expéditeur ou du réceptionnaire;

c) emballage insuffisant ou défectueux;

d) manipulations, chargement, arrimage et déchargement des marhandises en container par l'expéditeur, par le réceptionnaire ou par les personnes agissant pour leur compte dans les cas ou le CTO n'a pas été en mesure de contrôler ces opérations.

e) vice propre de la marchandise;

f) insuffisance ou inexactitude des marques ou des numéros apposés sur les colis ou les containers;

g) transport d'animaux vivants;

h) déroutement raisonnable;

En outre, l'O.T.C. sera exonéré si la preuve peut être rapportée que la perte ou le dommage résultent ou proviennent de toute cause ou circonstance que l'O.T.C. ne pouvait éviter ou aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier par l'exercice d'une diligence raisonnable.

2. Il est proposé d'ajouter :

« Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour pratiqué dans le pays où le paiement de l'indemnité est effectué ».

A new Article is suggested as hereunder :

« The CTO shall be bound to deliver the goods or to have the goods delivered at the place of destination of the consignee against payment of claims attached to the goods. The goods shall not be burdened with any claims emanating from the CTO or any other person intervening or interested in the combined transport, which are related to other goods or result from operations which are foreign to the subject combined transport. A dispute on claims which may burden the goods does not exempt the chief carrier from the obligation of arranging delivery of the goods when he has been provided with a sound and valid security by the consignee or when the latter has made a deposit for an equivalent sum in the hands of a third party. »

Il est proposé un article nouveau conçu comme suit :

« Le C.T.O. est tenu de livrer ou de faire livrer la marchandise au lieu de destination au réceptionnaire contre paiement des créances pouvant la grever. La marchandise ne saurait être grevée d'aucune créance du CTO, ni de tout autre personne intervenant ou intéressée au transport combiné, afférente à d'autres marchandises ou résultant d'opérations étrangères au transport combiné dont elle fait l'objet. Une contestation sur les créances pouvant grever la marchandise ne dispense pas le transporteur principal de l'obligation d'effectuer la livraison lorsque caution bonne et valable lui est fournie par le réceptionnaire ou qu'un dépôt équivalent est effectué par celui-ci en mains tierces ».

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

AIR-CUSHION VEHICLES, HYDROFOILS and other similar craft

FIRST PRELIMARY CONVENTION DRAFT
drawn up by
Mr James-Paul Govare
Vice-President CMI

HEADING No I

GENERAL PROVISIONS

Article 1

This Convention applies to all nautical craft with an emerged hull, air-cushion vehicles, hydrofoils or the like, provided that they have been designed to move on the water, be it maritime waters or inland waters.

Article 2

None of the provisions of this Convention are applicable to any craft of which the State is the owner, operator or charterer and which are assigned to public use on a non-commercial basis.

HEADING No II

REGISTRATION, NATIONALITY AND OWNERSHIP

Article 3

Each Contracting State shall establish a registration system for the craft defined as above and shall hand the Belgian Government, for the purpose of being communicated to all Contracting States, the model of a document testifying to the registration of the craft and its nationality.

COMMISSION INTERNATIONALE

AEROGLISSEURS, AQUAPLANES
et autres engins similaires

PREMIER AVANT PROJET DE CONVENTION
établi par
Monsieur James-Paul Govare
Vice-Président du CMI

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

La présente Convention s'applique à tous engins nautiques à coque émergée, aéroglisseurs, aquaplanes ou autres, pour autant qu'ils sont destinés à circuler sur l'eau, qu'il s'agisse d'eaux maritimes ou d'eaux intérieures.

Article 2

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux engins dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affrêteur et affectés à un service public non commercial.

TITRE II

IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE

Article 3

Chaque Etat contractant instituera un régime d'immatriculation des engins ci-dessus définis et remettra au Gouvernement Belge, pour communication à tous les Etats contractants, un modèle du document qui attestera de l'immatriculation de l'engin et de sa nationalité.

Article 4

The craft defined in Article 1 shall not be allowed to operate unless they have been registered.

Their nationality must be clearly apparent and they must carry on board all documents proving their registration.

Article 5

Any Act of incorporation, adjudicative decree, assignment of title or extinctive, or any other Act of chattels real must, under penalty of invalidity, be drafted in writing and entered in the registration records.

Article 6

The records and all Acts handed to the Registrar of Records, in conformity with the laws of the State where the ship is registered, shall be accessible to the public and the Registrar shall be deemed to issue extracts of the records and copies of the Acts in question.

Article 7

The craft defined in Article 1 are subject to being mortgaged under the terms and conditions of the Convention of the 27th May 1967 on Maritime Liens and Mortgages.

Article 8

The only claims to be charged to these craft, in preference to mortgages, shall be the following:

1) Court costs accounted for for the sale of the craft and the apportionment of charges.

2) Port, canal and other waterway dues and pilotage dues;

3) Wages and other sums due to the master, officers and other members of the craft's complement by virtue of the signing on contract.

4) Claims in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct relation to the operation of the craft;

5) Claims based on tort in respect of loss or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct relation to the operation of the craft and not liable to being based on contract.

6) Claims for salvage, wreck removal and contribution to general average.

2. No maritime lien shall attach to the craft securing claims as set out in paragraph 1, 5) and 6), of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

Article 4

Les engins définis à l'article premier ne peuvent circuler que s'ils sont immatriculés.

Ils doivent porter le signe apparent de leur nationalité et avoir à leur bord tous documents justifiant de leur immatriculation.

Article 5

Tout acte constitutif, déclaratif, translatif ou extinctif de propriété ou de tout autre droit réel doit, à peine de nullité, être rédigé par écrit au registre d'immatriculation.

Article 6

Le registre et tous les actes qui doivent être remis au conservateur du régistre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé seront accessibles au public et la délivrance d'extraits du registre et de copie des actes mentionnés sera exigible du conservateur.

Article 7

Les engins définis à l'article premier sont susceptibles d'hypothèque dans les termes et conditions de la Convention du 27 mai 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

Article 8

Sont seules privilégiées sur ces engins, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

1. les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'engin et à la distribution du prix;

2. les droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage;

3. les gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage en vertu de leur contrat d'engagement;

4. les créances du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation de l'engin;

5. les créances délictuelles ou quasi délictuelles du chef de perte ou dommage à un bien survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation de l'engin et non susceptibles d'être fondées sur un contrat.

6. les créances du chef d'assistance, de sauvetage et d'enlèvement d'épave.

2. Aucun privilège ne grèvera l'engin pour sureté des créances, visées au paragraphe 1. 5°, 6° du présent article, qui proviennent ou résultent de propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 9

The liens set out in the preceding Article shall affect the craft or, in the event of loss of or damage to the craft, the claims due to the owner in proportion to the material damage suffered by the craft and the claims due to the owner for assistance or salvage executed since the registration of the mortgage in measure with the loss or damage to the mortgaged craft.

These liens shall become extinguished one year after the event from which they sprang unless the lienor has, in the meanwhile, instituted legal proceedings or instituted an embargo on the craft.

The claims set out in Article 9 shall be given preference in the order of their enumeration in that Article provided however that liens securing claims for assistance and salvage or wreck removal shall take priority over all other liens which have attached to the craft at the time when the operations giving rise to the same liens were performed.

Liens of the same rank shall rank pari passu as between themselves.

The liens set out in Article 9, 5), shall rank in the inverse order to that of the event from which they sprang.

Article 10

Any liens other than those set out in Article 9 shall rank after mortgages, regardless of the rank of registration of the latter.

Article 11

The craft defined in Article 1 are liable to come under a sequester of property but only following an authorization by Court or any other competent judiciary authority of the Contracting State where the execution is levied.

The craft may be the subject of a distress execution according to the law and practice of the State where the distress execution is requisitioned and instituted.

HEADING No III

CARRIAGE

Article 12

The provisions in this Convention shall apply to any carriage of goods from one State to another when the port of loading or the port of destination is situated in a Contracting State regardless of the law

Article 9

Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'engin ou, en cas de perte ou d'avarie de celui-ci, sur les indemnités dues à son propriétaire à raison de dommages matériels subis par l'engin et sur les indemnités dues à son propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie de l'engin hypothéqué.

Ces privilèges s'éteignent un an après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, dans ce délai, le créancier n'ait introduit une action en justice ou pratiqué la saisie de l'engin.

Les créances visées à l'article 9 sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article; cependant les privilèges pour indemnités d'assistance et de sauvetage ou de relèvement d'épave ont priorité sur tous les autres privilèges grevant l'engin au moment où les opérations qui leur ont donné naissance ont été accomplies.

Les privilèges de même rang viennent en concours entre eux au marc le franc.

Les privilèges énumérés au 5° de l'article 9 prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de celui des évènements qui leur ont donné naissance.

Article 10

Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 9 prennent rang après les hypothèques, quel que soit le rang d'inscription de celles-ci.

Article 11

Les engins définis à l'article premier sont susceptibles d'être saisis conservatoirement mais seulement avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Ils peuvent faire l'objet de saisie exécution selon la législation et la procédure en vigueur dans l'Etat en lequel la saisie exécution est requise et poursuivie.

TITRE III

TRANSPORT

Article 12

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout transport de marchandises d'un Etat à un autre lorsque le port de chargement ou celui de destination est situé dans un Etat contractant quelle que soit la loi régissant le contrat de transport, quelle que soit

governing the contract of carriage, the nationality of the craft, the carrier, the consignor, the consignee or any interested person.

Any stipulation in contract concluded prior to the occurrence causing the damage which might limit the liability of the carrier shall be null and void.

Chapter I

CARRIAGE OF GOODS

Article 13

The carrier or his servant or agent shall, at the request of the consignor, provide him with a bill of lading in which all data relating to the goods shall be given and guaranteed by the consignor. For all that, the carrier shall have the option of indicating on the bill of lading any doubts he might entertain as to the accuracy of the data mentioned thereon, especially as regards the packing.

Article 14

Notwithstanding any contrary provision, the carrier shall be liable for the goods from the time when he receives them into his charge and the time when he delivers them, unless he can prove that any loss of or damage to the goods is the result of :

a) a fact constituting an occurrence for which no blame may be attached to the carrier;
b) strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
c) inherent defect with the goods;
d) default of the consignor, particularly in respect of the packing, the condition or the marking of the goods;
e) act of saving or attempt to save life or property at sea or diversion of course for that purpose.

Article 15

In the event of loss of or damage to the goods, the consignee shall serve the carrier or his servant or his agent at the place of unloading with written reservations, at the latest at the time of delivery, failing which the goods, barring evidence to the contrary, shall be presumed to have been received by him, as described in the bill of lading.

If it is a question of loss or damage to the goods which is non-apparent, notification shall be validly served within three days of the date of delivery, exclusive of holidays.

la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, en tendant à restreindre la responsabilité du transporteur est nulle et non avenue.

Chapitre I

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 13

Le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement dont les indications relatives à la marchandise sont données et garanties par le chargeur. Le transporteur a néanmoins la faculté de mentionner en les motivant, les doutes qu'il aurait sur l'exactitude des indications, notamment quant aux emballages.

Article 14

Nonobstant toute clause contraire, le transporteur est responsable de la marchandise depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes en dommages proviennent

a) de faits constituant un évènement non imputable au transporteur,
b) de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement,
c) d'un vice propre de la marchandise,
d) d'une faute de l'expéditeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises,
e) d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou déroutement à cet effet.

Article 15

En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au lieu de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

The carrier shall always be entitled to a joint survey regarding the condition of the goods at the time at which they were taken in charge or at which they were delivered.

Article 16

All action arising out of the contract of carriage shall be time barred by one year from the day on which the goods were delivered or were offered for delivery to the consignee or, in case of total loss, from the day on which they should have been delivered.

Even after the one-year delay referred to above, recourse action may be entered within three months from the day when action is taken against the guarantor or from the day when a settlement of the claim has been reached with the latter following an amicable arrangement.

Article 17

Notwithstanding any provisions to the contrary, the liability of the carrier concerning goods of which the value has not been declared shall be limited according to Article 4, (5), in the Convention of the 23rd February 1968.

Chapter 2

CARRIAGE OF PASSENGERS

Article 18

The provisions in this chapter and in the next chapter should not be discarded to the detriment of the passenger.

Article 19

The carrier shall be liable for damage suffered as the result of the death of or hurt, or any other personal injury to a passenger when the incident having caused the damage occurred on board the craft or in the course of any operation connected with an embarkation or a disembarkation.

The carrier shall not be liable if he can prove that the accident cannot be attributed to his fault or the fault of his servant or agent.

Article 20

The liability of the carrier in the event of the death of or personal injury to a passenger is limited in all cases in accordance with Articles 5 and 6 in the Convention of the 20th May 1961 on the Carriage of Passengers by Sea.

Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur prise en charge ou de leur délivraison.

Article 16

Toutes actions auxquelles le contrat de transport peut donner lieu se prescrivent par un an à compter du jour où les marchandises sont remises ou offertes au destinataire ou, en cas de perte totale, du jour où elles auraient dû être livrées.

Les actions récursoires peuvent être intentées, même après le délai d'un an ci-dessus, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garant ou du jour où celui-ci aura, à l'amiable, réglé la réclamation.

Article 17

Nonobstant toute disposition contraire, la responsabilité du transporteur, pour les marchandises dont la valeur n'a pas été déclarée, est limitée selon l'art 4 (5) de la Convention du 23 février 1968.

Chapitre 2

TRANSPORT DE PASSAGERS

Article 18

Les dispositions du présent chapitre et du chapitre suivant ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers.

Article 19

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur, lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'engin ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que l'accident n'est pas imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés.

Article 20

La responsabilité du transporteur, en cas de mort ou de lésion corporelle d'un passager, est limitée dans tous les cas, conformément aux articles 5 et 6 de la Convention du 20 mai 1961 sur le transport de passagers par mer.

(Voir Article 12).

Article 21

Any claim for damages is time barred for two years from the date the passenger disembarked or was due to disembark.

In the event of death of the passenger subsequent to disembarkation, the limitation period shall be calculated from the date of death provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation.

Article 22

Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and limits set out in this chapter.

Chapter 3

LUGGAGE

Article 23

The carriage of luggage and vehicles on a craft as defined in Article I in this Convention is governed by the Convention of the 27th May 1967 on the Carriage of Passenger Luggage by Sea.

HEADING No IV

COLLISIONS - ASSISTANCE

Article 24

Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and limits set out in this chapter.

HEADING No V

LIABILITY OF OWNER

Article 25

The limits of liability of the owner governed by Article 26 in this Convention shall apply to the whole of the claims for personal injury or material damage which are deemed to have accrued from a single event without having regard to the claims deemed to have accrued from any other event.

When the whole of the claims resulting from a single event exceeds the limit of the liability as defined in Article 26, the aggregate

Article 21

L'action en responsabilité est prescrite par deux ans à compter du jour où le passager a débarqué ou aurait dû le faire.

En cas de décès du passager postérieur au débarquement, le délai court du jour du décès sans pouvoir excéder trois ans à compter du débarquement.

Article 22

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre.

Chapitre 3

BAGAGES

Article 23

Le transport de bagages et véhicules sur un engin tel que défini à l'article 1 de la présente Convention est régi par la Convention du 27 mai 1967 sur le transport de bagages de passagers par mer.

TITRE IV

ABORDAGE - ASSISTANCE

Article 24

Toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre.

TITRE V

RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE

Article 25

La limitation de responsabilité du propriétaire déterminée par l'article 26 de la présente Convention s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre évènement.

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même évènement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées

sum corresponding to these limits may be constituted into a single limited fund.

The fund thus constituted shall be appropriated exclusively to the settlement of claims to which the limits of liability are opposable.

When the fund has been constituted, the creditors to whom the fund is destined may not exercise any right for the same claims on other property belonging to the owner on condition that effectively the limitation fund be at the disposal of the plaintiff.

Article 26

The limits provided for in Article 25 are as follows :

a) 200.000 F for craft with a weight under or equal to 1.000 kilograms;
b) 200.000 F plus 150 F per kilogram exceeding 1.000 kilograms for craft with a weight over 1.000 kilograms and under or equal to 6.000 kilograms;
c) 1.000.000 F plus 100 F per kilogram exceeding 6.000 kilograms for craft with a weight over 6.000 kilograms and under or equal to 20.000 kilograms;
d) 2.400.000 F plus 50 F per kilogram exceeding 20.000 kilograms for craft with a weight over 20.000 kilograms and under or equal to 50.000 kilograms;
e) 4.200.000 F plus 40 F per kilogram exceeding 50.000 kilograms for craft with a weight over 50.000 kilograms.

It is understood that the word « weight » means maximum weight, as authorized in the navigation certificate for the craft being operated.

(Note : the figures appearing in Article 26 as above represent approximately 2/5ths of those provided in Article 11 of the Rome Convention of the 7th October 1952 relating to damage by aircraft to third parties on surface. For the N.500, the French hovercraft at present on trials, these figures correspond to a limit of 4 million actual francs, whereas the figures in the Rome Convention would come to a limit of approximately 10 million actual francs, a sum unanimously considered by the Subcommittee as being much too high; these amounts are given solely as an indication, it being understood that the Subcommittee shall deal with Poincaré francs.)

par l'article 26, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

Après la constitution du fonds, aucune droit ne peut être exercé pour les mêmes créances sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Article 26

Les limitations prévues à l'article 25 sont les suivantes :

a) 200.000 frs pour les engins dont le poids est inférieur ou égal à 1.000 kilogrammes;
b) 200.000 frs plus 150 francs par kilogramme excédant 1.000 kilogrammes pour les engins dont le poids est supérieur à 1.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6.000 kilogrammes;
c) 1.000.000 francs plus 100 frs par kilogramme excédant 6.000 kilogrammes pour les engins dont le poids est supérieur à 6.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 20.000 kilogrammes;
d) 2.400.000 francs plus 50 frs par kilogramme excédant 20.000 kilogrammes pour les engins dont le poids est supérieur à 20.000 kilogrammes et inférieur ou égal à 50.000 kilogrammes;
e) 4.200.000 frs plus 40 francs par kilogramme excédant 50.000 kilogrammes pour les engins dont le poids est supérieur à 50.000 kilogrammes.

Par poids, il faut entendre le poids maximum, autorisé par le certificat de navigabilité de l'engin en exploitation.

(Nota : les chiffres figurant à l'article 27 ci-dessus représentent les 2/5 environ de ceux prévus à l'article 11 de la Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface. Ils correspondent pour le N.500, l'aéroglisseur français qui procède actuellement à ses essais, à une limitation de quatre millions de francs actuels, alors que les chiffres de la Convention de Rome aboutiraient à une limitation d'environ dix millions de francs actuels, ce que la Commission a été unanime à considérer comme beaucoup trop élevé. Ces sommes ne sont citées qu'à titre indicatif, car la Convention mentionnera des francs Poincaré.)

BUREAU PERMANENT

Report on the Minutes of the Meetings held on the 30th March and 4th April 1969

The affiliation of the Soviet Association of Maritime Law was voted unanimously by the Bureau. The Bureau of the new Association is made up as follows :

President : Mr Andrei Konstantinovitch JOUDRO

Vice-Presidents : Mr Alexandre Davidovitch KEILLIN and Mr Alexandre Lvovitch MAKOVSKI

Secretary-General and Treasurer : Mr Vladimir Nicolaevitch CHIJAN

Following the proposals received from their respective National Associations, the following were unanimously elected as Members of the Bureau Permanent :

Mr Domingo RAY (Argentine)

Mr Allan PHILIP, (Denmark)

Mr J. GARRIGUEZ-DIAZ (Spain)

Mr Ramon VELA (Ecuador)

Baron VAN DER FELTZ (Netherlands)

Titulary Members :

Mr David ANGUS and Mr John R. CUNNINGHAM (Canada)

Mr Walther HASCHE and Mr Bernd KROGER (Germany)

Mr José Luis GONI and Mr José Maria GARIBI (Spain)

Mr Albert DUCHENE (Belgium)

Mr Ignacio L. MELO Jr (Mexico)

Mr Stéphane MACRYMICHALOS, Mr Christo ACHIS and Mr Jean PERRAKIS (Greece).

BUREAU PERMANENT

Compte rendu des procès-verbaux des réunions des 30 mars et 4 avril 1969

Le Bureau a accepté à l'unanimité l'affiliation d'une Association Soviétique de Droit Maritime. Le Bureau de cette Association est constitué comme suit :

Président : M. JOUDRO Andrei Konstantinovitch

Vice-Présidents : M. KEILLIN Alexandre Davidovitch et M. MAKOVSKI Alexandre Lvovitch

Secrétaire Général et Trésorier : M. CHIJAN Vladimir Nicolaevitch.

Sur proposition de leurs Associations Nationales respectives, ont été élus à l'unanimité,

Membres du Bureau Permanent :

M. Domingo RAY (Argentine)
M. Allan PHILIP (Danemark)
M. J. CARRIGUEZ-DIAZ (Espagne)
M. Ramon VELA (Equateur)
M. le Baron VAN DER FELTZ (Pays-Bas)

Membres Titulaires :

M. David ANGUS et M. John R. CUNNINGHAM (Canada)
M. Walter HASCHE et M. Bernd KROGER (Allemagne)
M. José Luis GONI et M. José Maria GARIBI (Espagne)
M. Albert DUCHENE (Belgique)
M. Ignacio L. MELO Jr (Mexique)
M. Stéphane MACRYMICHALOS, M. Christo ACHIS et M. Jean PERRAKIS (Grèce)

The Bureau is now made up of the following Members :

Hon. President : Albert LILAR

Hon. Vice-President :
Cyril T. MILLER

Hon. Vice-President and Honorary Secretary-General :
Carlo VAN DEN BOSCH

Hon. Vice-Presidents with a mandate expiring at the end of the next Plenary Conference :
Arthur BOAL
Vl. BRAJKOVIC
J.P. GOVARE
T. ISHII
K. PINEUS

Hon. Secretary-General :
Léo VAN VARENBERGH

Hon. Treasurer : Léon GYSELYNCK

Hon. Administrative Secretary :
Messrs. Henry VOET-GENICOT

Hon. Members : Etienne GUTT
Argentine, Domingo RAY
Belgium, Jean VAN RYN
Brazil, J.C. SAMPAIO DE LACERDA
Canada, A. Stuart HYNDHAM
Chili, Alfonso ANSIETA
Denmark, Allen PHILIP
Ecuador, RAMON VELA
Finland, Herbert ANDERSSON
France, James-Paul GOVARE
Germany, Hans Georg ROHREKE
Great Britain, W. BIRCH REYNARDSON
Greece, Kyriakos SPILIOPOULOS
India, Nagendra SINGH
Ireland, J. Niall McGOVERN
Israel, R. WOLFSON
Italy, Giorgio BERLINGIERI
Japan, Teruhisa ISHII
Mexico, Ignaco L. MELO

Le Bureau Permanent se présente maintenant comme suit :

Président : Albert LILAR

Vice-Président : Cyril T. MILLER

Vice-Président, Secrétaire-Général honoraire :
Carlo VAN DEN BOSCH

Vice-Présidents ayant un mandat expirant à la fin de la prochaine conférence plénière :
Arthur BOAL
J.P. GOVARE
Vl. BRAJKOVIC
T. ISHII
K. PINEUS

Secrétaire Général : Leo VAN VARENBERGH

Trésorier : Léon GYSELYNCK

Secrétaire Administratif :
Firme Henry VOET-GENICOT

Membres : Etienne GUTT
Allemagne, Hans Georg ROHREKE
Argentine, Domingo RAY
Belgique, Jean VAN RYN
Brésil, J.C. SAMPAIO DE LACERDA
Canada, A. Stuart HYNDMAN
Chili, Alfonso ANSIETA
Danemark, Allan PHILIP
Equateur, RAMON VELA
Espagne, J. GARRIGUEZ-DIAZ
Etats-Unis, Arthur M. BOAL
Finlande, Herbert ANDERSSON
France, James-Paul GOVARE
Grande-Bretagne, W. BIRCH REYNARDSON
Grèce, Kyriakos SPILIOPOULOS
Inde, Nagendra SINGH
Irlande, J. Niall McGOVERN
Israël, R. WOLFSON
Italie, Giorgio BERLINGIERI

Netherlands, Baron VAN DER FELTZ
Norway, Alex REIN
Poland, Stanislav MATYSIK
Portugal, TABORDA FERREIRA
Spain, J. GARRIGUEZ-DIAZ
Sweden, Kaj PINEUS
Switzerland, Walter MULLER
Turkey, M.N. GOKNIL
United States, Arthur M. BOAL
Uruguay,
U.S.S.R.,
Yugoslavia, Vladislav BRAJKOVIC

The Bureau accepted the invitation received from the OCDE to undertake a study of the following subject :

« To determine maritime conventions the application of which is provisioned by nuclear conventions; effect of such a provision on the subsequent modifications to maritime conventions; difficulties raised following the application of maritime law in the event of a nuclear incident. »

This report was promised for the end of 1969.

The Bureau also agreed to attend the Round Table Conference organized by UNIDROIT from the 9th to the 13th June 1969.

Information Item :

UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW.

Extract from a resolution voted at Geneva on the 3rd March 1969 :

Expressing gratification at the full co-operation offered by the Intergovernemental maritime Consultative Organization (IMCO) and the International Maritime Committee (CMI), to whose work it pays a tribute.

Japon, Teruhisa ISHII
Mexique, Ignaco L. MELO
Norvège, Alex REIN
Pays-Bas, Baron VAN DER FELTZ
Pologne, Stanislav MATYSIK
Portugal, TABORDA FERREIRA
Suède, Kaj PINEUS
Suisse, Walter MULLER
Turquie, M.N. GOKNIL
U.R.S.S.,
Uruguay,
Yougoslavie, Vladislav BRAJKOVIC

Le Bureau a accepté l'invitation de l'O.C.D.E. de procéder à une étude ayant pour objet :

« Détermination des conventions maritimes dont l'application est réservée par les conventions nucléaires, effet de cette réserve sur les modifications ultérieures des conventions maritimes, difficultés soulevées par l'application du droit maritime à un accident nucléaire ».

Ce rapport a été promis pour la fin 1969.

Le Bureau a accepté également de participer à la Table Ronde organisée par l'UNIDROIT, du 9 au 13 juin 1969.

Pour information :

COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL.

Extrait d'une résolution votée à Genève le 3 mars 1969 :

Exprimant sa reconnaissance, à l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (OMCI) et au Comité Maritime International (CMI) pour la coopération sans réserve qu'ils lui ont offerte et leur rendant hommage pour leurs travaux.

INDEX

TOKYO CONFERENCE
CONFERENCE DE TOKYO

Page

Officers of the Conference
Bureau de la Conférence 2

List of Attendance
Liste des Participants 3

Opening Session 20
Séance d'ouverture 21

Draft Convention on Oil Pollution Damage 42
Projet de Convention relatif à la Pollution par Hydrocarbures 43

Draft Convention on Combined Transports 56
Projet de Convention sur le Transport Combiné 57

International Convention for the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage 68

Convention Internationale pour le Transport par Mer de Passagers et de leurs Bagages 69

IMCO - Report to the Legal Committee re. Pollution 90
OMCI - Rapport au Comité Juridique conc. la Pollution 91

Report by the British Association of Maritime Law 140
Rapport reçu de l'Association Britannique de Droit Maritime 141

Comments by the Belgian Association of Maritime Law 144
Observations reçues de l'Association Belge de Droit Maritime 145

Preliminary Convention Draft on Air-Cushion Vehicles, Hydrofoils and other similar Craft 154

Avant-projet de Convention conc. Aéroglisseurs, Aquaplanes et autres engins similaires 155

Bureau Permanent 168
Bureau Permanent 169

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1969

III

(PARTIEL / PART)

TOKYO RULES
REGLES DE TOKYO

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DRAFT CONVENTION
on
COMBINED TRANSPORTS
TOKYO RULES

Article 1

1. The provisions of this Convention shall apply to every Combined Transport Bill of Lading and to the contract evidenced thereby.

2. In this Convention, « Combined Transport Bill of Lading » (CT Bill of Lading) means a document evidencing a contract for the carriage of goods between two States by at least two modes of transport, of which at least one is by sea or inland waterways and at least one is not by sea, which bears the heading « Combined Transport Bill of Lading subject to the Tokyo Rules ».

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to every CT Bill of Lading and to the contract evidenced thereby whatever may be the place of issue, the place at which the goods are taken in charge, the place designated for delivery, or the nationality of the means of transport, the combined transport operator, the consignor, the consignee or any other interested person.

4. In this Convention the following words are employed with the meaning set out below :

a) The « Tokyo Rules » means this Convention.

b) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person issuing a CT Bill of Lading.

c) « Person » includes any corporation, company or legal entity.

d) « Franc » means a unit consisting of 65.5 mgs. of gold of millesimal fineness 900.

Article 2

1. By the issuance of a CT Bill of lading the CTO

a) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in the CT Bill of Lading, and

PROJET DE CONVENTION
SUR LE TRANSPORT COMBINE

REGLES DE TOKYO

Article I

1. Les dispositions de cette Convention s'appliqueront à tout connaissement de transport combiné ainsi qu'au contrat dont ce document constitue la preuve.

2. Dans la présente Convention, le « Connaissement de Transport Combiné » (connaissement TC) signifie un document constituant la preuve d'un contrat de transport de marchandises entre deux Etats par au moins deux modes de transport, dont l'un est maritime ou fluvial et l'autre n'est pas maritime et qui porte l'en-tête « Connaissement de Transport Combiné régi par les Règles de Tokyo ».

3. Tout Etat contractant appliquera les dispositions de cette Convention à tout connaissement T.C. et au contrat dont il constitue la preuve, quel que soit le lieu d'émission, le lieu de prise en charge des marchandises, le lieu prévu pour leur délivrance, la nationalité du mode de transport, de l'exploitant de transport combiné, de l'expéditeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

4. Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) Les « Règles de Tokyo » signifie la présente Convention.
b) L'« Exploitant de Transport Combiné » (ETC) signifie une personne émettant un connaissement TC.
c) La « Personne » signifie toute société, association, ou personne physique ou morale.
d) par « Franc », il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

Article II

1. En émettant un connaissement TC, l'ETC

a) s'engage à transporter ou à faire transporter les marchandises depuis le lieu de leur prise en charge jusqu'au lieu convenu pour la délivrance dans le connaissement TC.

b) assumes liability as prescribed in this Convention for such transport.

2. For the purposes of this Convention and subject to the provisions of Articles VI and VII, the CTO shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by the CT Bill of Lading.

Article III

1. The CTO has a duty to insert in the CT Bill of Lading the following data :

a) the name and address of the CTO and the name of the consignor;

b) the date and place of issue;

c) the place at which the goods are taken in charge and the place designated for delivery;

d) the leading marks necessary for the identification of the goods as the same are furnished in writing by the consignor before such goods are taken in charge, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the containers, cases or coverings in which such goods are packed, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the transport;

e) either the number of packages or pieces, or the quantity or weight, as the case may be, as furnished in writing by the consignor;

f) the apparent order and condition of the goods if uncovered, or of the containers, cases or coverings in which such goods are packed;

g) the total number of original CT Bills of Lading issued.

Provided that the CTO shall not be bound to state, or show in the CT Bill of Lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

2. The consignor shall be deemed to have guaranteed to the CTO the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the CTO, of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the consignor shall indemnify the CTO against loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the CTO to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the CT Bill of Lading to any person other than the consignor.

b) assume la responsabilité prévue à la présente Convention pour un tel transport.

2. En vue de l'application de la présente Convention et sous réserve des dispositions des Articles VI et VII, l'ETC sera responsable des actes et omissions de toute personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport dont le connaissement TC constitue la preuve.

Article III

1. L'ETC doit insérer dans le connaissement TC les mentions suivantes :

a) le nom et l'adresse de l'ETC et le nom de l'expéditeur;
b) la date et le lieu d'émission;
c) le lieu de prise en charge des marchandises et le lieu convenu pour la délivrance par l'ETC;
d) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par l'expéditeur avant la prise en charge de ces marchandises, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les containers, les caisses ou les emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du transport;
e) le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité, ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;
f) l'état et le conditionnement apparent des marchandises non emballées, ou des containers, des caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues;
g) le nombre total des exemplaires originaux du connaissement TC émis.

Cependant, l'ETC ne sera pas tenu de déclarer ou de mentionner dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises effectivement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu les moyens raisonnables de vérifier.

2. L'expéditeur sera considéré avoir garanti à l'ETC, au moment ou celui-ci a pris les marchandises en charge, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité ou du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et l'expéditeur indemnisera l'ETC de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit de l'ETC à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du connaissement TC vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

3. The CT Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the CTO of the goods as therein described in respect to the particulars provided for in this Article. However, proof to the contrary shall not be admissible when the CT Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith.

Article IV

1. Every CT Bill of Lading shall be a negotiable document of title, unless it bears upon its face « non-negotiable » or « not negotiable ».

2. Except as provided for in paragraph 1, the negotiability of the CT Bill of Lading shall be governed by the rules of the applicable national law relating to maritime Bills of Lading.

Article V

1. When the consignor hands goods of a dangerous nature to the CTO, he shall inform the CTO of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken.

2. Goods of a dangerous nature which the CTO did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless without compensation by the CTO or by any person of whose services the CTO makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by the CT Bill of Lading; further, the consignor shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article VI

1. The CTO shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time when he delivers the goods at the place designated for delivery.

The CTO shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from :

a) The wrongful act or neglect of the consignor or the consignee;

b) Compliance with instructions of the consignor or the consignee;

c) Any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;

d) Either fire during carriage by sea or inland waterways (unless caused by actual fault or privity of the carrier by sea or inland waterways) or the act, neglect or default of the master, mariner,

3. Le connaissement TC vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux dispositions prévues par le présent article. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement TC a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Article IV

1. Tout connaissement TC constituera un document négociable, sauf si les mots « non négociable » y figurent au recto.

2. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1, la négociabilité du connaissement TC sera régie par les dispositions de la législation nationale relative aux connaissements maritimes.

Article V

1. Si l'expéditeur remet à l'ETC des marchandises dangereuses, il doit lui signaler la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre.

2. Les marchandises dangereuses dont l'ETC ignorait le caractère dangereux peuvent, à tout moment et en tous lieux, être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par l'ETC ou toute personne au service de laquelle l'ETC fait appel pour l'exécution du contrat de transport dont le connaissement TC constitue la preuve, et ce sans qu'une indemnité ne soit due; l'expéditeqr est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de la remise de ces marchandises au transporteur ou de leur transport.

Article VI

1. L'ETC sera responsable des pertes ou dommages causés aux marchandises depuis le moment où il les prend en charge jusqu'au moment où il les délivre à l'endroit convenu pour la délivrance par l'ETC.

Toutefois, l'ETC sera exonéré de toute responsabilité pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) de la faute ou de la négligence de l'expéditeur ou du destinataire;
b) de l'exécution des instructions de l'expéditeur ou du destinataire;
c) de tout événement dont l'ETC ne pouvait éviter la survenance ni empêcher les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable;
d) d'un incendie pendant le transport maritime ou fluvial (à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur maritime

pilot or the servants of the carrier by sea or inland waterways in the navigation or in the management of the vessel;

e) the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

f) Defect of the container or similar article of transport used to consolidate goods if supplied by the consignor;

g) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the consignor, the consignee or any person acting on behalf of the consignor or the consignee;

h) Inherent vice of the goods;

i) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, containers, cases or coverings;

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause whether partial or general.

2. Where under paragraph 1 the CTO is not liable in respect of some of the factors causing the loss or damage, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this Article have contributed to the loss or damage.

3. The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events specified in (a) - (d) of paragraph 1 shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could have arisen or resulted from one or more of the causes or events specified in (e) - (j) of paragraph 1, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of these causes or events.

Article VII

1. When the CTO is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee in accordance with the contract or should have been so delivered.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

3. Compensation shall not, however, exceed ..... francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged.

ou fluvial) ou des actes, de la négligence, ou de la faute du capitaine, des marins, du pilote, ou des préposés du transporteur maritime ou fluvial dans la navigation ou dans l'administration du navire.

e) de l'absence, insuffisance ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou mal emballées;

f) d'une défectuosité du container ou d'un mode d'emballage similaire utilisé pour le groupage des marchandises lorsqu'ils sont fournis par l'expéditeur;

g) de la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises par l'expéditeur, le destinataire ou de toute personne agissant pour compte de ces derniers;

h) du vice propre des marchandises;

i) de l'insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros apposés sur les marchandises, containers, colis ou emballages;

j) de grèves, lockouts, arrêt ou entrave apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement.

2. Si, en vertu du paragraphe 1 du présent article, l'ETC ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé la perte ou l'avarie, sa responsabilité n'est engagée que dans la mesure où les facteurs, dont il répond en vertu du présent article, ont contribué à la perte ou à l'avarie.

3. La preuve que la perte ou l'avarie était due à une des causes ou à un des événements prévus aux sous-paragraphes a) à d) du paragraphe 1 incombe à l'ETC.

Lorsque l'ETC établit, eu égard aux circonstances de fait, que la perte ou l'avarie a pu résulter d'une ou de plusieurs des causes ou événements prévus aux sous-paragraphes e) à j) du paragraphe 1 du présent article, il y a présomption qu'elle résulte de ces causes. Toutefois, le réclamant est admis à prouver que la perte ou l'avarie n'a pas, en fait, été provoquée entièrement ou partiellement par une ou plusieurs de ces causes ou de ces événements.

Article VII

1. Quand une indemnité pour perte ou dommage aux marchandises est mise à charge de l'ETC, cette indemnité est calculée d'après la valeur des marchandises au lieu et à l'époque de la délivrance au destinataire conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être délivrées.

2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché, ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

3. Toutefois, l'indemnité n'excédera pas... francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

4. The CTO shall no tbe entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in paragraph 3 of this Article if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the CTO done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

5. Higher compensation may be claimed only when with the consent of the CTO the value for the goods declared by the consignor which exceeds the limits laid down in this Article has been stated in the CT Bill of Lading. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. Such higher compensation will be recoverable only in a claim against the C.T.O.

Article VIII

Notwithstanding anything provided for in Articles VI and VII :

1. a) if it can be proved where the loss or damage occurred, the CTO and the claimant shall, as to the nature and the extent of liability of the CTO, be entitled to require the liability of the CTO to be determined by any international convention or national law which cannot be departed from by private contract and which would have applied had the claimant, in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred, made a separate and direct contract with the CTO complying with such international convention or national law but otherwise upon the terms of the CT Bill of Lading which are applicable to that stage;

b) if under the national law of any State, it is a condition for the application of any international convention or national law that a particular document be issued in respect of a contract of carriage for the particular stage of the transport where the loss or damage occurred, it shall be assumed for the purposes of a) above that such document has been issued.

2. If in a case, not covered by paragraph 1, it is proved that the loss or damage occurred when the goods were being carried by sea, the liability of the CTO shall be determined by the provisions relating to the liability of the carrier by sea contained in any such international convention relating to such carriage if it is expressly provided by the CT Bill of Lading that all such provisions shall govern the carriage of the goods by sea.

Article IX

1. Unless notice of loss of or damage to the goods and the general nature of it be given in writing to the CTO or the persons referred to in paragraph 2 of Article II at the place of delivery before or at the

4. L'ETC n'aura pas le droit de bénéficier de la limitation établie au paragraphe 3 du présent article s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de l'ETC commis, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

5. Une indemnité plus élevée peut seulement être réclamée quand l'expéditeur a déclaré dans le connaissement TC une valeur de marchandises supérieure à la limite prévue au présent article et pour autant que cette valeur ait été acceptée par l'ETC. Dans ce cas, le montant de la valeur déclarée sera substitué à cette limite. Cette indemnité plus élevée ne pourra être obtenue qu'à l'occasion d'une réclamation introduite auprès de l'ETC.

Article VIII

Nonobstant les dispositions des articles VI et VII :

1. a) lorsque la preuve du lieu où la perte ou le dommage s'est produit est rapportée, l'ETC et le réclamant auront le droit, en ce qui concerne la nature et l'étendue de la responsabilité de l'ETC, d'exiger que la responsabilité de ce dernier soit déterminée par la convention internationale ou la loi nationale à laquelle il ne peut être dérogé qui eût été applicable si le réclamant avait conclu directement avec l'ETC un contrat de transport distinct conforme à cette convention internationale ou à cette loi nationale et, pour le surplus, aux dispositions du connaissement TC applicables à ce trajet.

b) si la loi nationale d'un Etat exige, pour l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale, qu'un document distinct soit émis pour un contrat de transport régissant le trajet au cours duquel la perte ou le dommage est survenu, il est présumé, pour l'application du sous-paragraphe (a) ci-dessus, qu'un tel document a été délivré.

2. Si, dans l'hypothèse non prévue au paragraphe 1, il est prouvé que la perte ou le dommage aux marchandises est survenu au cours du transport maritime, la responsabilité de l'ETC sera déterminée par les dispositions fixant la responsabilité du transporteur maritime, telles qu'elles sont prévues par toute convention internationale relative à ce transport, lorsque le connaissement TC a expressément prévu que ces dispositions régiront le transport de marchandises par mer.

Article IX

1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages aux marchandises et de leur nature générale ne soit donné par écrit à l'ETC ou aux personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II au lieu de la délivrance, avant ou au moment de l'enlèvement de celles-ci et de

time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the CT Bill of Lading or if the loss or damage be not apparent within five days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the CTO of the goods as described in the CT Bill of Lading.

2. The CTO shall be discharged of all liability under the rules of this Convention unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

Article X

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the CTO for loss of or damage to the goods whether the action be founded in contract or in tort.

2. a) If such an action is brought against a servant, agent of the CTO or any person referred to in paragraph 2 of Article II, such servant, agent, or person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the CTO is entitled to invoke under this Convention.

b) However, if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of such servant, agent, or person done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such servant, agent, or person shall not be entitled to the benefit of limitation of liability provided for in this Convention.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 (b) of this Article and of paragraphs 4 and 5 of Article VII, the aggregate of the amounts recoverable from the CTO, and the servants, agents, or persons referred to in paragraph 2 of Article II, shall in no case exceed the limits provided for in this Convention.

Article XI

1. Stipulations which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The CTO shall, however, be at liberty to increase his responsibilities and obligations under this Convention.

2. Nothing in this Convention shall affect the rights and liabilities of vessel and cargo in General Average.

leur remise sous la garde de la personne ayant droit à leur délivrance en vertu du connaissement TC, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par l'ETC telles qu'elles sont décrites au connaissement TC. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les cinq jours de la délivrance.

2. L'ETC sera déchargé de toute responsabilité aux termes de la présente Convention, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties, postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Article X

1. Les exonérations et les limitations de responsabilité prévues à la présente Convention sont applicables à toute action intentée contre l'ETC en réparation des pertes ou dommages à des marchandises, que cette action soit fondée sur une responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. a) Si une telle action est intentée contre un préposé de l'ETC ou contre toute personne mentionnée au paragraphe 2 de l'article II, ce préposé ou cette personne pourront se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que l'ETC a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.

b) Toutefois, s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de cette personne, qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ce préposé ou cette personne ne pourront se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 (b) du présent article et des paragraphes 4 et 5 de l'article VII, la totalité des montants mis à charge de l'ETC, de ses préposés ou des personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II, ne dépassera en aucun cas les limites prévues à la présente Convention.

Article XI

1. Les stipulations qui dérogeraient directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention seront nulles et non avenues. Toutefois, l'ETC aura le droit d'étendre sa responsabilité et ses engagements tels que prévus à la présente Convention.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne portera atteinte aux droits et obligations du navire et de la cargaison en matière d'avarie commune.