LE COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

1897 - 1972

PAR

ALBERT LILAR
Ministre d'Etat
Professeur émérite à
l'Université Libre de Bruxelles
et à la
Vrije Universiteit Brussel

ET CARLO VAN DEN BOSCH
Professeur à la
Vrije Universiteit Brussel

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

1897 - 1972

THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

Chapter I
ITS ORIGINS

The history of maritime law bears the stamp of a constant search for stability and security in the relations between the men who commit themselves and their belongings to the capricious and indomitable sea. Since time immemorial, the postulate which has inspired all the approaches to the problem has implied the establishment of a uniform law.

As a matter of fact, methods have differed and still vie these days with one another. Certain nations, with various fortunes, have endeavoured to impose their law on all those who use the marine spaces which are under their domination. „Mare nostrum" – „Mare clausum, sive de dominio maris" are typical expressions of a method opposed to that of „Mare liberum" vindicated by Hugo Grotius.

On the one hand, one has seen, in the Middle Ages, for instance, the dispersal of political and economic forces bringing about the fusion and the codification of regional customs by zones. Thus came into being the Codes of Barcelona, Oleron, Wisby, which prefigure a real uniform international law.

On the other hand, by a strange turn of events, the great discoveries and the birth of structurated European States lead to a blossoming of rigidly national codes.

A curious phenomenon: on one side, immense spaces are

LE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

Chapitre I
SES SOURCES

L'histoire du droit maritime porte l'empreinte d'une recherche constante de stabilité et de sécurité dans les rapports entre les hommes qui confient leur personne et leurs biens à la mer capricieuse et indomptable. Depuis des temps immémoriaux, le postulat qui a inspiré toutes les approches du problème, implique l'établissement d'un droit uniforme.

A vrai dire, les méthodes ont varié et s'affrontent encore de nos jours. Avec des fortunes diverses, telles nations ont tenté d'imposer leur loi à tous ceux qui utilisent des espaces marins soumis à leur domination. „Mare nostrum" – „Mare clausum, sive de dominio maris" sont des expressions typiques d'une méthode opposée à celle du „Mare liberum" défendue par Hugo Grotius.

D'une part, on a vu qu'au Moyen Age, par exemple, la dispersion des forces politiques et économiques a amené la fusion et la codification des coutumes régionales par zones. Ainsi sont nés les codes de Barcelone, d'Oleron, de Wisby qui préfigurent un véritable droit international uniforme.

En revanche, par un singulier retour, les grandes découvertes et la naissance d'Etats européens structurés, conduisent à une floraison de codes étroitement nationaux.

Curieux phénomène: d'une part, d'immenses espaces sont ouverts à la navigation et permettent des échanges à une

opened to navigation and foster exchanges on almost a world-wide scale; their utilization normally requires uniform juridical rules, thus safeguarding the freedom of communication and stability in business; but, at the same time, antagonistic powers meet face to face and create a parcelling out of the law with conflicts of all kinds which result in a harmful corollary.

Fortunately, the „Ordonnance de la Marine" of 1681 has made a liberal use of laws and customs of the past; it has thus served to elaborate several ulterior national legislations and inspire those who, two centuries later, will become aware of the need of resolving, nay, abolishing the legal conflicts in maritime matters thanks to the elaboration of international Conventions having force of law in the member Countries.

Besides, an awakening to the consciousness of a law which is really international is coming into favour thanks to the writings of jurists and the jurisprudence of the big maritime Courts where judges were often practitioners, thus creating a „jus nauticum" on the fringe of particularist laws and beyond them.

Philosophers, economists, sociologists, transform the ways of thinking and the structure of social classes, political hegemonies become disaggregated, technical discoveries afford the possibility of perfecting and increasing the means of transport as well as the risks which, in turn, set in motion the evolution of maritime insurance; lastly, the prodigious development of the United States of America, in the course of becoming a counterpart of old Europe on the other side of the Atlantic, conferred to that ocean a front rank place in the network of overseas communications.

Mancini, who was the first to seize the amplitude and

échelle quasi mondiale; leur utilisation appelle normalement des règles juridiques uniformes, sauvegardant la liberté des communications et la stabilité des affaires; – mais, en même temps, des puissances antagonistes s'y affrontent et provoquent le morcellement du Droit, avec les conflits de toutes natures qui en sont le corollaire néfaste.

Par bonheur, l'Ordonnance de la Marine de 1681 a fait de larges emprunts aux lois et coutumes du passé; c'est ainsi qu'elle a pu servir à l'élaboration de plusieurs législations nationales ultérieures et inspirer ceux qui, deux siècles plus tard, prendront conscience de la nécéssité de résoudre, voire d'abolir les conflits de lois en matière maritime grâce à l'élaboration de Conventions internationales ayant force de loi dans les Pays membres.

Par ailleurs, l'éveil des consciences à un droit véritablement international se trouve favorisé par les écrits de jurisconsultes et la jurisprudence des grands tribunaux maritimes dont les juges étaient souvent des praticiens, créant un „jus nauticum" en marge et au delà des lois particularistes.

Les philosophes, les économistes, les sociologues transforment les modes de penser et la structure des classes sociales, les hégémonies politiques se désagrègent, les découvertes techniques permettent de perfectionner les moyens de transport tout en accroissant les risques, d'ailleurs, qui, à leur tour, déclenchent l'essor de l'assurance maritime; enfin, le développement prodigieux des Etats Unis d'Amérique, en voie de devenir le pendant de la vieille Europe, de l'autre côté de l'Atlantique, confère à cet océan une place de premier plan dans le réseau des communications d'outremer.

Mancini a été le premier qui, saisissant l'ampleur et la profondeur de cette évolution, en a dégagé les implications

depth of this evolution, was able to sift out the juridical implications; his inaugural lesson at the University of Torino started thus: (tra.) „The sea with its winds, storms, dangers, doesn't change; it calls for a necessary uniformity of juridical regimes."

Almost at the same time, in 1863, de Courcy published his „Réforme Internationale du Droit Maritime" and revealed the fundamental identity of maritime law in most countries.

That same year, upon a proposal by Mancini, the Italian Parliament expressed the wish that the diversity in national laws be reduced by international agreement; ten years later, that wish was adopted by the Netherlands Chambers.

Falling into step with the jurists and the Parliaments, the practicians admitted the need of sacrificing certain particular advantages in order to fit up a uniform regime capable of insuring better stability and increased security in their affairs. Analogically, several associations were constituted with the object of setting up a regime of uniform law for everything that concerns the sea: in 1857, the „National Association for Social Science" was founded in London which drew up in 1864 the first rules designed to codify general average; in 1873 the „Association for the Reform and Codification of the Law of Nations" came into being, cradle of the „International Law Association", which Association sponsored the York/Antwerp Rules 1890; shortly afterwards, the „Institut de Droit International" was founded in Ghent, promoter of The Hague International Conventions. On the initiative of the Belgian Government and the Belgian Minister, Auguste Beernaert, congresses were organized, in Antwerp in 1885, in Brussels in 1888, with the set purpose of drawing up no less than a complete international

juridiques; sa leçon inaugurale à l'Université de Turin débutait ainsi: „La mer avec ses vents, ses tempêtes, ses dangers, ne change pas; elle appelle une uniformité nécessaire des régimes juridiques".

Presqu'en même temps, en 1863, de Courcy publie sa „Réforme Internationale du Droit Maritime" et souligne l'identité foncière du droit maritime dans la plupart des pays.

La même année, sur la proposition de Mancini, le Parlement italien émet le vœu que la diversité des lois nationales soit réduite par des traités internationaux; dix ans plus tard, ce vœu sera repris par les Chambres des Pays-Bas.

Emboitant le pas aux juristes et aux Parlements, les praticiens admettent la nécessité de sacrifier certains avantages particuliers à la mise en place d'un régime uniforme capable d'assurer une meilleure statilibé et une sécurité accrue de leurs affaires. Parallèlèment, plusieurs Groupements sont constitués visant à établir un régime de Droit uniforme pour tout ce qui touche à la mer: en 1857, se fonde à Londres la „National Association for Social Science", qui fixe, en 1864, les premières règles destinées à codifier l'avarie commune; en 1873, nait l'„Association for the Reform and Codification of the Law of Nations" berceau de l'„International Law Association", elle-même auteur des Règles d'York et d'Anvers 1890; à peu de temps de là, est fondé à Gand l'„Institut de Droit International", promoteur des Conventions Internationales de La Haye.

A l'initiative du Gouvernement belge et de son ministre Auguste Beernaert, des congrès sont organisés, à Anvers en 1885, à Bruxelles en 1888, avec le propos d'édifier rien moins qu'un code maritime international complet embrassant toutes les matières du droit maritime et régissant les nations

maritime code encompassing all matters to be found in maritime law governing the nations in the whole world. A set purpose which probably overran the goal through an excess of generosity and, consequently, an absence of realism, without any concrete result. Nevertheless, the meetings and discussions were fruitful.

The lesson to be learnt from all these efforts was quickly understood: to succeed, one must work within precincts and prepare the work in a thorough manner, limit the process of unification to certain matters of maritime law which lend themselves better than others to amalgamation, assemble the greatest number of elements in comparative law, sift out the common denominator, sound the tendencies of the various national communities, progress by stages.

Thanks to this wise and realistic method, the Washington Convention on the Regulations for preventing Collisions at sea was signed in 1899, and was taken as a basis for the present London Convention on the Safety of Human Lives at Sea, whereas in 1893 the United States Congress voted the „Harter Act", a prefiguration of the Hague Rules and the Brussels Convention of 1924 for the unification of certain Rules relating to Bills of Lading.

du monde entier. Propos péchant, sans doute, par excès de générosité et par manque de réalisme partant, sans résultat concret. Néanmoins les rencontres et les discussions sont fécondes.

La leçon à tirer de tous ces efforts a été comprise rapidement: pour réussir, il faut se limiter et préparer le travail en profondeur, borner le processus d'unification à certaines matières du droit maritime se prêtant mieux que d'autres à une fusion, réunir le plus grand nombre d'éléments de droit comparé, en dégager le commun dénominateur, sonder les tendances des diverses communautés nationales, progresser par étapes.

Grâce à cette méthode sage et réaliste, la Convention de Washington sur les règles de route pour prévenir les abordages en mer fut signée en 1889, base de l'actuelle Convention de Londres sur la sécurité des vies humaines en mer, tandis qu'en 1893, le Congrès des Etats Unis vota le „Harter Act", préfiguration des Règles de La Haye et de la Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements.

Chapter II

ITS FOUNDATION, AIMS AND METHODS

Section 1

In those days, a young Antwerp barrister, Louis Franck, succeeded in winning over the Belgian business circles to the idea of unifying the law in the matter of collisions on an international level. An influent insurer, Charles Le Jeune, promised him his assistance. Auguste Beernaert, now Prime Minister of Belgium since the Antwerp and Brussels Congresses, gave them his support.

Louis Franck, denouncing the errors and gaps which had marked the previous attempts, addressed the International Law Association, pleading for the creation of an international organization capable of achieving international unification of maritime law thanks to the elaboration of international draft treaties on matters peculiar to such law.

On the 29th April 1896, the International Law Association approved and supported his initiative; the same year, the „Belgian Association of Maritime Law" was founded in Antwerp.

Its founders were Auguste Beernaert, Charles Le Jeune, Louis Franck, the politician, the business man, the jurist. The three of them together incarnated a conjugation of „pressure groups" which have stamped the policy of the

Chapitre II

SA FONDATION, SON BUT, SES MÉTHODES

Section 1

En ces temps là, un juriste anversois, Louis Franck, réussit à gagner les milieux d'affaires belges à l'idée d'unifier au plan international le droit en matière d'abordage. Un assureur influent, Charles Le Jeune, lui promet son concours. Auguste Beernaert, devenu Premier Ministre de Belgique depuis les Congrès d'Anvers et de Bruxelles, leur accorde son appui.

Louis Franck, dénonçant les erreurs et les lacunes qui ont marqué les entreprises jusqu'ores, plaide, à la tribune de l'International Law Association la création d'un organisme international capable de réaliser l'unification internationale du droit maritime grâce à l'élaboration de projets de traités internationaux sur des matières spécifiques de ce droit.

Le 29 avril 1896, l'International Law Association approuve et appuie son initiative; la même année est fondée à Anvers l'„Association Belge de Droit Maritime".

Ses fondateurs sont Auguste Beernaert, Charles Le Jeune, Louis Franck, l'homme politique, l'homme d'affaires, le juriste. A eux trois, ils incarnent la conjugaison des „groupes de pression" qui marquent la politique du Comité Maritime International et lui assurent sa réussite. Cette politique, les

International Maritime Committee and ensured its success. This policy is defined by its founders as follows:

„It is with the object of overcoming multiple opposition, national particularism, of resolving difficulties not by means of abstract and theoretical solutions but from the needs of practice, of obtaining the ear of the Parliaments, that we had the idea of appealing, not only to the jurists who are interested in maritime law, but to the very people who, in their interests, in their problems of every day, have to submit to the consequence of good and bad laws. We have taken into consideration that the shipowner, the merchant, the underwriter, the average adjuster, the banker, the person who is directly interested, all take a preponderant part in our work; that the task of the jurist is to discern that which, in this maritime community, is the general purpose, that which, among the divergent interests, is common to all; to discern what, among the diverse solutions, is the best, to contribute one's learning and one's experience; but that in the final analysis, the jurist must hold the pen and that it is the man with the experience who must dictate the solution".

This statement must have pleased the pratitioners. It requested, without any ambiguity, the equality of representation and treatment of all sections of the economy involved in all its aspects in the immense maritime adventure. As a result, barely a year after the Belgian Maritime Law Association had been founded, several National Associations, taking the Belgian Association as a model, joined in and they formed together the International Maritime Committee the first Conference of which opened in Brussels on the 6th June 1897.

The International Maritime Committee thus took on the form of a group of National Associations without its juridical personality being otherwise defined. It was sufficient for a „consensus" given by the interested circles, without

fondateurs la définissent comme suit: „C'est pour vaincre les multiples résistances, pour avoir raison du particularisme national, pour ne pas résoudre les difficultés d'après des solutions abstraites et théoriques, mais d'après les besoins de la pratique, pour obtenir l'oreille des Parlements, que nous avons eu l'idée de faire appel non seulement aux jurisconsultes qui s'intéressaient au droit maritime, mais à ceux-là mêmes qui doivent subir dans leurs intérêts, dans leurs soucis de tous les jours, les conséquences des bonnes et mauvaises lois. Nous avons considéré que dans notre œuvre, l'armateur ,le négociant, l'assureur, le dispacheur, le banquier, l'intéressé direct, devait avoir un rôle prépondérant; que la tâche du jurisconsulte était de discerner ce qui, dans cette communauté maritime, était la pensée générale, ce qui parmi ces intérêts divergents, était commun; de discerner quelle est, entre les diverses solutions, la meilleure, d'apporter sa science et son expérience; mais qu'en dernière analyse, le jurisconsulte devait tenir la plume et que c'était l'homme de la pratique qui devait dicter la solution".

Cette charte devait plaire aux praticiens. Elle postulait sans ambiguïté, l'égalité de représentation et de traitement *de tous les secteurs* de l'économie impliqués dans l'immense aventure maritime. Aussi, une année à peine depuis la fondation de l'Association Belge de Droit Maritime, plusieurs associations nationales, calquées sur son modèle, s'y joignent et constituent ensemble „le Comité Maritime International" dont la première Conférence débuta à Bruxelles le 6 juin 1897.

Le Comité Maritime International prit ainsi la forme d'un groupement d'associations nationales sans personnalité juridique autrement définie. Il aura suffi d'un „consensus" donné sans réserve et sans moule juridique par les milieux

reserve and without a juridical mould, to give birth to an organ which, on an international scale has, in the course of the last seventy-five years, left its mark on the unification of maritime law.

Section 2

The Committee was in the habit of meeting periodically in International Conferences. These brought together delegates from the Associations, examined the preparatory work accomplished by the Associations or by International „ad hoc" Subcommittees, discussed this work and, if necessary, they approved, by means of a majority vote of the Associations which were represented, the texts of draft agreements, the usefulness of which was recognized in a specific branch of maritime law. It was here that the work of the International Maritime Committee on a private level came to an end, work bearing the stamp of prudence and measure; work in depth, too, as prior to having reached the stage of an International Draft Convention, the National Associations and the International Subcommittees, and the International Conferences themselves, had assembled, confronted, sorted out, cleared away the mass of elements of comparative law of the raw material of their labours to finally extract the common denominator and bring about a large accession. Work essentially realistic and practical and devoid, if not of an ideal, at least of false hopes and utopian speculations, forged, as it was, of material duly tested by the very people who manipulate it through the vicissitudes of economic life.

But all those efforts ran the risk of becoming sterile if force of law was not given to the texts which were issued from them. This fact asserted itself from the beginning to the

intéressés pour donner naissance à un organe qui, à l'échelle internationale, marquera de son empreinte, l'unification du Droit maritime au cours des septante cinq dernières années.

Section 2

Le Comité avait coutume de se réunir périodiquement en Conférence Internationale. Celles-ci groupaient les délégués des associations, examinaient les travaux préparatoires accomplis par les associations ou par des commissions internationales „ad hoc", en délibéraient et approuvaient, le cas échéant, par un vote majoritaire des associations représentées, les textes de projets de traités dont l'utilité était reconnue dans une branche déterminée du droit maritime.

Là s'achevait le rôle du Comité Maritime International au plan privé. Travail marqué de prudence et de mesure. Travail en profondeur aussi, puisqu'avant de parvenir au stade des projets de Conventions Internationales, les associations nationales et les commissions internationales, les Conférences Internationales elles-mêmes avaient rassemblé, confronté, trié, déblayé la masse d'éléments de droit comparé, matière première de leurs travaux, pour en extraire finalement le commun dénominateur, polarisant une large adhésion. Travail essentiellement réaliste et pratique, enfin, exempt, sinon d'idéal, du moins de fausses espérances et de spéculations utopiques, forgé qu'il était de matériaux dûment éprouvés par ceux-la mêmes qui les manient à travers les vicissitudes de la vie économique.

Mais tous ces efforts risquaient d'être stériles si force de loi n'était donnée aux textes qui en étaient issus. Cette vérité s'est imposée, dés l'abord, aux fondateurs du Comité Mari-

founders of the International Maritime Committee; their awareness prompted them to extend the action beyond itself, beyond the level of private interest and to instigate the establishment of an intergovernmental instance which, it was presumed, would be permanent, ready to receive the drafts and to accept them as a basis for its deliberations, with a view to setting up International Conventions on the subjects thus proposed.

Such an undertaking might appear daring. It succeeded completely thanks to the Belgian Government which agreed to accept the C.M.I. drafts, to convene the Governments to Diplomatic Conferences and to be the depositary of the instruments of ratification.

Section 3

Thus was born, in 1905, from happy circumstances and without a civil status (!), the „Conférence Diplomatique de Droit Maritime", promoter of International Conventions, all signed in Brussels from the drafts deliberated and presented by the C.M.I.

From the start, therefore, the activities of the International Maritime Committee have been closely linked with those of the „Conférence Diplomatique de Droit Maritime". This link constituted one of the characteristics of the C.M.I. and largely explains the fertile character of the part it played. This part was, as a matter of fact, assisted thanks to the participation of several high Government officials in the preparatory work.

But this link was not necessarily „organic" and the work of the C.M.I. has occasionally taken another direction.

As an example, it may be appropriate to indicate that the C.M.I. is the originator of the new „York/Antwerp Rules

time International; la conscience qu'ils en ont eue, les a poussés à prolonger son action au delà de lui-même, au delà du plan des intérêts privés, et à susciter l'établissement d'une instance intergouvernementale présumée durable, qui serait réceptionnaire des projets et les accepterait comme base de ses délibérations en vue d'établir des Conventions internationales sur les sujets ainsi proposés.

Cette entreprise pouvait paraître téméraire. Elle a pleinement réussi, grâce au concours du Gouvernement belge, qui a accepté d'accueillir les projets du C.M.I., de convoquer les Gouvernements en Conférences Diplomatiques et d'être le dépositaire des instruments de ratification.

Section 3

Ainsi est née, en 1905, d'heureuses circonstances et sans état civil (!), la „Conférence Diplomatique de Droit Maritime", auteur de Conventions Internationales, toutes signées à Bruxelles à partir de projets délibérés et présentés par le C.M.I.

Depuis le début donc, l'activité du Comité Maritime International a été étroitement liée à celle de la Conférence Diplomatique de Droit Maritime. Ce lien constituait un de ses traits caractéristiques et explique en grande partie, le caractère fécond de son rôle. Celui-ci était d'ailleurs favorisé par la participation de plusieurs hauts fonctionnaires gouvernementaux aux travaux préparatoires.

Mais ce lien n'était pas, pour autant, „organique" et les travaux du C.M.I. ont pris, parfois, d'autres directions.

A titre d'exemples, il convient d'indiquer que le C.M.I. est l'auteur des nouvelles „ Règles d'York et d'Anvers 1950"

1950" on general average, adopted by the International Law Association at Copenhagen and, at the present time, universally applied and that, judging from the part it has taken in the elaboration (in collaboration with the O.E.C.D.) of the Paris Convention on the liability of operators of terrestrial atomic reactors has, as far as the maritime carriage of nuclear material is concerned, been determinant.

Likewise, it is in close collaboration with the International Atomic Energy Agency of Vienna that the C.M.I. presented the draft of the International Convention relating to the Liability of Operators of Nuclear Ships, signed at Brussels on the 25th May 1962.

Section 4

Finally, one cannot help remarking that the International Maritime Committee has, during its existence, seen its field of exploration and activity extend beyond the narrow compas of private law which it had set itself in the beginning. The C.M.I., by doing so, naturally follows an evolution which, apparently, is irreversible. The partitions between the classical categories of Law have thinned down, thereby creating an osmosis between private law and public law. States, at present, act the part of shipowner, carrier, merchant banker. How can one treat ships and operate them without the liens and mortgages with which they are burdened being recognized internationally, without settling their status in a foreign port, without being preoccupied, in the same way, of State-owned ships and private ships which travel alongside at sea; without alluding to questions related to jurisdictional competence; without even taking warships into consideration, whenever nuclear energy is involved? All these problems are linked.

sur l'avarie commune, adoptées par l'International Law Association, à Copenhague, jouissant actuellement d'une application universelle, et que la part qu'il a prise dans l'élaboration de la Convention de Paris (en collaboration avec l'O.E.C.D.) sur la responsabilité des exploitants de réacteurs atomiques terrestres, a été déterminante en ce qui concerne le transport par mer de matières fissiles.

De même, c'est en étroite collaboration avec l'Agence Internationale de l'Energie Atomique de Vienne, qu'il a présenté le projet de Convention Internationale sur la responsabilité des exploitants de navires à propulsion nucléaire, signée à Bruxelles le 25 mai 1962.

Section 4

Force est de remarquer, enfin, qu'au cours de son existence, le Comité Maritime International a vu son champ d'exploration et d'activité déborder du cadre étroit du droit privé qu'il s'était tracé à l'origine. En cela, il suit naturellement une évolution apparemment irréversible. Les cloisons entre les catégories classiques du Droit s'amincissent, provoquant une osmose entre le Droit privé et le Droit public. Les Etats jouent, à présent, le rôle d'armateurs, de transporteurs, de négociants, de banquiers. Comment traiter des navires et de leur exploitation sans faire reconnaître internationalement les privilèges et les hypothèques qui les grèvent, sans règler leur statut dans les ports étrangers, sans se préoccuper, au même titre, des navires d'Etat et des navires privés qui se côtoyent en mer; sans évoquer les questions touchant à la compétence juridictionnelle; sans considérer, même, les navires de guerre dés que l'énergie nucléaire est en cause? Tous ces problèmes sont liés.

The International Maritime Committee has assumed the task of proposing the solutions. Some have already been adopted (1).

The diversification of methods and the flexibility of action, which is its corollary, have increased during recent years.

And, as one will see, the whole policy of the International Maritime Committee must be and has been re-examined in a world which is undergoing a rapid transformation amidst a multiplication of powerful Intergovernmental Organizations, the objectives of which, founded on political and economic preoccupations, in the end join up with those of the C.M.I. in such a way that collaboration between the one and the other seems indispensable.

(1) See the Conventions on: The Immunity of State-owned Ships, 1926; Maritime Liens and Mortgages, 1926; Penal Jurisdiction in Matters of Collision, 1952; Stowaways, 1957; Liability of Operators of Nuclear Ships, 1962.

Le Comité Maritime International s'est donné pour tâche d'en proposer des solutions. Plusieurs d'entre elles ont déjà été adoptées (1).

La diversification des méthodes et la souplesse d'action qui en sont les corollaires se sont accentuées au cours des récentes années.

Et, ainsi qu'on le verra, toute la politique du Comité Maritime International devait être et a été repensée, dans un monde en mutation rapide au milieu d'un foisonnement d'Organismes Intergouvernementaux puissants dont les objectifs, fondés sur des préoccupations politiques et économiques, rejoignent en fin de parcours, ceux du C.M.I. en manière telle qu'une collaboration entre l'un et les autres parait hautement souhaitable dans l'intérêt général.

(1) V Conventions sur l'immunité des navires d'Etat, 1926; sur les privilèges et les hypothèques sur navires 1926; sur la compétence pénale en matière d'abordage, 1952; sur les passagers clandestins 1957; sur la responsabilité des exploitants de navires nucléaires 1962;

Chapter III
ITS WORK AND ACHIEVEMENT
1897 – 1969

The International Maritime Committee, since it was founded, has held twenty-nine International Conferences which have dealt with a multitude of subjects.

Until now, all the drafts which have emanated from its work have, in substance, received the consecration of the Conférence Diplomatique de Droit Maritime and have, for the most part, become international law, as a result of multiple ratifications and accessions.

Here is a recall of these Conventions (1):

23rd September 1910: International Convention for the unification of certain Rules relating to Collisions between Vessels:

This Convention outlines the rules of uniform liability by making a distinction between a fortuitous collision, a doubtful collision, a collision for which one of the ships or both are to blame; it resolves the problem of joint liability and the problem of liability due to the fault of a pilot, it abolishes

(1) The comments which follow are not an exhaustive analysis of the texts. They merely constitute an inventory which is designed to guide the reader.

Chapitre III
SES TRAVAUX ET SES RÉALISATIONS
1897 – 1969

Depuis sa fondation, le Comité Maritime International a réuni vingt-neuf Conférences Internationales qui ont traité d'une multitude de sujets.

Jusqu'à présent, tous les projets issus de ses travaux pendant la période considérée ont reçu, quant au fond, la consécration de la Conférence Diplomatique de Droit Maritime et sont devenus pour la plupart, loi internationale, par l'effet des ratifications et des adhésions, en nombre variable, il est vrai, selon les cas.

En voici le rappel: (1)

23 septembre 1910: Convention internationale pour l'unification de certaines Règles en matière d'abordage:

Elle trace des règles de responsabilité uniformes en distinguant l'abordage fortuit, douteux, culpeux dans le chef d'un navire ou résultant d'une faute commune; elle résoud le problème de la solidarité et celui de la responsabilité à raison des fautes d'un pilote, supprime les formalités, fixe

(1) Les commentaires qui suivent ne comportent pas une analyse exhaustive des textes. Ils constituent plutôt un inventaire destiné à guider le chercheur.

formalities, fixes a two-year time-bar whilst safeguarding claims recurrence, and prescribes duties of mutual assistance to the Masters of ships which have collided.

23rd September 1910: International Convention for the unification of certain Rules relating to Assistance and Salvage at Sea.

This Convention fosters mutual help at sea by compelling all navigators to save any person, even enemy, who is in danger of being lost, on pain of penal sanctions to be prescribed by the Contracting Parties, and by providing an equitable remuneration, subject to Control by the Courts, to those who render assistance to a ship in peril or who save it, insofar as the assistance will have proved effective.

25th August 1924: International Convention for the unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels.

This Convention is the result of a laborious compromise between the traditional limitation system applied on the European Continent, based on abandonment „in natura" or in value of the ship after the accident to which has been added the freight and certain accessories, and the system in force in Great Britain which is expressed by a forfait limit of £7 per ton for property claims and £8 per ton for personal claims. In certain cases, it gives the owner the option of the most favourable of the two systems, whilst it enforces an invariable limit of £8 per ton in favour of the victims. On the contrary, the owner is denied the benefit of the limitation when the damage is the result of his actual fault or privity; it sets up a protection contrivance intended to avoid

une prescription de deux ans en réservant les actions récursoires, et prescrit des devoirs d'entr'aide aux capitaines des navires entrés en collision.

23 septembre 1910: Convention internationale pour l'unification de certaines Règles en matière d'Assistance et de Sauvetage Maritimes:

Elle favorise l'entr'aide en mer en obligeant tout navigateur de sauver toute personne, même ennemie, en danger de se perdre sous peine de sanctions pénales à prescrire par les Parties Contractantes, et en accordant une rémunération équitable, sujette au contrôle des tribunaux, à ceux qui prêtent assistance à un navire en péril ou qui le sauvent, dans la mesure où l'aide se sera avérée efficace.

25 août 1924: Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires de Mer:

Elle est le résultat d'un compromis laborieux entre le système traditionnel de limitation appliqué sur le Continent européen, basé sur l'abandon en nature ou en valeur du navire après accident, augmenté du fret et de certains accessoires, et le système en vigueur en Grande Bretagne qui se traduit par une limite forfaitaire de 7 L par tonneau pour les dommages matériels et de 8 L par tonneau pour les dommages corporels. Dans certains cas, elle accorde au propriétaire l'option la plus favorable entre les deux systèmes, tout en appliquant, au profit des victimes, une limite invariable de 8 L par tonneau. Elle lui refuse, par contre, le bénéfice de la limitation lorsque le dommage est la conséquence de sa faute personnelle; elle crée un appareil de protection

exceeding the established limits. The problem of the limitation of liability of shipowners has, at all times, been a source of preoccupation to legislators. It still is, having regard to the enormous liability the operation of a ship can create, the insurance coverage of which might be too heavy a burden on the venture in the absence of a limit. The abyss which existed between the two systems in question was a source of instability; whence sprang the endeavours to fill it by means which, unfortunately, have not produced the efficacy it was expected they would. The devaluation of currencies has contributed to a disruption of the previsions so that it has appeared necessary, whilst maintaining the principle of the limitation of liability of shipowners, to adapt it to the present conditions by bringing the whole matter under the coverage of a simpler and more practical régime. That is precisely what has been accomplished by the Convention of the 10th October 1957 which is cited hereafter.

25th August 1924: International Convention for the unification of certain Rules relating to Bills of Lading (1).:

Derived from the Harter Act and The Hague Rules, this Convention has doubtless provided the most important contribution to the unification of maritime law and the purification of international commerce by enacting certain mandatory rules intended to confer to the title of maritime transport, the negociable bill of lading, the value of a document truly representative of the goods. Besides, the Conven-

(1) The limits imposed by the present evocation do not allow a study in depth of a subject to which an important bibliography has already been devoted.

destiné à éviter que les limites tracées soient dépassées. Le problème de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires a préoccupé les législateurs de tous les temps. Il demeure actuel, eu égard aux responsabilités énormes que l'exploitation d'un navire peut engendrer et dont la couverture par assurance pèserait trop lourdement sur l'entreprise en l'absence de limite. Le fossé qui s'était creusé entre les deux systèmes prérappelés était une source d'instabilité; d'où les efforts pour le combler par des moyens qui, malheureusement, n'ont pas eu l'efficacité que l'on attendait d'eux. La dévaluation des monnaies a contribué à fausser les prévisions, en sorte qu'il a paru nécessaire, à la fois, de maintenir le principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, et de l'adapter aux conditions actuelles en ramenant toute la matière sous le couvert d'un régime simple et plus pratique. C'est ce qu'a réalisé la Convention du 10 octobre 1957, dont il sera fait mention ci-après.

25 août 1924: Convention internationale pour l'Unification de certaines Règles en matière de Connaissements: (1)

Dérivée du Harter Act et des Règles de La Haye, elle fournit la contribution, sans doute, la plus importante à l'unification du droit maritime et à l'assainissement du commerce international en édictant certaines règles obligatoires destinées à conférer au titre de transport maritime, le connaissement négociable, la valeur d'un document véritablement répresentatif de la marchandise. Elle tient compte,

(1) Les limites de la présente évocation ne permettent pas l'examen en profondeur d'un sujet auquel une abondante bibliographie a été consacrée.

tion takes into account, in a spirit both practical and equitable, the risks which are inseparable from the maritime adventure and institutes an elaborately balanced régime in the relations between the maritime carriers and their clients.

And yet, a little touching up has seemed necessary. The International Maritime Committee Stockholm Conference applied itself to it in 1963. On the 23rd February 1968, the „Conférence Diplomatique" drew up the wording of a protocol aiming at broadening the scope of the Convention and at adapting certain rules to the necessities which have asserted themselves during the last few years.

10th April 1926: International Convention for the unification of certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages.

The matter of maritime liens and mortgages is one of the most important in maritime law. Not only does it condition the building, the purchase, the operation of ships, that is, the very existence and the development of the world mercantile marine, but it also sollicits the solution of the problems of all those who provide credits.

It is also a matter which touches very closely on national public order which, thereby, is the centre of rivalry and controversy, thereby rendering the performance both arduous and delicate. If one wishes to add the conflict which permanently exists between liens and mortgages, the task of those who labour in favour of a uniformity of law in this matter appears particularly arduous.

And yet, the Convention of the 10th April 1926 made a commendable attempt to which nineteen States rallied. But the abstention of certain maritime nations among the largest, notably reduced the success of it. However, the situation has evolved since 1926, since the last world war, in

par ailleurs, dans un esprit pratique et équitable, des aléas inséparables de l'aventure maritime et institue un régime finement équilibré dans les rapports entre les transporteurs maritimes et leurs clients.

Pourtant, certaines retouches ont paru nécessaires. La Conférence de Stockholm du Comité Maritime International s'y est attachée en 1963. Le 23 février 1968 la Conférence Diplomatique a arrêté les termes d'un protocole visant à élargir le champ d'application de la Convention et à adapter certaines règles aux nécessités qui se sont imposées au cours des dernières années.

10 avril 1926: Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles relatives aux Privilèges et Hypothèques Maritimes:

La matière des privilèges et hypothèques est l'une des plus importantes en droit maritime. Elle conditionne non seulement la construction, l'achat, l'exploitation des navires, c'est-à-dire l'existence même et le développement de la marine marchande mondiale, mais postule également la solution des problèmes que se posent tous ceux qui lui font crédit.

C'est aussi une matière qui touche de très près à l'ordre public national et qui, de ce fait, est le siège de rivalités et de controverses qui en rendent le traitement ardu et délicat. Si l'on y ajoute le conflit permanent entre privilèges et hypothèques, la tâche de ceux qui œuvrent en faveur de l'uniformité du droit en cette matière, paraît singulièrement ardue.

Pourtant, la Convention du 10 avril 1926 a fait une tentative louable, à laquelle 19 Etats se sont ralliés. Mais l'abstention de certaines nations maritimes parmi les plus grandes en a réduit notablement le succès. Cependant, les situations ont évolué depuis 1926, depuis la dernière guerre mon-

particular, which brought about the destruction of whole fleets and the need to rebuild them. Under the pressure of these events, particularistic tendencies have dimmed and a unanimous wish has prompted the International Maritime Committee to reconsider the problems of liens and mortgages and prepare new solutions.

10th April 1926: Immunity of State-owned Ships

It was the experience gained in the 1914–1918 war which inspired this Convention. During that period of crisis, certain States found it necessary to arm and operate ships for the most diverse purposes.

From that time, there no longer existed a valid motive to set off, at their profit, the traditional principle of immunity, except, obviously, to maintain its application in certain particular cases.

Thus, the States owning or operating ships carrying passengers and cargo, or owning cargo, are submitted to the same rules of liability and the same obligations as are applicable to private shipping business, ships and cargo, for everything that concerns operation and transport. The rules of judiciary competence, actions at law and rules of procedure are also assimilable. The only exceptions are ships and cargoes intended for governmental and non-commercial service, as they cannot be seized, arrested or detained.

Nevertheless, even insofar as the latter are concerned, the interested parties may file their claims before the competent Courts of the State which is owner, operator, charterer of the ships concerned or carrier, without this State being able to invoke immunity, in the event of collision, assistance and

diale, en particulier, qui a entraîné la destruction de flottes entières et la nécessité de les reconstruire. Sous la poussée de ces événements, les tendances particularistes se sont estompées et un vœu unanime a porté le Comité Maritime International à reconsidérer la matière des privilèges et des hypothèques et à préparer des solutions nouvelles.

10 avril 1926: L'immunité des navires d'Etat:

C'est l'expérience de la guerre 1914–1918 qui a inspiré cette Convention. Pendant cette période de crise, certains Etats ont été conduits à armer et à exploiter des navires aux fins les plus diverses.

Dés lors, il n'y avait plus de motif valable à faire jouer à leur profit le principe traditionnel de l'immunité, sauf, évidemment, à en maintenir l'application à certains cas particuliers.

C'est ainsi que les Etats qui possèdent ou exploitent des navires qui transportent des passagers et des cargaisons ou sont propriétaires de cargaisons, sont soumis aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux armements, navires et cargaisons privés, pour tout ce qui concerne l'exploitation et le transport. Les règles de compétence judiciaire, les actions en justice et les règles de procédure sont également assimilées. Ne sont exceptés que les navires et les cargaisons destinés à un service gouvernemental et non commercial, en ce qu'ils ne peuvent être saisis, arrêtés ou détenus.

Néanmoins, même à l'égard de ceux-là, les intéressés peuvent porter leurs réclamations devant les tribunaux compétents de l'Etat propriétaire, armateur, affrèteur du navire susvisé ou transporteur, sans que celui-ci puisse invoquer son

salvage, general average, repairs, supplies or other contracts relating to a State-owned ship.

The same régime applies to cargoes that are intended for governmental and non-commercial purposes. In turn, the States have the benefit of the means of defence, time-bar and limitation of liability of which private ships and their owners may prevail themselves (1).

This Convention has been given a new lease of attention since the last world war. It has been ratified by several important maritime powers. If, so far, the United States of America and Great Britain have not yet acceded to it, it is none-the-less true that they have promulgated domestic laws which have widely drawn their inspiration from the Convention.

It has marked an extremely important step towards unification and constitutes a fine example of the pre-eminence of law over force.

*
* *

The war has necessarily interrupted the activities of the International Maritime Committee and of the „Conférence Diplomatique de Droit Maritime" but, as early as 1946, the organization was, once more, taken in hand.

The Conferences of Antwerp 1947, Amsterdam 1949, Naples 1951 and Madrid 1955, resumed the study of the problems which had been left in abeyance and tackled new subjects.

In this manner, the International Maritime Committee was able to submit three new important matters to the

(1) An interpretative protocol was signed on the 24th May 1934.

immunité, en cas d'abordage, d'assistance et sauvetage, d'avaries communes, et de réparation, fournitures ou autres contrats relatifs au navire d'Etat.

Le même régime s'applique aux cargaisons destinées à des fins gouvernementales et non commerciales. En revanche, les Etats bénéficient des moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés et leurs propriétaires (1).

Cette Convention a connu un regain d'actualité depuis la dernière guerre mondiale. Elle a été ratifiée par plusieurs grandes puissances maritimes. Si, jusqu'à ce jour, les Etats Unis d'Amérique et la Grande Bretagne n'y ont pas encore adhéré, il n'est pas moins vrai qu'ils ont promulgué des lois internes qui s'en inspirent largement.

Elle a marqué un pas extrêmement important vers l'unification et constitue un bel exemple de la primauté du Droit sur la force.

*
* *

La guerre a forcément interrompu l'activité du Comité Maritime International et de la Conférence Diplomatique de Droit Maritime, mais dès 1946, l'organisation fut reprise en main.

Les Conférences d'Anvers 1947, dfAmsterdam 1949, de Napels 1951 et de Madrid 1955 reprirent l'examen des problèmes restés en suspens et attaquèrent des sujets nouveaux.

C'est ainsi que le Comité Maritime International fut en mesure de déférer trois matières importantes nouvelles à la

(1) Un protocole interprétatif a été signé le 24 mai 1934.

„Conférence Diplomatique", which produced three new International Conventions.

10th May 1952: Penal Jurisdiction in matters of Collision or other Incidents of Navigation.

The origin and justification of this Convention are to be found in the famous collision which occurred on the high seas between the „LOTUS", a French ship, and the „BOZ-COURT", a Turkish ship. One is aware that following the death of several members of the crew of the „BOZ-COURT" the French officer on watch was imprisoned in Istambul and that the International Court of Justice had to settle the diplomatic conflict which resulted from this between France and Turkey (1). In order to avoid a repetition of such incidents and, in this connection, consolidate the seamen's status, the Convention attributes exclusive competence to the judiciary or administrative authorities of the State of which the ship flies the flag, for dealing with any action resulting from a collision or any other event likely to engage the penal or disciplinary responsibility of the Master or of any other person serving on the ship, with the exception, however, of the right for each State to institute proceedings against their nationals serving on board a foreign ship.

Any arrest or detention of the ship is prohibited in this connection by any authority other than the State of which the ship flies the flag.

Collisions which occur in ports or roadsteads, as well as

(1) Judgment dated 7th September 1927, the subject of much controversy, and deciding, with a majority of one vote, that no principle of international law was opposed, at least at that time, to penal competence on the part of the Turkish Courts in the matter.

Conférence Diplomatique, qui donnèrent naissance à trois nouvelles Conventions internationales.

10 mai 1952: Compétence pénale en matière d'abordage et d'autres événements de navigation:

Son origine et sa justification se trouvent dans le fameux abordage en haute mer, entre le „LOTUS", navire français, et le „BOZ-COURT", navire turc. On sait qu'à la suite de la mort de plusieurs membres de l'équipage du „BOZ-COURT" l'officier de quart français fut incarcéré à Istamboul et que la Cour Internationale de Justice eut à trancher le conflit diplomatique qui en résulta entre la France et la Turquie (1). C'est pour prévenir la répétition de tels incidents et renforcer, sous ce rapport, le statut des marins, que la Convention attribue une compétence exclusive aux autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire bat pavillon, pour connaître de toute poursuite à raison d'un abordage ou de tout autre événement qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, à l'exception cependant du droit de chaque Etat de poursuivre leurs ressortissants engagés à bord d'un navire étranger.

Toute saisie ou retenue du navire est interdite en la matière par d'autres autorités que celles de l'Etat dont le navire porte le pavillon.

Les abordages survenus dans les ports et rades, ainsi que dans les eaux intérieures sont, bien entendu, exclus. Une

(1) Arrêt du 7 septembre 1927, très controversé, décidant, à la majorité d'une voix qu'aucun principe de droit international ne s'opposait, à cette époque du moins, à la compétence pénale des tribunaux turcs en la matière.

in inland waterways are, of course, excluded. A reservation is provided in the event of a collision in territorial waters.

This solution is in conformity with the principle that the high seas are free, that all nations have equal rights there and that no one, on the high seas, may assert a right of jurisdiction over the subjects of other nations.

10th May 1952: Civil jurisdiction in matters of Collision.

The concurrence of civil jurisdictions in maritime matters is frequent and produces effects which are extremely injurious to the normal operation of maritime transport, that is, not only to the interests of shipowners but also to maritime commerce.

The Convention remedies this by limiting the number of competent Courts, whilst expediously awarding damages to the claimant. It is different from most other maritime Conventions as it also applies to ships using inland waters. It thus achieves uniformity in a more extended field.

Exclusive jurisdiction is assigned, at the request of the plaintiff:

1° in the Court where the defendant has his permanent residence or principal place of business;

2° in the Court of the place of arrest of a ship belonging to the defendant or of the place where the defendant has given bail to avoid arrest;

3° in the Court of the place where the collision took place, outside of the high seas and of territorial waters, the whole matter being subject to the right of the interested parties to submit their dispute to a jurisdiction agreed to or to arbitration.

The same rules apply to any counter-claims resulting from the same collision and they award jurisdiction – not

réserve est prévue en cas d'abordage dans des eaux territoriales.

Cette solution est conforme au principe que la haute mer est libre, que toutes les nations y ont des droits égaux et que nul ne peut y revendiquer un pouvoir de juridiction sur les sujets d'autres nations.

10 mai 1952: Compétence civile en matière d'abordage:

La concurrence de juridictions civiles en matière maritime est fréquente et engendre des effets extrêmement nuisibles à l'exploitation normale des moyens de transport par mer, c'est-à-dire non seulement aux intérêts des armements, mais aussi à tout le commerce maritime.

La convention y remédie en limitant le nombre de tribunaux compétents, tout en accordant aux réclamants une réparation rapide. Elle se distingue de la plupart des autres Conventions maritimes en étendant son application aux bateaux de navigation intérieure. En cela, elle réalise l'uniformité dans un champ plus étendu. Compétence exclusive est attribuée, au choix du demandeur:

1° au tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un de ses sièges d'exploitation;

2° au tribunal du lieu de la saisie d'un navire appartenant au défendeur ou du lieu où le défendeur a donné caution pour éviter la saisie;

3° au tribunal du lieu de l'abordage, en dehors de la haute met et des eaux territoriales, le tout sous réserve du droit des intéressés de soumettre leur différend à une juridiction de leur choix commun ou à arbitrage.

Les mêmes règles s'appliquent aux demandes reconventionnelles nées d'un même abordage et attribuent compé-

exclusive jurisdiction – to the Court to which the matter was first referred, in the event of there being several plaintiffs or several ships implicated in the same collision. In spite of a rather limited scope, the Convention aptly completes the Convention of the 23rd September 1910 on Collisions.

10th May 1952: Arrest of Sea-going Ships.

This Convention is, undoubtedly, the most important of the Conventions signed in Brussels on the 10th May 1952, not only because of the matter it rules, but also because it has succeeded in blending legislative systems which are more dissimilar than in any other branch of maritime law.

In that respect, it strikingly illustrates the technique of the unification of the law peculiar to the maritime sector. The arrest of ships is a matter of great concern to shipowners and to all who, in different ways, take part in the maritime adventure. That is why the need of regulating its practice has asserted itself everywhere. But as each nation has let its traditions and particularistic tendencies guide it, the International Maritime Committee has been faced with such an array of divergent solutions that the effort towards unification seemed, at the outset, doomed to failure, in spite of the imperative need and the keen general desire to succeed. The various preliminary drafts which followed, one after the other, bear witness to the difficulties in the preparatory work.

An agreement was reached in 1937 in Paris on some provisions which, in truth, were very slender: the only provisions affected were, indeed, those which concern a collision and damage resulting from the execution or omission of a manoeuvre, or the non-observance of regulations; moreover, only the ship at fault could be arrested, to the exclusion of

tence – pas exclusive, celle-là – au tribunal premier saisi en cas de pluralité de demandeurs ou de pluralité de navires impliqués dans un même abordage. Malgré sa portée assez limitée, la Convention complète heureusement celle du 23 septembre 1910 sur l'Abordage.

10 mai 1952: Saisie conservatoire des navires de mer:

Cette Convention est, sans doute, la plus importante de celles qui ont été signées à Bruxelles le 10 mai 1952, non seulement par la matière qu'elle régit, mais aussi parce qu'elle a réussi à conjuguer des systèmes législatifs plus dissemblables qu'en aucune autre branche du droit maritime.

A cet égard, elle illustre d'une manière saisissante la technique de l'unification du droit, particulière au secteur maritime. La saisie des navires intéresse au plus haut degré les armateurs et tout ceux qui participent, à des titres divers, à l'aventure maritime. C'est pourquoi la nécessité d'en régler l'exercice s'est imposée partout. Mais comme chaque nation s'est laissée guider par ses traditions et ses besoins particularistes, le Comité Maritime International s'est trouvé en face d'un tel éventail de solutions divergentes que l'effort vers l'unification semblait, dés l'origine, voué à l'échec, malgré l'impérieux besoin et le vif désir général d'aboutir. Les divers avant-projets qui se sont succédés, témoignent de la difficulté des travaux préparatoires.

L'accord se fit en 1937 à Paris sur quelques dispositions, à la vérité, fort minces: étaient seuls visés, en effet, le cas d'abordage et de dommages causés par l'exécution ou l'omission d'une manœuvre, ou par l'inobservation de règlements; en outre, seul le navire en faute pouvait être saisi, à l'exclusion de tout autre appartenant au même armateur. L'après-

any other ship belonging to the Owner. The post-war period produced a climate which was more propitious to an enlarged understanding. The intensification of maritime traffic, the multiplicity of litigations and arrests, the increased uncertainty resulting from divergent laws, led to the quest of a compromise which was adopted at the 1951 Naples Conference and, finally, at the „Conférence Diplomatique." Albeit the sponsors of the Convention had reconciled dissimilar legislation systems, certain conflicts between groups of varying interests still remained to be ironed out. Indeed, there is an opposition between the interests of the creditors of the owner, on the one hand, and those of the owners, on the other. The former naturally try to make it easier to arrest ships; the latter wish the right to arrest to be regulated, to restrict its operation and to avoid untimely or impulsive arrests.

Basically, they all have an interest in promoting commercial exchanges. Their concern is reflected in various rules which organize the right to operate arrests.

The first, which is fundamental, is that the arrest must be authorized by a Court or by any other judiciary competent authority of the contracting State in which the arrest is carried out (Art. 4).

However – and that is logical – the rule of procedure relating to the arrest, to the procurement of the necessary authority and all other incidents of procedure are governed by the law of „forum arresti" (Art. 6).

The second rule, recorded in Art. 5, expresses the principle that the arrest must be lifted when the defendant furnishes an adequate bail or security. That is an obligation imposed on the judge and not an option which is left to his discretion.

Failing an agreement between the parties, the judge shall fix the type of security and the amount thereof. Under no

guerre fit naître un climat plus favorable à une entente élargie. L'intensification du trafic maritime, la multiplicité des litiges et des saisies, l'incertitude accrue résultant des lois divergentes, conduisirent à la recherche d'un compromis, adopté par la Conférence de Naples de 1951 et, finalement, par la Conférence Diplomatique. Si les auteurs de la Convention ont concilié des systèmes législatifs dissemblables, des conflits entre groupes d'intérêts restaient à aplanir. Nous visons l'opposition entre les intérêts des créanciers d'un armateur, d'une part, et ceux des armateurs, d'autre part. Les premiers cherchent naturellement à faciliter la saisie conservatoire des navires; les autres désirent voir réglementer le droit de saisie, en restreindre l'exercice et prévenir les saisies intempestives ou faites à la légère.

Au fond, tous ont intérêt à favoriser les échanges commerciaux. Ces soucis ont trouvé leur expression dans diverses règles qui organisent l'exercice du droit de saisir.

La première, fondamentale, est que la saisie doit être autorisée par un tribunal ou par toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat contractant dans lequel la saisie est pratiquée (art. 4).

Toutefois, – et c'est logique –, les règles de procédure relatives à la saisie, à l'obtention de l'autorisation et tous autres incidents de procédure demeurent régis par la loi du „forum arresti" (art. 6).

La seconde, consignée dans l'art. 5, traduit le principe que la saisie doit être levée lorsque le défendeur fournit une caution ou une garantie suffisante. C'est une obligation imposée au juge, non une faculté qui lui est laissée.

Faute d'accord entre les parties, le juge fixe la nature et le montant de la garantie. En aucune hypothèse, la constitution d'une garantie en vue de prévenir ou de faire lever une

circumstances does the constitution of a security, with the object of preventing or lifting an arrest, imply on the part of the defendant an acknowledgment of liability or a renunciation to the benefit of the legal limitation of his liability. The rule submits to one exception – which, in truth, isn't one – when the arrest is made in respect of claims arising out of disputes as to the ownership, co-ownership or possession of a ship – (Art. I, 1), o) and p – ; in that event, the Court may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of arrest. This provision is inspired by the anglo-saxon practice and reflects one aspect of the particular institution which is known as „actio in rem".

A third capital rule is the one that prohibits the plurality of arrests for the same maritime claim and by the same claimant, unless the latter can satisfy the Court that the security previously given has been released or that there is other good cause for maintaining that arrest. This provision, the practical interest of which is obvious, is lost in paragraph 3 of Art. 3 in the middle of a context which deals with very different matters; it would more naturally have found its place in Art. 5, which refers to the security or, considering its importance, in a separate article.

The Convention has, moreover, achieved considerable progress by defining which Courts shall have jurisdiction to determine the case upon its merits in the event of an arrest. That is an apt and necessary innovation. As a matter of fact, certain legislations authorize an arrest only if the Court, within the jurisdiction of which it has been made, has jurisdiction to decide upon the merits. According to others, an arrest automatically awards jurisdiction on the merits to the Court which has authorized it. Others, again, authorize

saisie, n'emporte de la part du défendeur reconnaissance de responsabilité ou renonciation au bénéfice de la limitation légale de sa responsabilité. La règle subit une exception – qui, à la vérité, n'en est pas une – lorsque la saisie est pratiquée en raison de créances dérivant de la propriété, de la copropriété ou de la possession d'un navire (art. 1er litt. o et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie. La disposition est inspirée par les pratiques anglosaxonnes et reflète un des aspects de l'institution particulière connue sous le nom d' „actio in rem".

Une troisième règle capitale est celle qui interdit la pluralité de saisies pour la même créance et par le même demandeur, à moins que ce dernier ne prouve que la garantie précédemment fournie a été libérée ou qu'il n'y a aucune raison valable de la maintenir. Cette disposition, dont l'intérêt pratique est évident, se trouve perdue sous le paragraphe 3 de l'art. 3 au milieu d'un contexte qui traite de matières bien différentes; elle eut plus naturellement trouvé sa place dans l'art. 5 qui vise la garantie ou, vu son importance, dans un article distinct.

La Convention a réalisé, en outre, un progrès considérable en déterminant les tribunaux compétents pour connaître du fond du litige en cas de saisie conservatoire. C'est une innovation heureuse et nécessaire. En effet, certaines législations n'autorisent une saisie conservatoire que si le tribunal dans le ressort duquel elle est pratiquée, est compétent pour juger le fond. Selon d'autres, la saisie conservatoire attribue automatiquement compétence sur le fond au tribunal qui l'a autorisée. D'autres encore autorisent la saisie, mais obligent le saisissant à plaider le fond devant un tribunal étranger

the arrest, but compel the party to determine the case upon its merits before a foreign Court having jurisdiction according to the private international law of the arresting country. The „Conference" was able to reduce this new opposition of conceptions thanks to reciprocal concessions. Art. 7 limitatively defines cases where the Court of the country where the arrest was made shall have jurisdiction to decide upon its merits.

They number seven: first of all, when the Court has jurisdiction in pursuance of its domestic law; then, in three cases which imply a link between the country of arrest and the country where the claim arose:

a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made (it will be noted that the text does not mention or refer to the branch or secondary offices);
b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;
c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;
d) if the claim arose out of a collision or an event assimilated to it in accordance with Art. 13 of the Convention of the 23rd September 1910;
e) if the claim is for salvage.
f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested (in which case, the arrest of a „sister-ship" does not attribute jurisdiction upon the merits).

Hence, the Convention reduces, as far as possible, the conflicts of law in that delicate matter and the recourse to the complicated proceedings of „exequatur", which are always aleatory.

Art. 7 promulgates, moreover, some measures, additional but not less important, purporting that the bail be given as a

compétent selon le droit international privé du pays de la saisie.

Nouvelle opposition de conceptions que la Conférence a pu réduire grâce à des concessions réciproques. L'art. 7 détermine limitativement les cas où le Tribunal du lieu de la saisie sera compétent pour trancher le fond.

Ils sont au nombre de sept: tout d'abord, lorsque le tribunal est compétent en vertu de la loi interne; ensuite, dans trois cas qui supposent un lien entre le lieu de la saisie et celui de la créance:

a) lorsque le demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie est pratiquée (à remarquer que le texte ne cite et ne vise pas les succursales ou les sièges secondaires d'exploitation);
b) si la créance est née dans l'Etat dont dépend le lieu de la saisie;
c) si la créance est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été pratiquée;
d) celui d'un abordage ou d'un événement y assimilé, conformement à l'art. 13 de la Convention du 23 septembre 1910;
e) en cas d'assistance et de sauvetage;
f) lorsqu'il s'agit d'une créance garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi (la saisie d'un „sistership", dans ce cas, n'attribue donc pas compétence au fond.)

De la sorte, la convention réduit, au maximum possible, les conflits de lois en cette matière délicate et le recours à la procédure compliquée et toujours aléatoire de l'exequatur.

L'art. 7 édicte, en outre, quelques mesures supplémentaires, mais non moins importantes, tendant à faire garantir

security for the execution of the judgment of a foreign Court within the jurisdiction of the Court where the ship was arrested; the fixing of the time within which the claimant shall bring proceedings before the foreign Court; the acknowledgment of the right of the parties to agree on a Court of their choice or to submit their differences to arbitration. Art. 7 does not apply to cases covered by the Mannheim Convention of the 17th October 1868 relating to navigation on the Rhine.

Finally, Art. 8 fixes the scope of the Convention: it declares it to be applicable in all contracting States, not only to all ships flying the flag of a contracting State but even to any ship of a non-contracting State, whilst authorizing each State to refuse wholly or partly the advantages of the Convention to any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in a contracting State.

On the other hand, domestic law continues to govern the arrest of a ship by a claimant in the jurisdiction of the State of which he is a national when he himself has his domicile or his principal place of business there.

10th October 1957: Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels:

If the principle of limited liability of the shipowner is inscribed as a „leitmotiv" in the history of maritime law, its applications have varied considerably and often been divergent.

For over half a century, the International Maritime Committee has applied itself to reducing these divergencies, to reconciling antagonistic systems which have been rooted for centuries. The C.M.I. has partly succeeded in this task, thanks to the Convention of the 25th August 1924. But the

par la caution, l'exécution du jugement du tribunal étranger dans le ressort du tribunal de la saisie; la fixation d'un délai endéans lequel le demandeur devra introduire son action devant le tribunal étranger; la reconnaissance du droit des parties de convenir d'un tribunal de leur choix ou de soumettre leur différend à arbitres. Sont exceptés de l'application de l'art. 7 les cas visés par la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868 relative à la navigation sur le Rhin.

Enfin l'art. 8 fixe le champ d'application de la Convention: il la déclare applicable dans tout Etat contractant non seulement à tout navire battant pavillon d'un Etat contractant, mais même à tout navire d'un Etat non contractant, tout en autorisant chaque Etat de refuser tout ou partie des avantages de la Convention à toute personne qui n'a pas, au moment de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat contractant.

D'autre part, la loi interne continue de régir la saisie pratiquée par un demandeur sur un navire dans le ressort de l'Etat dont il relève lorsque lui même y a son domicile ou son principal établissement.

10 octobre 1957: La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer:

Si le principe d'une responsabilité limitée du propriétaire de navire s'inscrit comme un „leitmotiv" dans l'histoire du droit maritime, les applications en ont été fort diverses et souvent divergentes.

Depuis plus d'un demi-siècle, le Comité Maritime International s'est attaché à réduire ces divergences, à concilier des systèmes antagonistes enracinés depuis des siècles. Il y a partiellement réussi, grâce à la Convention du 25 août 1924.

abstention of many important maritime nations, the vicissitudes of a political and monetary nature, have not allowed the realisation of the desired unity which, it is recognized by all, is necessary.

This resulted in a new effort achieved under the impulse of Great Britain and aiming at adopting a unique, simplified régime, practical and equitable, abolishing the options of 1924 and organizing, in aid of the victims, a more adequate system of compensation. This effort resulted in the Convention of the 10th October 1957, designed to replace the 1924 Convention, but which has not yet come into force owing to the fact that it requires at least ten instruments of ratification, of which at least five emanate from States owning, individually, a tonnage equal or superior to a million gross tons. However, its coming into force appears close at hand.

The Convention resolutely comes round to the British conception of a limitation on a forfait basis, which takes into account the tonnage of the ship, whatever becomes of the latter. It extends to contractual and extra-contractual fields, on water and on land, and even applies to the faults of the shore personnel, so long as they concern the management of the ship and transport operations. It makes innovations by allowing the Owner to limit his liability when it springs from the ownership, possession, custody or control of the ship, without proof of his negligence or of the negligence of the persons for whom he is responsible.

What is more, the charterer, the manager, the operator, the Master, the members of the crew and certain servants, are assimilated to the Owner and are likewise granted the same right to limitation of liability.

On the contrary, and that is fair, the actual fault or privity on the part of the Owner denies him the benefit of limitation.

Mais l'abstention de plusieurs grandes nations maritimes, les vicissitudes d'ordre politique et monétaire n'ont pas permis de réaliser l'unité souhaitée et reconnue, par tous, nécessaire.

D'où un nouvel effort accompli sous l'impulsion de la Grande Bretagne et tendant à l'adoption d'un régime unique simple, pratique, équitable, supprimant les options de 1924 et organisant, au profit des victimes, un système de réparation plus adéquat. Cet effort aboutit à la signature de la Convention du 10 octobre 1957, destinée à remplacer celle de 1924, mais qui n'est pas encore entrée en vigueur du fait qu'elle requiert au moins dix instruments de ratification, dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute. Sa mise en vigueur paraît cependant proche.

La Convention se rallie résolument à la conception britannique d'une limitation forfaitaire basée sur la jauge du navire, quel que soit le sort de celui-ci. Elle s'étend aux domaines contractuel et extracontractuel, tant sur l'eau que sur terre, et s'applique même aux fautes du personnel terrestre, pourvu qu'elles relèvent de l'administration du navire ou des opérations de transport. Elle innove encore en permettant au propriétaire de limiter sa responsabilité lorsqu'elle dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celles de personnes dont il doit répondre.

Bien plus, l'affréteur, l'armateur, l'armateur gérant, le capitaine, les membres de l'équipage et certains préposés sont assimilés au propriétaire et jouissent, comme lui, de la même limitation de responsabilité.

En revanche, et c'est justice, la faute personnelle du propriétaire le prive du bénéfice de la limitation.

Likewise, and that is logical, claims for salvage or for contribution in general average are excluded, as these are already limited to the values which have been salvaged, by virtue of other Conventions or international rules.

But it is in the defence of the interests of those who are the victims of loss of life or personal injury or of damage to property that the 1957 Convention outstrips its predecessor with gigantic strides, by a humanitarian spirit, as well as by a more marked concern for equity and realism which is likely to serve international commerce.

Indeed, it elevates the limits to such heights that, in fact, the limitation will only materialize in the event of a real catastrophe – 3.100 so-called Poincaré francs per ton, of which 2.100 francs are reserved for personnel claims and 1.000 francs for damage to property with the possibility of concurrence to the detriment of the second category, in the event of the first category not obtaining full compensation. These limits apply for each accident, without regard to the voyage.

Moreover, the amounts worked out according to the above mentioned basis may constitute a single limitation fund which shall be available only for the payment of the claims to which the limitation is opposable and which, in that case, shall be distributed pro rata, without any discrimination resulting from privileges.

10th October 1957: Convention on Stowaways.

This Convention, which has a very special character, deals with problems which are, at the same time, humanitarian, political and administrative.

It attempts to reconcile the respect for the human person with obligations which, sometimes, weigh heavily on the

De même, et c'est logique, les créances du chef d'assistance, de sauvetage, de contribution en avarie commune sont exclues, puisque déjà limitées aux valeurs sauvées, en vertu d'autres conventions ou règles internationales.

Mais, c'est dans la défense des intérêts des victimes de dommages corporels et matériels, que la Convention de 1957 distance sa devancière d'un pas de géant, tant par son esprit humanitaire que par un souci plus marqué d'équité et de réalisme de nature à servir le commerce international.

Elle élève, en effet, les limites à des niveaux tels qu'en fait, la limitation ne jouera plus qu'à l'occasion de véritables catastrophes – 3.100 francs dits Poincaré par tonneau de jauge, dont 2.100 francs réservés aux dommages corporels et 1.000 francs aux dommages matériels, avec possibilité de concours aux dépens de la seconde catégorie, au cas où la première n'obtiendrait pas une complète réparation. Ces limites s'appliquent par accident, sans égard au voyage.

En outre, les montants établis sur les bases précitées peuvent être constitués en un fonds de limitation unique affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation est opposable, et qui sera distribué, dans ce cas, au marc le franc, sans discrimination résultant des privilèges.

10 octobre 1957: Convention sur les Passagers clandestins:

Cette Convention, d'un caractère très spécial, traite de problèmes à la fois humanitaires, politiques et administratifs.

Elle tente de concilier le respect de la personne humaine, avec des charges parfois lourdes pesant sur les armateurs dans le domaine envisagé et les obligations de l'Etat dont le passager clandestin est ressortissant, de l'Etat où il est

shipowner in the province under review and the obligations of the State of which the stowaway is a national, of the State where he has disembarked or of the State where the presumed port of embarkation is situated.

The „stowaway" plague is an aftermath of wars and revolutions. It affects more particularly certain States and their shipping (1). The International Maritime Committee and the „Conférence Diplomatique de Droit Maritime" could not turn a deaf ear to the appeal which was made to them by those whom this affects.

20th May 1961: Carriage of Passengers by Sea:

In spite of appearances, this is in fact the least malleable matter the C.M.I. has had to deal with. Yet, the unification in law in this matter asserts itself as an unquestionable necessity. Agreement has been reached long ago on a considerable number of rules in the matter of carriage of goods by sea. What would seem more natural than that the carriage of passengers also be provided with a balanced and fair statute, uniformly applicable everywhere. Do human lives deserve less consideration than goods?

And yet, what difficulties there are to be surmounted, some, the result of old habits strongly anchored in customs, others, of the fear of openly consecrating certain exonerations and limitations of liability which, nevertheless, are, in practice, customary in the wording of steamship tickets.

After a number of attempts which did not come to anything (2), some resounding decisions, doing away with the

(1) Norway, for instance.
(2) A draft intended to establish compulsory insurance for passengers is an example.

débarqué ou de l'Etat dans lequel se trouve le port d'embarquement présumé.

La plaie des passagers clandestins est une séquelle des guerres et des révolutions. Elle affecte plus particulièrement certains Etats et leurs armements maritimes (1). Le Comité Maritime International et la Conférence Diplomatique de Droit Maritime ne pouvaient rester sourds à l'appel qui leur a été adressé par ceux qui sont touchés.

20 mai 1961: Transport de passagers par mer:

Quoi qu'il puisse paraître, il s'agit là de la matière la moins malléable que le C.M.I. ait eu à traiter. L'unification du droit en cette matière s'impose pourtant comme une nécessité incontestable. On s'est accordé depuis longtemps sur un nombre considérable de règles en matière de transport de marchandises par mer; quoi de plus naturel, semble-t-il, que le transport de passagers soit également doté d'un statut equilibré et juste, applicable uniformément partout. Les vies humaines mériteraient-elles moins de considération que les marchandises?

Et cependant, que de difficultés à vaincre, provoquées les unes par de vieilles habitudes fortement ancrées dans les mœurs, d'autres par la crainte de consacrer ouvertement certaines exonérations et limitations de responsabilité, coutumières cependant, en pratique, dans le libellé des billets de passage.

Après plusieurs tentatives sans lendemain (2) quelques décisions retentissantes privant d'effet les clauses d'exoné-

(1) La Norvège, par exemple.
(2) Un projet visant à instaurer l'assurance obligatoire des passagers en est un exemple.

effect of the contractual exoneration clauses (1), brought about the jolt which caused the opposition to totter. The road towards unification was opened and resulted in the Convention of the 20th May 1961.

This is work all in detail, reflecting past controversies, but assuredly fair and equitable.

On the one hand:

a) obligation of the carrier to exercice due diligence to make and keep the ship seaworthy and to secure the safety of the passengers at all times during the carriage;
b) presumed liability of the carrier in case of major occurrences; in other cases, the onus of proof of the fault or neglect of the carrier falls upon the claimant.

On the other hand:

a) limitation of the liability in the amount of 250.000 francs (Poincaré) per passenger and per accident, with the option for the contracting States of increasing this ceiling to the account of carriers who are their nationals;
b) no title to benefit of the limitation, 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 (2);
c) nullity of clauses aiming at mitigating the liability of the carrier.

(1) Judgments rendered in respect of the „Champollion" and the „Lamoricière".
(2) This is a new and interesting formula which overcomes the difficulty of interpreting the expressions „fraud" and „serious fault".

ration contractuelles (1), provoquèrent la secousse qui ébranla les dernières résistances. La route vers l'unification s'ouvrit et aboutit à la Convention du 20 mai 1961.

C'est une œuvre complexe, toute en détails, reflétant les controverses passées, mais assurément juste et équitable.

D'une part:

a) obligation du transporteur d'exercer une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et pour assurer la sécurité des passagers pendant toute la durée du transport;
b) responsabilité présumée du transporteur en cas de sinistre majeur; ne jouant, dans les autres cas, qu'après la preuve d'une faute, à fournir par le demandeur.

D'autre part:

a) limitation de la responsabilité à un montant de 250.000 francs (Poincaré) par passager et par accident, avec la possibilité accordée aux Etats contractants d'élever ce plafond à charge des transporteurs qui sont leurs ressortissants;
b) déchéance du bénéfice de la limitation s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement (2)
c) nullité des clauses tendant à atténuer la responsabilité du transporteur.

(1) Arrêts rendus à propos du „Champollion" et du „Lamoricière".
(2) Formule nouvelle et intéressante, propre à contourner les difficultés d'interprétation des expressions „dol" et „faute lourde".

Lastly, an aggregate of provisions dealing with the formalities to be complied with by the passengers and fixing, on principle, the time-bar for actions at two years.

25th May 1962: Liability of Operators of Nuclear Ships:

I Retroacts:

1) The utilization of nuclear energy for economic purposes and the possibilities of development create social and juridical problems that traditional rules of the law in general are no longer able to adequately solve.

2) Nuclear energy is, at the present stage, supplied by reactors. A reactor can be compared to a boiler, the fuel being neither coal nor fuel oil but a fissile matter, that is, capable of being disintegrated by a fission phenomenon, which is a source of heat. This heat is extracted from the central part of the reactor, thanks to a cooling system and can, from that time, be transformed into energy by classical means.

The danger in the operation results from the disintegration: in order to produce it, the fissile matter nucleus are bombarded with neutrons; they then split into fragments which, in turn, emit neutrons; these bombard other nucleus and produce new fissions. This „chain reaction" cannot be developed without being controled; it would finish up by racing, by creating excessive heating and would result in an atomic explosion.

Another grave danger may arise from irradiation owing to the emission of ionizing rays, known under the signs of α,β,γ, which are generators of grave biological disorders: leucemia, cancer, physical deformities, premature birth, denaturation of animal and vegetable foodstuffs, etc.

Enfin, un ensemble de dispositions traitant des formalités à remplir par le passager et fixant, en principe, la prescription des actions à deux ans.

25 mai 1962: La Responsabilité des Exploitants de Navires nucléaires:

I. Rétroactes:

1) L'utilisation de l'énergie nucléaire à des fins économiques et ses possibilités de développement suscitent des problèmes d'ordre social et juridique que les règles traditionnelles du droit commun ne sont plus à même de résoudre d'une manière adéquate.

2) L'énergie nucléaire est, au stade actuel, fournie par des réacteurs. Un réacteur peut se comparer à une chaudière dont le combustible ne serait ni du charbon, ni du mazout mais une matière fissile, c'est-à-dire sucseptible de se désintégrer par un phénomène de fission, source de chaleur. Cette chaleur est extraite de la partie centrale du réacteur, grâce à un système de refroidissement, et peut, dés lors, être transformée en énergie par les moyens classiques.

Le danger de l'opération résulte de la désintégration: pour la produire, on bombarde de neutrons des noyaux de la matière fissile, lesquels se scindent alors en fragments qui émettent, à leur tour, des neutrons; ceux-ci vont bombarder d'autre noyaux et produisent de nouvelles fissions.

Cette „réaction en chaîne" ne peut se développer sans contrôle; elle finirait par s'emballer, créer un échauffement excessif et même aboutir à une véritable explosion atomique. Un autre danger grave peut résulter de l'irradiation due à l'émission de rayons ionisants connus sous les signes α,β,γ, générateurs de troubles biologiques graves: leucémie,

Moreover, radioactive substances have a capacity for contamination, particularly fission residues and waste; these are looked upon as being more noxious than nuclear fuel itself.

The noxious properties, thus briefly outlined, bring about risks which are distinct from usual risks – their coefficient of probability isn't yet well known; their amplitude, as certain accidents have, unfortunately, already testified, can reach unsuspected dimensions; their capricious effects can extend over large areas and for long periods.

However, all these risks do not justify the renunciation to a source of energy, the beneficial effects of which have already been largely revealed and which is likely to create, for the whole of mankind, conditions of life incomparably better than those prevailing nowadays. That is what international bodies and several governments have understood, with the double concern of, on the one hand, promoting the utilisation to pacific ends of nuclear energy and, on the other hand, protecting the population in the world against the dangers it entails.

*
* *

The practice of the sea-carriage of fissile matter, which already goes back to some years, has quite naturally instigated the idea that ships themselves could be equipped with a source of nuclear energy for the purpose of propulsion: boilers, engines and turbines would be replaced by reactors. U.S.S.R. and the United States of America were the first to utilize this source of energy on board certain types of ships.

cancers, difformités physiques, naissances prématurées, dénaturation des produits alimentaires animaux et végétaux, etc.

En outre, les substances radio-actives ont un pouvoir de contamination, en particulier les résidus et les déchets de la fission; ceux-ci passent même pour être plus nocifs que les combustibles nucléaires eux-mêmes.

Les propriétés nocives ainsi brièvement esquissées engendrent des risques distincts des risques habituels – leur coëfficient de probabilité est encore mal connu; leur ampleur, ainsi que certains accidents en ont déjà malheureusement témoigné, peut atteindre des dimensions insoupçonnées; leurs effets capricieux peuvent s'étendre sur de grands espaces et sur de longues périodes.

Tous ces risques ne justifient pas, toutefois, que l'on renonce à une source d'énergie dont les effets bénéfiques se sont déjà largement révélés et qui est susceptible de créer pour l'humanité toute entière des conditions de vie incomparablement meilleures que celles qui prévalent aujourd'hui. C'est ce que les instances internationales et plusieurs gouvernements ont compris, avec le double souci, d'une part, de promouvoir l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire, d'autre part, de protéger les populations du monde contre les dangers qu'elle comporte.

*
* *

La pratique des transports par mer de matières fissiles, remontant à plusieurs années déjà, a suscité tout naturellement l'idée que les navires eux-mêmes pourraient être équipés d'une source d'énergie nucléaire aux fins de leur propul-

The mere presence of these ships at sea, the risks of collision which they entail with ships of the traditional type, call for an elaboration of appropriate legal rules. Let us, indeed, suppose that a collision occurs between a nuclear ship and a ship of the traditional type. Which ship, according to normal ruling, would be liable for the accident? How would that ship face the consequences arising from its fault in the event of the nuclear ship's reactor being hit and ionized radiations escaping? Neither the insurance market nor the P. & I. Associations would be in a position to cover such a risk. The traditional rules of liability cannot therefore apply in such a case.

As early as 1957, the matter was laid before the International Maritime Committee. A preliminary draft was worked out at an International Conference of the Committee, which met in Rijeka, in September 1959. The results obtained interested the International Atomic Energy Agency, bringing together nearly all the nations member of the United Nations Organization. It turn, but in close association with the C.M.I., the A.I.E.A. approved an international draft convention which was delivered, conjointly with that of the C.M.I., to the Belgian Government and the „Conférence Diplomatique de Droit Maritime". Under the chairmanship of the President of the International Maritime Committee, the delegates of fifty governments took part in the deliberations, observers from five other States followed the discussions, as well as observers from the United Nations and from all the important international organizations concerned.

Springing from the Rijeka and Vienna drafts, an international convention was signed on the 25th May 1962. The text was voted by an overwhelming majority.

sion: les chaudières, les moteurs et les turbines seraient remplacés par des réacteurs. L'U.R.S.S. et les Etats-Unis d'Amérique furent les premiers à utiliser cette source d'énergie à bord de certains types de navires.

La seule présence de ces navires en mer, les risques de collision dont ils sont porteurs, avec des navires du type traditionnel, appellent l'élaboration de règles de droit appropriées. Supposons, en effet, qu'une collision survienne entre un navire nucléaire et un navire du type traditionnel, lequel serait, d'après les règles normales, responsable de l'accident? Comment ce navire pourrait-il faire face aux conséquences de sa faute, dans l'hypothèse où le réacteur du navire nucléaire serait atteint et laisserait échapper des radiations ionisantes? Ni l'assurance, ni les Clubs ne seraient en mesure de couvrir un tel risque. Les règles traditionnelles de la responsabilité ne peuvent donc s'appliquer à un tel cas.

Dès 1957, le Comité Maritime International fut saisi de ces problèmes. Un avant-projet fut mis au point par une Conférence Internationale du Comité, réunie à Rijeka en septembre 1959. Les résultats obtenus éveillèrent l'intérêt de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, groupant presque toutes les nations membres de l'Organisation des Nations Unies. A son tour, mais en étroite association avec le C.M.I., l'A.I.E.A. approuva un projet de convention internationale, qui fut remis, conjointement avec celui du C.M.I. au Gouvernement belge et à la Conférence Diplomatique de Droit Maritime. Sous la présidence du Président du Comité Maritime International, les délégués de 50 gouvernements prirent part aux délibérations, des observateurs de cinq autres Etats suivirent les débats, de même que des observateurs des Nations Unies et de toutes les grandes organisations internationales intéressées.

Partie des projets de Rijeka et de Vienne, une convention

II Master principles of the Convention:

1) Its object:

To promote the utilisation of nuclear energy on board ships, whilst safeguarding the protection of the public and enacting measures of appropriate compensation.

In that respect, the Convention constitutes a compromise between the needs of countries producing nuclear-propelled ships and the concern of countries that are required to receive such ships in their territory.

2) Field of application:

The Convention is applied universally, without discrimination based upon nationality, domicile or residence (Art. XII, par. 3). It applies to all nuclear damage caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of, or the radioactive products or waste in, a nuclear ship flying the flag of a contracting State, wherever this damage has resulted (Art. XIII). Its effects even extend to nuclear damage suffered by nationals of non-contracting States or brought about on the territory of non-contracting States. It affects all ships provided with a source of nuclear energy flying the flag of a contracting State, without distinction between warships and others.

3) Licence:

No one may operate a nuclear ship without the licence or without the equivalent authority from a State.

Each contracting State undertakes to take all measures necessary to prevent a nuclear ship flying its flag from being

internationale fut signée le 25 mai 1962. Le texte fut voté à une écrasante majorité.

II. Principes directeurs de la Convention:

1) Son but:

Promouvoir l'utilisation de l'énergie nucléaire à bord des navires, tout en assurant la protection du public et en édictant des mesures de réparation appropriées.

A cet égard, la Convention constitue un compromis entre les besoins de pays producteurs de navires à propulsion nucléaire et les soucis des pays appelés à recevoir ces navires dans leur territoire.

2) Domaine d'application:

La Convention est d'application universelle, sans discrimination fondée sur la nationalité, le domicile ou la résidence (art. XII, §3). Elle s'applique à tout dommage nucléaire causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits ou déchets radioactifs d'un navire nucléaire battant pavillon d'un Etat contractant, quel que soit le lieu où ce dommage a été subi (art. XIII). Ses effets s'étendent même aux dommages nucléaires subis par les nationaux d'Etats non-contractants ou provoqués sur le territoire d'Etats non-contractants. Elle vise tout navire pourvu d'une source d'énergie nucléaire battant pavillon d'un Etat contractant, sans distinction entre les navires de guerre et les autres.

3) Licence:

Nul ne peut exploiter un navire nucléaire sans la licence ou sans l'autorisation équivalente d'un Etat.

Tout Etat contractant s'engage à prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher qu'un navire nucléaire battant son pavillon soit exploité sans une licence ou une autorisa-

operated without a licence or authority granted by it. In the event of an operation without a licence, the owner of a nuclear ship is considered the operator at the time of the nuclear incident and his liability shall be unlimited. In the same event, the contracting State whose flag the nuclear ship flies, shall be deemed to be the licensing State and shall be liable for compensation for victims. Each contracting State undertakes not to grant a licence to operate a nuclear ship flying the flag of another State (Art. XV).

4) Strict liability of the operator:

The traditional system of liability which is based on fault was not acceptable owing, on the one hand, to the possible amplitude of the damage in space and in time; on the other hand, to the possible number of victims and the difficulty of proof. The Conference therefore chose the principle of liability based on the risk-profit „ubi emolumentum ibi onus".

No longer does fault even need to be artificially presumed. It is sufficient that there be a nuclear incident and a nuclear damage bound by causal connection.

Even if the damage partially originates from a nuclear incident, the operator of the nuclear ship which has caused part of the damage, shall be required to repair it entirely, whatever the circumstances of the incident, including force majeure or fault of the victim.

The only exception to such liability is the intentional fault of the victim, if the operator proves that the nuclear damage resulted, wholly or partially from an act or omission done with intent to cause nuclear damage by the individual who suffered damage (Art. II – 5).

tion émanant de lui. En cas d'exploitation sans licence, le propriétaire d'un navire nucléaire est considéré comme l'exploitant au moment de l'accident nucléaire et sa responsabilité sera illimitée. Dans le même cas, l'Etat contractant dont le navire nucléaire bat le pavillon est censé être l'Etat dont émane la licence et est responsable de l'indemnisation des victimes. Chaque Etat contractant s'engage à ne pas accorder de licence d'exploiter un navire nucléaire battant pavillon d'un autre Etat (art. XV).

4) Responsabilité „objective" de l'exploitant:

Le système traditionnel de la responsabilité basé sur la faute ne pouvait être retenu, eu égard, d'une part, à l'ampleur possible du dommage dans l'espace et dans le temps; d'autre part, au nombre possible de victimes et à la difficulté de la preuve. La Conférence a donc opté pour le principe de la responsabilité basée sur le risque-profit „ubi emolumentum ibi onus".

La faute n'a même plus besoin d'être artificiellement présumée. Il suffit qu'il y ait un accident nucléaire et un dommage nucléaire unis par un lien de causalité.

Même si des dommages ont pour origine partielle un accident nucléaire, l'exploitant du navire nucléaire, cause d'une partie du dommage, sera tenu de le réparer entièrement, quelles que soient les circonstances qui auront provoqué l'accident, y compris la force majeure ou la faute de la victime.

La seule exception à cette responsabilité est la faute intentionnelle de la victime, si l'exploitant prouve que le dommage nucléaire résulte, en totalité ou en partie, du fait que la personne physique qui l'a subi, a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage nucléaire (art. II–5).

5) Sole liability of the operator:

The principle of it is provided for in Art. II – 2.

All claims for compensation shall be directed solely to the operator of the nuclear ship (as well as his insurer or any assimilated person – Art. XVIII and III – 2), but it is for the latter to exercise claims over in certain cases which have been limitatively provided for.

The advantage of this system is that it simplifies the action of the victims by offering them, in all eventualities, a single defendant.

The rule of sole liability has, moreover, been adopted, with the desire to make secure from actions in liability based on the law in general, all who are involved in some way or another in the building of a nuclear ship such as planners, shipyards, repairers, etc.

The three cases where the operator disposes of a right of recourse are the following:

- the nuclear incident results from the personal act of a third party, done with intent to cause damage;
- the nuclear incident occurred as a consequence of any wreck raising operation of the nuclear ship carried out by a third party without authority, which authority can only be granted by the operator of the ship or by the State having licensed the sunken ship or by the State in whose waters the wreck is situated; lastly, recourse may expressly be provided for in favour of the operator by contract (Art. II – 6).

6) Limited liability:

As a counterpart to the weighty and severe régime of liability established by the Convention, a compensation was

5) Responsabilité exclusive de l'exploitant:

Le principe en est énoncé dans l'art. II–2.

Toutes les demandes d'indemnisation seront focalisées sur le seul exploitant du navire nucléaire (ainsi que son assureur ou toute autre personne y assimilée – art. XVIII et III–2), sauf à celui-ci à exercer des actions récursoires dans certains cas, limitativement prévus.

L'intérêt de ce système est de simplifier l'action des victimes en leur offrant, en toute hypothèse, un défendeur unique.

La règle de la responsabilité exclusive de l'exploitant a été motivée, en outre, par le souci de mettre à l'abri d'actions en responsabilité selon le droit commun, tous ceux qui, à un titre quelconque auraient, participé à la construction d'un navire nucléaire tels que les auteurs des plans, les chantiers, les réparateurs etc.

Les quatre cas où l'exploitant dispose d'un recours sont les suivants:

- l'accident nucléaire a pour origine le fait volontaire d'un tiers, commis dans l'intention de causer un dommage;
- l'accident nucléaire est la conséquence de travaux de relèvement de l'épave du navire nucléaire entrepris par des tiers sans autorisation, laquelle ne peut être donnée que par l'exploitant du navire, l'Etat qui lui a délivré la licence d'exploitation ou l'Etat dans les eaux duquel l'épave se trouve: dans ces deux hypothèses, l'exploitant peut
- exercer un recours contre les tiers responsables;
- enfin, le recours peut être prévu au profit de l'exploitant par une convention expresse (art. II–6).

6) Responsabilité limitée:

En contrepartie du régime lourd et sévère de responsabilité consacré par la Convention, il fallait une compensa-

necessary. It has taken the form of a limitation of liability for 1.500 million Poincaré francs per nuclear incident, or the equivalent of 100 million dollars.

This amount is clearly higher than the limit generally adopted in conventions and in laws relating to land reactors. Indeed, the limit in the O.E.C.D. Paris Convention is of 15.000.000 units and can even, in certain cases, be reduced to 5.000.000 units.

Why that difference, when land reactors are generally much more powerful than a ship reactor? Because the ship is mobile by nature and called upon to frequent inland waterways and ports which are nearly always situated in densely populated regions. The risks of contamination by water and the risks of explosion or collision in a port can therefore take on proportions far superior to those inherent to the operation of a land reactor.

The limit of 100 million dollars in respect of any one incident evidently exceeds the possibilities of coverage which the insurance world market offers.

The excess must therefore be found elsewhere and the Convention has decided that it is the licensing State which, in some way or another, will have to make up the indemnity to the limit provided in the event of the insurance or other financial security not being sufficient.

7) *Jurisdiction*

The party claiming compensation has the choice between the Courts of the licensing State and those of the States in whose territory nuclear damage has been sustained, with the exception of warships which are only concerned with national jurisdiction (Art. X – 3).

tion. Elle a pris la forme d'une limitation de la responsabilité à 1,5 milliards de francs Poincaré par accident nucléaire, soit l'équivalent de 100 millions de dollars.

Ce montant est nettement supérieur à la limite généralement adoptée dans les conventions et les lois relatives aux réacteurs terrestres. En effet, la limite de la Convention de Paris O.E.C.D. est de 15.000.000 d'unités et peut même, dans certains cas, être ramenée à 5.000.000 d'unités.

Pourquoi cette différence, alors que les réacteurs terrestres sont, en général, bien plus puissants qu'un réacteur de navire? Parce que le navire est, par nature, mobile et appelé à fréquenter des eaux intérieures et des ports presque toujours situés dans des régions à population dense. Les risques de contamination par l'eau et les risques d'explosion ou de collision dans un port peuvent donc prendre des proportions bien supérieures à ceux qui sont inhérents à l'exploitation d'un réacteur terrestre.

La limite de 100 millions de dollars par accident excède évidemment les possibilités de couverture qu'offre le marché mondial des assurances.

L'excédent devra donc être trouvé ailleurs et la Convention a décidé que ce serait l'Etat dont émane la licence qui, d'une manière ou d'une autre, devra parfaire l'indemnité jusqu'à la limite prévue dans la mesure où l'assurance ou les autres garanties financières ne seraient pas suffisantes.

7) *Juridictions compétentes–*

Le demandeur en réparation a le choix entre les tribunaux de l'Etat dont émane la licence et ceux des Etats sur le territoire desquels le dommage nucléaire a été subi, à l'exception des navires de guerre qui ne relèveront que de la compétence nationale (art. X–3).

Admittedly, the system, adopted after long discussions, still offers the inconvenience of duality and even, sometimes, of plurality of simultaneously competent jurisdictions. Indeed, the nuclear incident may be of such amplitude that it may extend over several national territories.

Different victims might therefore submit to different Courts; a clashing of decisions might consequently be feared. What is more, as, in the event of the total amount of damage appearing to exceed the amount of overall limitation, it might well be necessary to finally envisage a prorata apportionment on the basis of the condemnations that have been pronounced, there would be an indirect incidence of the decisions upon one another, to the detriment of the victims having submitted to Courts whose judgment will have been the most moderate, all of which appears most inequitable and will incite to a sort of outbidding.

As a matter of fact, the Convention is the reflection of a compromise between different proposals, some involving the attribution of jurisdiction to a sole Court – that of the licensing State or that of the country where the damage occurred – others providing a multiplicity of jurisdictions at the choice of the victim, some, again, wishing for a single international jurisdiction, either in the shape of arbitration, or before an international instance specially created with that end in view.

This last tendency is the one which has been most favourably received, but it has not, so far, been possible to embody it. In fact, the present solution is considered as provisional and the Conference has appointed a permanent intergovernmental subcommittee, entrusted with the task of following up the study of the problems raised by setting up an international jurisdiction.

Certes, le système adopté aprés de longs débats, présente toujours l'inconvénient de la dualité et parfois même d'une pluralité de juridictions simultanément compétentes. En effet, l'accident nucléaire peut atteindre une ampleur telle que ses effets se propagent sur plusieurs territoires nationaux.

Des victimes différentes pourront donc saisis des tribunaux différents; des contrariétés de décisions seront dès lors à craindre. Bien plus, puisque, au cas où le total des dommages paraîtrait excéder le montant de la limitation globale, il faudra envisager finalement une répartition au marc le franc sur les bases des condamnations prononcées, il y aura une incidence indirecte des décisions les unes sur les autres, au détriment des victimes ayant saisi les tribunaux dont l'appréciation aura été la plus modérée, ce qui paraît souverainement inéquitable et incitera à une sorte de surenchère.

En réalité, la Convention est le reflet d'un compromis entre diverses propositions, les unes comportant l'attribution de juridiction à un tribunal unique – celui de l'Etat dont émane la licence ou celui du lieu où le dommage s'est produit –, d'autres prévoyant une multiplicité de juridictions, au choix de la victime, d'autres encore souhaitant une juridiction unique internationale, soit sous forme d'arbitrage, soit devant une instance internationale spécialement créée à cette fin.

C'est cette dernière tendance qui a obtenu le plus de faveurs, mais il n'a pas été possible de lui donner corps jusqu'à présent. En fait, la solution actuelle est considérée comme provisoire et la Conférence a créé une Commission intergouvernementale permanente, chargée de poursuivre l'étude des problèmes posés par l'institution d'une juridiction internationale.

8) Time-bar.

The very nature of the physical after-effects which might result from nuclear phenomena imposes a relatively long time-bar. Article V fixes it at ten years from the date of the nuclear incident; however, when the accident originates from elements of fuel or waste which were stolen, lost, jettisoned or abandoned, whatever the cause of the incident, an action cannot be brought after a period of twenty years following the date of the theft, loss, jettison or abandonment. This extinctive time-bar to the advantage of the operator is truly not justifiable but exists only on account of practical considerations.

Besides, a similar situation develops in respect of the provision in Art. V – 3 which provides that the applicable national law may establish a period of extinction of the action of no less than three years from the date on which the victim had knowledge or ought reasonably to have had knowledge of the nuclear damage and of the identity of the person responsible for the damage.

9) Authority and enforceable execution of foreign judgments.

Every final judgment entered by a Court having jurisdiction under the Convention shall be recognized in the territory of any other contracting State, except where the judgment was obtained by fraud or the operator was not given a fair opportunity to present his case. The Convention does not provide any other exceptions.

Every 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 contracting State. The merits of the claim on which the judgment has been given shall not be subject to further proceedings.

8) Prescription:

La nature même des atteintes physiques pouvant résulter des phénomènes nucléaires impose un délai de prescription relativement long. L'article V le fixe à dix ans à compter de la date de l'accident nucléaire; toutefois, lorsque celui-ci provient d'éléments de combustible ou de déchets qui ont été volés, perdus, jetés à la mer ou abandonnés, l'action ne pourra, quelle que soit la date de l'accident, être introduite plus de vingt années après le vol, la perte, le jet ou l'abandon. Cette prescription extinctive au bénéfice de l'exploitant ne se justifie, à vrai dire, que par des considérations d'ordre pratique.

Il en est de même, d'ailleurs, de la disposition de l'article V–3 qui prévoit que le droit interne applicable pourra fixer un délai d'extinction de l'action qui ne pourra être inférieur à trois ans à compter de la date à laquelle la victime a eu ou aurait vraisemblablement dû avoir connaissance du dommage nucléaire et de l'identité de la personne responsable.

9) Autorité et force exécutoire des jugements étrangers:

Tout jugement définitif prononcé par un tribunal compétent en vertu de la Convention sera reconnu sur le territoire de tout autre Etat contractant, sauf si le jugement a été obtenu frauduleusement ou si l'exploitant n'a pas été mis en mesure de présenter sa défense. La Convention ne prévoit pas d'autre exception.

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 recherchée, sera exécutoire comme s'il s'agissait d'un jugement d'un tribunal de cet Etat contractant. Aucune autre demande en justice ne pourra, par la suite, être intentée sur le fond de la cause.

The Convention on Nuclear Ships may give the appearance of being a work of anticipation. It has created a juridical armature in anticipation of situations which, fortunately, have not yet materialized. However, the need of such a convention has been recognized by all the States represented at the „Conférence Diplomatique", even by those which abstained from voting or which, for particular reasons, have cast a negative vote.

27th May 1967: International Convention for the unification of certain Rules relating to the Carriage of Passengers Luggage by Sea.

Appreciating the gaps in a régime abandoned to unrestricted freedom which characterized the contractual ties existing between the passenger and the maritime carrier (especially as regards the extent of the liability of the latter and the régime of proof), the C.M.I. applied itself to drawing up an organic and equitable status.

At the outset, the C.M.I. wished for a single convention, covering both the carriage of the passenger himself and the carriage of his luggage, as it considered that both operations should be covered by a single contract.

At the 1957 „Conférence Diplomatique de Bruxelles", it was decided to split them.

Thus a distinct draft convention, dealing solely with luggage, was proposed: it was adopted at the 1967 „Conférence Diplomatique".

Its main provisions include:

1) the burden of proof of the extent of the damage and of its occurrence in the course of carriage resting with the passenger;
2) a presumption of liability, unless there is proof to the contrary. resting with the carrier;

La Convention sur les navires nucléaires peut paraître une œuvre d'anticipation. Elle crée une armature juridique en vue de situations qui, heureusement, ne sont pas encore réalisées. Cependant, sa nécessité a été reconnue par tous les Etats représentés à la Conférence Diplomatique, même par ceux qui se sont abstenus au vote ou qui ont émis des votes négatifs pour des raisons particulières.

27 mai 1967: Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer:

Conscient des lacunes d'un régime abandonné à la liberté absolue qui caractérisait les liens contractuels entre le passager et le transporteur maritime (spécialement en ce qui concerne l'étendue de la responsabilité de ce dernier et le régime de la preuve), le C.M.I. s'est attaché dés 1950 à édifier un statut organique et équitable.

A l'origine, le C.M.I. avait souhaité une Convention unique, couvrant à la fois le transport du passager lui-même et le transport de ses bagages, en estimant que ces deux opérations devraient être couvertes par un contrat unique.

La Conférence Diplomatique de Bruxelles de 1957, a décidé de les scinder.

C'est ainsi qu'un projet distinct, traitant uniquement des bagages, fut proposé; il fut adopté par la Conférence Diplomatique en 1967.

Ses dispositions principales comportent;

1) le fardeau de la preuve à charge du passager de l'étendue du dommage et de sa survenance au cours du transport.
2) une présomption de responsabilité, sauf preuve contraire à charge du transporteur.

3) the reversal of such presumption in the event of damage to cabin luggage, except in the event of major accidents of navigation;

4) limitation of liability at 10.000 Poincaré francs per passenger and at 30.000 frs. per vehicle and its contents and 16.000 frs. per passenger for damage to any other object assorted to the faculty of increasing or reducing such limits by virtue of an agreement between the carrier and the passenger beyond a fixed amount of 1.500 frs. and 100 frs., as the case may be;

5) Organization of the formalities for a valid introduction of claims and time-bar of the action after two years;

6) Intangibility of the limitation of liability of the shipowner;

7) provisions concerning jurisdiction.

27th May 1967: Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Assistance and Salvage at Sea signed at Brussels, 23rd September 1910:

By this protocol, the provisions in the 1910 Convention were made applicable to State ships or ships operated by a State or by a Public Authority so as to satisfy a wish expressed for many years by the States concerned.

27th May 1967: International Convention for the Unification of certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages.

Although marking unquestionable progress by reducing the risks of conflicts of law, the 1926 Convention has not

3) le renversement de cette présomption en cas de dommages aux bagages de cabine, sauf accidents de navigation majeurs.
4) limitation de la responsabilité à 10.000 frs Poincaré par passager et à 30.000.– frs par véhicule et son contenu, et à 16.000.– frs par passager pour dommage à tout autre objet, assortie de la faculté d'augmenter ou de réduire ces limites en vertu d'un accord entre transporteur et passager au delà d'un plancher de 1.500.– frs et de 100.– frs selon le cas.
5) organisation des formalités pour introduire valablement les réclamations et prescription de l'action après un délai de deux ans.
6) intangibilité de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire.
7) dispositions concernant la compétence juridictionnelle.

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

Par ce protocole, les dispositions de la Convention de 1910 ont été rendues applicables aux navires d'Etat ou exploités par un Etat ou par une personne publique, afin de répondre à un souhait manifesté depuis de longues années par les Etats concernés.

27 mai 1967: Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

Bien qu'elle marquât un progrès incontestable en réduisant les risques de conflits de lois, la Convention de 1926 n'a

been ratified by several important maritime nations owing to the multiplicity of liens and the restraint it thus inflicted on maritime credit. Recognizing, however, the need in that field of a uniform law, the „Conférence Diplomatique" applied itself to finding a new solution meeting more exactly the increasing needs of financing.

During the Conference held in New York in 1965, the C.M.I. drew up a draft convention which the „Conférence Diplomatique" made extensive use of as a pattern.

The main innovations concerning the liens can be resumed as follows:

1) A marked reduction in the number of secured claims, leaving only the law costs due to the State and incurred in order to procure the sale of the vessel and harbour dues, canal dues and dues for other navigable waters, pilotage dues, claims arising out of the contract of maritime engagement, remuneration for assistance, salvage and general average, indemnities for bodily injury and claims against the Owner based on tort in respect of loss or damage to property in direct relation with the operation of the ship.
2) Inclusion of claims resulting from removal of wreck.
3) Modification of the ranking of liens and their situation.
4) Possibility of setting up national liens taking rank after the liens, „hypothèques" and mortgages recognized by the Convention.
5) The option for States to set up a right of retention on the ship for liens not provided for in the Convention.
6) Extinction fixed uniformly at one year, unless the ship is arrested (such arrest leading to a forced sale) before

pas été ratifiée par plusieurs nations maritimes importantes en raison de la multiplicité des privilèges et du frein qu'elle imposait ainsi au crédit maritime. Reconnaissant, toutefois, la nécessité d'un Droit uniforme dans ce domaine, la Conférence Diplomatique s'est attachée à rechercher une solution nouvelle répondant mieux aux besoins croissants de financement.

Au cours de sa Conférence de New York en 1965, le C.M.I. a arrêté un projet dont la Conférence Diplomatique s'est largement inspiré.

Les principales innovations concernant les privilèges peuvent se résumer comme suit:

1) Réduction marquée du nombre de créances privilégiées ne laissant subsister que les frais de justice dus à l'Etat s'ils aboutissent à la vente du navire, et les droits de port, de canal et d'autres voies navigables, les frais de pilotage, les créances résultant du contrat d'engagement maritime, les rémunérations du chef d'assistance, de sauvetage et d'avarie commune, les indemnités en réparation de dommages corporels et les créances délictuelles ou quasi délictuelles à charge du propriétaire du chef de perte ou dommage à un bien, en relation directe avec l'exploitation du navire.
2) Inclusion des créances du chef de relèvement d'épaves.
3) Modification du rang des privilèges et de leur assiette.
4) Possibilité de créer des privilèges nationaux prenant rang après les privilèges, hypothèques et mortgages reconnus par la Convention.
5) Faculté des Etats d'instituer un droit de rétention sur le navire pour les créances non prévues par la Convention.
6) Extinction fixée uniformément à un an, sauf saisie du

the delay has expired or the lienor is legally prevented from arresting the ship.

The régime of maritime „hypothèques" and mortgages can be summarized as follows:

1) Contractual, legal and judicial „hypothèques" shall be recognized by contracting States, if they comply with the conditions laid down in Art. 1 of the Convention.
   These conditions refer especially to the publicity (registration in a national register accessible to the public).
2) The „hypothèques" and mortgages are subordinated to the maritime liens provided for in the Convention but take precedence over national liens as well as other rights which might be provided for in national legislation (right of retention, etc.)
3) The national legislation of the State where they are registered rules the ranking between the „hypothèques" as well as the effect of the „hypothèque" as regards third parties.
   On the other hand, the enforcement is governed by the national law of the State where the execution takes place.
4) Owing to the Convention being mute on this subject and with the exception of a forced sale, the national law of the registration State governs the extinction.
   The forced sale of the ship, accomplished in pursuance of the conditions provided in the Convention (for instance publicity, distribution, conformity to the laws of the State), shall have an extinguishing effect if the ship is in the jurisdiction of a contracting State at the time of the sale.
5) On the other hand, and always bearing in mind a better protection of the mortgages, the cancellation of the registration can only take place with the latter's written consent.

navire (aboutissant à sa vente forcée) avant l'expiration du délai ou empêchement légal de saisir.

Le régime des hypothèques et des mortgages maritimes peut se résumer comme suit:

1) Les hypothèques contractuelles, légales et judiciaires doivent être reconnues dans les Etats contractants, si elles remplissent les conditions fixées dans l'article 1 de la Convention.
   Ces conditions visent surtout la publicité (inscription dans un régistre national accessible au public)
2) Les hypothèques et mortgages sont subordonnés aux privilèges maritimes prévus par la Convention mais ils priment les privilèges nationaux ainsi que les autres droits qui pourraient être prévus par la législation nationale (droit de rétention etc.)
3) La législation nationale de l'Etat où elles sont inscrites règle le rang entre les hypothèques ainsi que les effets de l'hypothèque à l'égard de tiers. D'autre part, la procédure d'exécution est régie par la loi nationale de l'Etat où l'exécution a lieu.
4) Dans le silence de la Convention et exception faite en cas de vente forcée, la loi nationale de l'Etat d'immatriculation régit l'extinction.
   La vente forcée du navire opérée suivant les conditions prévues par la Convention (e.a. publicité, distribution, conformité aux lois de l'Etat) aura un effet extinctif si le navire se trouve dans le ressort d'un Etat contractant au moment de la vente.
5) D'autre part, et toujours en vue d'une protection meilleure des créanciers hypothécaires, la radiation de l'immatriculation ne pourra avoir lieu qu'avec le consentement écrit de ceux-ci.

And as a logical sequence, a ship which is registered in a member State of the Convention, shall only be registered in another contracting State if a certificate of cancellation issued by the first State be submitted.

27th May 1967: International Convention relating to the Registration of Rights in respect of Vessels under Construction.

This Convention, which made extensive use, as a pattern, of the preparatory work of the C.M.I., in one sense completes the Convention relating to maritime liens and mortgages and thus meets the increasing need of financing the construction of ships.

Here again, as in the case of the Convention relating to maritime liens and mortgages, this Convention endeavours to regulate the capital problems created by changes in registration or by forced sale, whilst leaving to national legislation, as far as possible, the practical performance of the principles enunciated in the Convention.

The contracting States undertake that their national law shall contain the possibility of the registration of rights in respect of vessels which are to be or are being constructed in their territory. This registration shall be entered in an official public register.

The Convention, on the one hand, allows registration as soon as it is decided that a determined ship is to be or is being constructed, the interpretation of these notions being left to national legislation which may make it a condition for registration that the keel has been laid or equivalent constructional work has been performed. On the other hand, its allows registration regardless of the nationality or domicile of the applicant.

Et, suite logique, un navire qui était immatriculé dans un Etat membre de la Convention, ne sera immatriculé dans un autre Etat contractant que sur délivrance d'un certificat de radiation émis par le premier Etat.

27 mai 1967: Convention internationale relative à l'inscription des droits relatifs aux navires en construction.

Cette convention, largement inspirée des travaux préparatoires du C.M.I., complète dans un sens la Convention concernant les privilèges et hypothèques maritimes et répond ainsi au besoin croissant de financement de la construction de navires.

Ici aussi, comme la Convention concernant les privilèges et hypothèques maritimes, la Convention s'efforce de régler les problèmes capitaux créés par les changements d'immatriculation ou par la vente forcée, tout en laissant à la législation nationale, autant que possible, l'exécution pratique des principes énoncés dans la Convention.

Les Etats contractants s'engagent à ce que leur législation nationale comporte la possibilité d'inscription des droits relatifs aux navires dont la construction sur leur territoire est décidée ou en cours. Cette inscription devra se faire dans un régistre public et officiel.

La Convention permet d'une part l'inscription dès que la construction d'un navire déterminé est décidée ou en cours, l'interprétation de ces notions étant laissée à la législation nationale, qui peut subordonner l'inscription à la pose de la quille ou à un travail de construction équivalent. D'autre part, elle autorise l'inscription quels que soient la nationalité ou le domicile du requérant.

Tous les droits de propriété, d'hypothèques et mortgages

All titles of property, mortgages and „hypothèques" may be entered. The ranking shall be determined according to the rules applicable to vessels registered after completion, whereas the ranking between „hypothèques" and mortgages shall be determined by the national law. As regards the effects, retention, cancellation and registration in another contracting State, the Convention has made extensive use, as a pattern, of the 1967 International Convention relating to maritime liens and mortgages.

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

The main object of the 1924 Convention was to put an end to the clause of abusive exoneration.

Although the results of this Convention were positive and entirely satisfactory, certain problems required settling in a more satisfactory manner: the widening of the scope, the fluctuation of currencies, the restrictive interpretation of the Convention in several national legislations, etc.

For ten years, the C.M.I. gave it its full attention and produced a draft which the „Conférence de Bruxelles" used extensively as a pattern, whilst having to resign itself to certain transactional solutions.

The provisions in the Protocol are too numerous to be examined in detail, although their importance deserves an exhaustive examination.

Let us remember, however, that the two main elements of the revision have aimed, on the one hand, at a universalization of the scope, and on the other hand, at an adaptation of the limitation of liability of the maritime carrier to the present-day norms.

peuvent être inscrits. L'ordre de préférence est déterminé selon les règles applicables aux navires immatriculés après achèvement tandis que le rang des hypothèques et mortgages entre eux est déterminé par la loi nationale. En ce qui concerne les effets, le maintien, la radiation et l'immatriculation dans un autre Etat contractant, la Convention s'inspire largement de celle de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

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

Le but principal de la Convention de 1924 était de mettre fin aux clauses d'exonération abusives.

Bien que les résultats de cette Convention aient été positifs et largement satisfaisants, certains problèmes réclamaient des solutions mieux appropriées: l'élargissement du champ d'application, les fluctuations des monnaies, l'interprétation restrictive de la Convention dans plusieurs législations nationales etc...

Le C.M.I. s'y est consacré pendant dix ans et a founi un projet dont la Conférence de Bruxelles s'est largement inspirée tout en devant se résigner à certaines solutions transactionnelles.

Les dispositions du Protocole sont trop nombreuses pour pouvoir être examinées ici en détail, bien que leur importance mérite une étude approfondie.

Retenons pourtant que les deux éléments essentiels de la révision ont porté d'une part sur l'universalisation du domaine d'application et d'autre part sur l'adaptation de la limitation de la responsabilité du transporteur maritime aux normes actuelles.

1. Universalisation of the scope:

From the inception of the work by the C.M.I., two conflicting approaches have developed. a „maximalist" approach (the creation of a uniform régime in all the contracting States independently of the origin of the cargo or of the régime of the bill of lading in one of the contracting countries) and a „minimalist" approach (limiting, in its main outlines, the scope to that in the 1924 Convention); finally, a transactional solution emerged. Indeed, the new Article 10 prescribes:

„The provisions of the Convention shall apply to every Bill of Lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

a) the Bill of Lading is issued in a contracting State, or

b) the carriage is from a port in a contracting State, or

c) the Contract contained in or evidenced by the Bill of Lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Bills of Lading mentioned above.

This Article shall not prevent a contracting State from applying the Rules of this Convention to Bills of Lading not included in the preceding paragraphs".

1. L'universalisation du domaine de l'application:

Depuis le début des travaux deux thèses se sont affrontées, l'une maximaliste (voulant créer un régime uniforme dans tous les Etats contractants indépendemment de l'origine de la cargaison ou du statut du connaissement dans un des pays contractants) l'autre minimaliste (limitant, dans ses grandes lignes, le domaine d'application à celui de la Convention de 1924); finalement une solution transactionnelle s'én est dégagée. Le nouvel article 10 dispose en effet:

„Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand:

a) le connaissement est émis dans un Etat Contractant ou

b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant
ou

c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat. quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus. Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat Contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents".

2. *The liability of the maritime carrier:*

The Protocol has amended the basis of the limitation of liability of the ship and of the carrier by raising it, unless there is a declaration of value which, moreover, is liable to be contested, to a ceiling of 10.000 Poincaré francs per package or unit or of 30 frs. per kilo of gross weight of the damaged and/or lost goods, whichever is the highest; the option of converting these amounts into national currency has been abolished.

Another important innovation:

Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

The Protocol provides that the carrier and his servants or agents shall be entitled to avail themselves of the defences and limits of liability under this Convention, whether the action be founded in contract or in tort.

The limitation cannot be invoked in case of fraud or intentioned fault on the part of the carrier.

The one-year time-bar shall bring about a forfeiture of rights; this period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

Lastly, the principle of action of indemnity against a third person is admitted by leaving to the States the right to set up a supplementary period of not less than three months.

2. *La responsabilité du transporteur maritime:*

Le Protocole a modifié la base de la limitation de la responsabilité du navire et du transporteur en la portant, sauf déclaration de valeur, d'ailleurs susceptible d'être contestée, à un plafond de 10.000.– frs Poincaré par colis ou unité ou de 30.– frs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable; la faculté de convertir ces montants en monnaies nationales a été supprimée.

Autre innovation importante:

Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de la Convention. En dehors de ce cas, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

Le Protocole prévoit que le transporteur et ses préposés bénéficieront des exonérations et des limitations prévues par la Convention, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extra-contractuelle.

La limitation ne peut être invoquée en cas de dol et de faute intentionnelle du transporteur.

La prescription d'un an entraîne la déchéance du droit; toutefois ce délai pourra être prolongé par contrat postérieusement à l'événement sur lequel l'action est fondée. Enfin, le principe des actions récursoires a été admis en laissant aux Etats le droit d'instituer un délai supplémentaire avec un minimum de trois mois.

3rd April 1969: The Tokyo Rules.

It may be useful to recall the salient features of these Rules, with a look at the past as well as at the future, in order to sift out the origins and identify the contributions they bring to the work which has since been achieved in a field and with an audience which have grown vaster.

The Tokyo Rules have been cast in the shape of an International Draft Convention, whilst nevertheless retaining the possibility of being adopted, in the event of not becoming an International Convention, by the sole virtue of contractual accession, taking as an example the York/Antwerp Rules.

The preparatory work which was conducted at a particularly steady rythm, went on for four years and gave rise to the drawing up of nine preliminary drafts which ended with the Tokyo text, unanimously voted by the twenty-two delegates present.

Here are its salient points:

1) Limited at first to the relatively narrow scope of transport by containers, the application of the Rules was eventually extended to all combined transport covered by a document named „combined transport bill of lading".
2) The corner-stone of the edifice is the combined transport bill of lading (C.T. bill of lading), a document which constitutes the proof of a transport contract of goods between two States by at least two modes of transport, one of which at least is by sea or inland waterways and the other not by sea (air, rail, road).
   This is a document which covers the transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery. This document must be essen-

3 avril 1969: Les Règles de Tokyo.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler l'essentiel de ces règles avec un regard dirigé à la fois vers le passé et vers l'avenir afin d'en dégager les origines et de préciser l'apport qu'elles fournissent aux travaux entrepris depuis sur un terrain et au milieu d'une audience plus vastes.

Les Règles de Tokyo ont été coulées dans la forme d'un projet de Convention Internationale tout en laissant ouverte la possibilité de son adoption, en l'absence de toute Convention Internationale, par la seule vertu d'une adhésion contractuelle à l'exemple des Règles d'York et d'Anvers.

Les travaux préparatoires menés à un rythme particulièrement soutenu se sont poursuivis pendant quatre ans et donné lieu à la rédaction de neuf avant-projets pour aboutir finalement au texte de Tokyo voté à l'unaminité des vingt-deux délégations présentes.

En voici les points majeurs:

1) Limitée d'abord au champ relativement restreint des transports par conteneurs, l'application des règles à été étendue à tout transport combiné couvert par un document dénommé „connaissement de transport combiné"
2) La pierre angulaire de l'édifice est le connaissement de transport combiné (connaissement T.C.), document constituant le 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 les autres non maritimes (air, rail, route).
   C'est un document qui couvre le transport depuis le lieu de prise en charge jusqu'au lieu prévu pour la délivrance.

tially negociable whatever may be the nationality of the means of transport, the combined transport operator, the consignor, the consignee or any other interested person.

The necessity of a maritime section was retained in consideration of the scope peculiar to the International Maritime Committee but it is understood that it might be abandoned in the event of it being declared inopportune by the internal organizations, initiators of the unification of law bearing on the other means of transport.

3) The combined transport operator is defined as being the person who issues a combined transport bill of lading. By the issuance of this document, the operator undertakes to perform or to procure the performance of the transport of the goods from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for their delivery.

4) The organization of the régime of liability of the combined transport operator was the subject of long debates. The interested parties hesitated between the choice of two systems:

On the one hand, the system incorporated in a set of rules dominating and doing away with all the régimes peculiar to each means of transport; on the other hand, a more flexible formula but more complex in its application, setting up under the heading of contractor of combined transport differential régimes of liability determined by International Conventions in force governing diverse means of transport which are being pursued at the present time.

It is this last solution which finally prevailed.

Il doit être essentiellement négociable quels que soient la nationalité du mode de transport, de l'exploitant de transport combiné, de l'expéditeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

L'exigence d'un tronçon maritime a été retenue en considération du champ d'activités propre au Comité Maritime International mais, il a été compris et entendu qu'elle pourrait être abandonnée au cas où elle serait jugée inopportune par les Organismes internationaux, initiateurs de l'unification du droit portant sur les autres modes de transport.

3) L'exploitant de transport combiné est défini comme étant la personne qui émet un connaissement de transport combiné. En vertu de l'émission de ce document, l'exploitant 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.

4) L'organisation du régime de responsabilité de l'exploitant de transport combiné a fait l'objet de longues discussions. Les milieux intéressés ont hésité sur le choix entre deux systèmes:

d'une part, celui qui serait inscrit dans un ensemble de règles dominant et effaçant tous les régimes propres à chaque mode de transport; d'autre part, une formule plus souple mais d'une application plus complexe, instituant dans le chef de l'entrepreneur de transport combiné des régimes différentiels de responsabilité établis par les Conventions Internationales en vigueur régissant les divers modes de transport actuellement pratiqués.

C'est finalement cette dernière solution qui a prévalu.

Article 5 defines it as follows:

a) With regard to the consignor or the consignee, the C.T.O. shall be solely liable for loss or damage to the goods occurring between the time when he receives them into his charge and the time when he delivers them at the place designated for delivery by the C.T.O.

b) The only exonerations of liability for loss or damage are provided in favour of the C.T.O. in the cases which are enumerated in the draft convention. These cases have taken, in part, as a pattern, The Hague Rules and the International Convention on Carriage of Goods by Road (C.M.R.)

   The exoneration in respect of fire during the transport by inland waterways and the fault of the servants of the inland waterways carrier in the management of the ship has been provided due to the absence of an international convention governing transport by inland waterways. This question is of evident interest to Rheinish transport.

c) If it can be proved where the loss or damage occurred, the liability of the C.T.O. shall be determined by any international convention or national law which cannot be departed from and which would have applied had the claimant made a separate and direct contract with the C.T.O. complying with such international convention or national law.

   The purpose of this provision is to avoid a duality of régimes of liability according to which the transport is simple or combined. The draft convention is based on national legislation in order that the liability of

L'article 5 la définit comme suit:

a) A l'égard de l'expéditeur ou du destinataire, l'E.T.C. est seul 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'E.T.C.

b) L'exonération de responsabilité pour perte ou dommage est prévue en faveur de l'E.T.C. dans les seuls cas énumérés au projet de convention. Ces cas s'inspirent en partie des règles de La Haye et en partie de la Convention internationale relative aux transports des marchandises par route (C.M.R.)

   L'exonération du chef de l'incendie pendant le transport fluvial et de la faute des préposés du transporteur fluvial dans l'administration du navire, a été prévue en raison de l'absence de convention internationale régissant les transports fluviaux. La question présente un intérêt évident pour le transport rhénan.

c) Lorsque la preuve du lieu où la perte ou le dommage s'est produit est rapportée, la responsabilité de l'E.T.C. est déterminée par la convention internationale ou la loi nationale à laquelle il ne peut être dérogé, et qui eut été applicable si le réclamant avait conclu, directement avec l'E.T.C., un contrat de transport distinct conforme à cette convention ou à cette loi nationale.

   Cette disposition a pour objet d'éviter une dualité du régime de responsabilité selon que le transport est simple ou combiné. Le projet de convention s'appuie sur la législation nationale, afin que la res-

the C.T.O. be a reflection of the intervening liability of the carrier. This régime has been named „net-work system".

d) It is provided that compensation shall not exceed a certain number of gold francs par kilo of gross weight of the goods lost or damaged. No figure has been decided upon, the Conference having considered that this decision was best left to the discretion of governments and the „Conférence Diplomatique".

ponsabilité de l'E.T.C. soit le reflet de la responsabilité du transporteur intervenant. Ce régime a été baptisé „système réseau" (net-work system).

d) Il est prévu que l'indemnité n'excèdera pas un certain nombre de francs-or par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aucun chiffre n'a été retenu, la Conférence ayant estimé que cette décision devait être laissée à la discrétion des Gouvernements et de la Conférence diplomatique.

Chapter IV

THE NEW POLICY OF THE C.M.I.

ITS AIMS

Section 1

From the time when it was founded until 1968, the C.M.I. has availed itself of the support of the Belgian Government, the organizer of the „Convention de Droit Maritime de Bruxelles" and depository of the instruments of ratification and accession.

Under certain aspects, times have changed, although fundamental objectives have remained.

On the one hand, the Belgian Government, which since 1905, has assumed and performed a leading part in the elaboration of international maritime uniform law, has joined the big family of nations under the wing of the United Nations Organization.

At the same time, the International Maritime Committee, traditional purveyor of International Maritime Draft Conventions, has been deprived of an instrument universally acknowledged: the „Conférence Diplomatique de Bruxelles".

It remains that the private interests which are involved in the vicissitudes to which practitioners are daily subjected, be they shipowners, carriers, shippers, merchants, importers or exporters, brokers, bankers, average adjusters, must continue to make themselves heard, as they constitute the

Chapitre IV

LA POLITIQUE NOUVELLE DU C.M.I.

LES PROJETS

Section 1

Depuis sa fondation jusqu'en 1968 le C.M.I. a bénéficié de l'appui du Gouvernement belge, organisateur des Conventions de Droit Maritime de Bruxelles et dépositaire des instruments de ratification et d'adhésion.

Sous certains aspects, les temps ont changé, quoique les objectifs fondamentaux demeurent.

D'une part, le Gouvernement belge qui a assumé et accompli depuis 1905 un rôle-pilote dans l'élaboration d'un droit maritime international uniforme, à pris rang dans la grande famille des nations sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies.

Dans le même temps, le Comité Maritime International, pourvoyeur traditionnel des projets de Conventions Internationales maritimes, s'est vu privé d'un instrument universellement reconnu: la Conférence Diplomatique de Bruxelles.

Il reste, que les intérêts privés engagés dans les vicissitudes auxquelles tous les praticiens sont journellement confrontés, qu'ils soient armateurs, transporteurs, chargeurs, négociants, importateurs ou exportateurs, assureurs, banquiers, dispacheurs, ne peuvent cesser de se faire entendre, puisqu'ils constituent le fond et la trame des décisions qu'au plan po-

base and web of the decisions which, on a political, economic and social level, Governments are called upon to take.

As it remains true and is still acknowledged that the C.M.I. is, by virtue of its structure and vocation, the forum „par excellence" which allows those voices to express themselves in complete liberty, it is important, nay essential, that its scope embrace the greatest number of interested parties wherever they come from, without any discrimination, and that a fruitful coordination be established between its work and the work of the Instances who are responsible on a governmental and intergovernmental level.

Transmuted by the will to contribute to the realization of this major objective which is being sought by all, the C.M.I. has, as it were, taken on a new skin.

Section 2

1) The transition was initiated at the time the International Atomic Energy Agency called on the services of the C.M.I. with a view to collaborating in putting the finishing touch to the International Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, of which the C.M.I. had elaborated the preliminary draft.

2) A little later, the O.E.C.D. desired to associate the C.M.I. in its work concerning the sea-carriage of nuclear substances and to coordinate, in that respect, the Vienna and Paris Conventions in the nuclear field.

3) Still more recently, the C.M.I. found itself in the centre of a hot spot which, as a matter of fact, it had ignited in full consciousness, the matter of so-called „combined" transport. After having secreted what it has been agreed

litique, économique et social les Gouvernements seront appelés à prendre.

Comme il est toujours vrai et avéré que le C.M.I. est, en raison de sa structure et de sa vocation, la tribune par excellence qui permet à ces voix de s'exprimer en toute liberté, il est important, voire essentiel, que sa sphère d'activités englobe le plus grand nombre d'intéressés d'où qu'ils viennent sans aucune discrimination et qu'une coordination féconde institue entre ses travaux et ceux des Instances responsables au niveau gouvernemental et intergouvernemental.

Mu par la volonte de contribuer à la réalisation de cet objectif majeur, recherché par tous, le C.M.I. a, en quelque sorte fait peau neuve.

Section 2

1) La transition a été amorcée au moment où l'Agence Internationale de l'Energie Atomique a fait appel aux services du C.M.I. en vue de collaborer à la mise au point de la Convention sur la responsabilité des exploitants de navires à propulsion nucléaire, dont le C.M.I. avait élaboré l'avant-projet.

2) Un peu plus tard, l'O.E.C.D. a tenu à associer le C.M.I. à ses travaux visant le transport par mer de matières fissiles et à coordonner, à cet égard, les traités de Vienne et de Paris dans le domaine nucléaire.

3) Plus récemment encore, le C.M.I. s'est trouvé au centre d'un point chaud, qu'en pleine conscience il a allumé d'ailleurs, celui des transports dits „combinés". Après

to call „The Tokyo Rules", the C.M.I. got caught in an entanglement set in motion by certain International Instances who took the relay without being able to bring it to a conclusion.

4) Several other initiatives emanating from the C.M.I. have found an echo in certain intergovernmental Instances, notably I.M.C.O., particularly concerning the statute of liability of the shipowner in the case of pollution of the seas owing to an affluence of oil („Torrey Canyon" case, etc.).

5) It is at this juncture that I.M.C.O. conferred the status of Consultative Organization on the C.M.I.

6) On the list of subjects the C.M.I. has noted on its agenda for future work, there appear in particular:
   a) the international arbitration in maritime matters;
   b) the revision of the Hague/Wisby Rules on bills of lading;
   c) the revision of the York/Antwerp Rules on general average;
   d) the revision of the Convention on the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels;
   e) combined transport;
   f) a definition of certain terms in Charter-parties (D.D. Rules);
   g) delivery-orders;
   h) hovercraft.

7) Lastly, the C.M.I. intends, within the province of its specific competence and on the level of interests which are strictly private, to carry on with certain work aiming at unifying the law on restricted matters by using the

avoir secrété ce qu'on a convenu d'appeler „Les Règles de Tokyo" il s'est vu pris dans un engrenage mû par certaines Instances Intergouvernementales qui ont voulu prendre le relais sans pour autant pouvoir conclure.

4) Plusieurs autres initiatives émanant du C.M.I. ont trouvé un écho auprès d'Instances intergouvernementales, en particulier l'O.M.C.I., notamment à propos du statut de la responsabilité de l'armateur dans le cas de pollution des eaux marines par l'afflux d'hydrocarbures (cas Torrey Canion etc.).

5) C'est à cette occasion que le C.M.I. s'est vu octroyer par l'O.M.C.I. le statut d'Organisation Consultative.

6) Au tableau des sujets que le C.M.I. a portés à l'ordre du jour de ses travaux futurs, figurent notamment:
   a) l'arbitrage international en matières maritimes;
   b) la revision des Règles de La Haye et de Wisby sur les connaissements;
   c) la revision des Règles d'York et d'Anvers sur l'avarie commune;
   d) la revision de la Convention sur la limitation de la responsabilité des Propriétaires de navires
   e) les transports combinés
   f) les définitions de certains termes dans les Chartes-Parties (D.D. Rules)
   g) Delivery Orders
   h) Hovercrafts

7) Enfin, le C.M.I. se propose de poursuivre, sur le terrain de sa compétence spécifique et au niveau des intérêts proprement privés, certains travaux visant à unifier le

technique of multilateral agreements which do not imperatively require the intervention of Governments but which might be likely to satisfy some pressing needs.

Section 3

The facts we have just recalled bring us to a definition of what the structural reform of the International Maritime Committee, which was adopted by a unanimous vote of the National Associations which were present at the International Conference held in Antwerp on the 6th-7th June 1972, consists of.

1) The will to serve all private interests, their own personal requirements, as well as their relations with the Governments of which they might depend.

2) The desire to cooperate with the Governmental or Intergovernmental Authorities with a view to seeking and finding common objectives in the field of activities touching the maritime province and sectors connected therewith.

3) An appeal and overture to all interested quarters wherever they come from in any shape or form, to enable them to gain access to an international forum where they shall be able to freely express themselves and ventilate any claims.

4) The establishment of a flexible, efficient and diversified organism – the Executive Council – and the appointment of a highly qualified officer with a view to fostering

droit dans des secteurs limités, en utilisant la technique d'accords multilatéraux qui ne requierent pas impérieusement l'intervention des Gouvernements, mais qui seraient de nature à satisfaire des besoins pressants.

Section 3

Le rappel des faits qui précèdent, conduit à définir en quoi consiste la réforme structurelle du Comité Maritime International adoptée par un vote unanime des Associations Nationales présentes à la Conférence Internationale du 6–7 juin 1972 à Anvers:

1) La volonté de servir tous les intérêts privés tant en ce qui les concerne que dans leurs rapports avec les Gouvernements dont ils pourraient dépendre.

2) Le désir de coopérer avec les Autorités Gouvernementales ou Intergouvernementales en vue de rechercher et d'atteindre des objectifs communs dans le domaine des activités touchant au domaine maritime et aux secteurs qui s'y rattachent.

3) L'appel et l'ouverture à tous les milieux concernés d'où qu'ils viennent, sous quelque forme que ce soit, de manière à leur donner accès à un forum international où ils pourront s'exprimer librement et faire entendre leurs revendications.

4) L'institution d'un organe diversifié, souple et efficace – le Conseil exécutif – et la désignation d'un agent haute-

and fructifying the contacts that are indispensable between the public and the private sector, with the object to serve best the entire community of maritime interests.

*
* *

And thus, the ambition of the C.M.I. has been enheartened to serve, henceforth, in diverse manners that, without any false modesty, it can lay claim to and that, moreover, are widely recognized, certain fundamental interests with which, in the field of international exchanges, the Governments are preoccupied.

Antwerp, 5th October 1972.

---

ment qualifié, en vue d'entretenir et de féconder les contacts indispensables entre le secteur public et le secteur privé, dans le but de servir au mieux la communauté des intérêts maritimes toute entière.

*
* *

Ainsi se trouve confortée l'ambition du C.M.I. de servir dorénavant, à des titres divers qu'il peut, sans fausse modestie, revendiquer et qui lui sont, d'ailleurs, largement reconnus, certains intérêts primordiaux qui, dans le champ des échanges internationaux, préoccupent les Gouvernements.

Antwerpen, 5 octobre 1972

CONFERENCES
OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

I. BRUSSELS - 1897

President : Mr. Auguste BEERNAERT.
Subjects : Organization of the International Maritime Committee — Collision. — Shipowners' Liability.

II. ANTWERP - 1898

President : Mr. Auguste BEERNAERT.
Subject : Liability of Owners of sea-going vessels.

III. LONDON - 1899

President : Sir Walter PHILLIMORE.
Subjects : Collisions in which both ships are to blame. — Shipowners' liability.

IV. PARIS - 1900

President : Mr. LYON-CAEN.
Subjects : Assistance, salvage and duty to tender assistance. — Jurisdiction in collision matters.

V. HAMBURG - 1902

President : Dr. Friedrich SIEVEKING.
Subjects : International Code on Collision and Salvage at sea. — Jurisdiction in collision matters. — Conflict of laws as to ownership of vessels. — Mortgages and Liens on ships.

VI. AMSTERDAM - 1904

President : Mr. E.N. RAHUSEN.
Subjects : Conflicts of law in the matter of Mortgages and Liens on ships. — Jurisdiction in collision matters. — Limitation of Shipowners' Liability.

VII. LIVERPOOL - 1905

President : Sir William R. KENNEDY.
Subjects : Limitation of Shipowners' Liability. — Conflict of Laws as to Maritime Mortgages and Liens. — Brussels Diplomatic Conference.

CONFERENCES
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

I. BRUXELLES - 1897

Président : M. Auguste BEERNAERT.
Sujets : Organisation du Comité Maritime International. — Abordage. — Responsabilité des propriétaires de navires.

II. ANVERS - 1898

Président : M. Auguste BEERNAERT.
Sujet : Responsabilité des propriétaires de navires de mer.

III. LONDRES - 1899

Président : Sir Walter PHILLIMORE.
Sujets : Abordages dans lesquels les deux navires sont fautifs. — Responsabilité des propriétaires de navires.

IV. PARIS - 1900

Président : M. LYON-CAEN.
Sujets : Assistance, sauvetage et l'obligation de prêter assistance. — Compétence en matière d'abordage.

V. HAMBOURG - 1902

Président : Dr. Friedrich SIEVEKING.
Sujets : Code international pour l'abordage et le sauvetage en mer. — Compétence en matière d'abordage. — Conflits de lois concernant la propriété des navires. — Privilèges et hypothèques sur navires.

VI. AMSTERDAM - 1904

Président : M. E.N. RAHUSEN.
Sujets : Conflits de lois en matières de privilèges et hypothèques sur navires. — Compétence en matière d'abordage. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

VII. LIVERPOOL - 1905

Président : Sir William R. KENNEDY.
Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Conflits de lois en matière de privilèges et hypothèques. — Conférence Diplomatique de Bruxelles.

VIII. VENICE - 1907

President : Mr. Alberto MARGHIERI.
Subjects : Limitation of Shipowner's Liability. — Maritime Mortgages and Liens. — Conflict of laws as to Freight.

IX. BREMEN - 1909

President : Dr. Friedrich SIEVEKING.
Subjects : Conflict of laws as to Freight. — Compensation in respect of personal injuries. — Publication of Maritime Mortgages and Liens.

X. PARIS - 1911

President : Mr. Paul GOVARE.
Subjects : Limitation of Shipowners' Liability in the event of loss of life or personal injury. — Freight.

XI. COPENHAGEN - 1913

President : Dr. J.H. KOCH.
Subjects : London Declaration 1909. — Safety of Navigation. — International Code of Affreightment. — Insurance of enemy property.

XII. ANTWERP - 1921

President : Mr. Louis FRANCK.
Subjects : International Conventions relating to Collision and Salvage at sea. — Limitation of Shipowners' Liability. — Maritime Mortgages and Liens. — Code of Affreightment. — Exonerating clauses.

XIII. LONDON - 1922

President : Sir Henry DUKE.
Subjects : Immunity of State-owned ships. — Maritime Mortgages and Liens. — Exonerating clauses in Bills of lading.

XIV. GOTHENBURG - 1923

President : Mr. Eliel LöFGREN.
Subjects : Compulsory insurance of passengers. — Immunity of State-owned ships. — International Code of Affreightment. — International Convention on Bills of Lading.

XV. GENOA - 1925

President : Dr. Francesco BERLINGIERI.
Subjects : Compulsory Insurance of passengers. — Immunity of State-owned ships. — International Code on Affreightment. — Maritime Mortgages and Liens.

VIII. VENISE - 1907

Président : M. Alberto MARGHIERI.
Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Conflits de lois relatifs au fret.

IX. BREME - 1909

Président : Dr. Friedrich SIEVEKING.
Sujets : Conflits de lois relatifs au fret. — Indemnisation concernant des lésions corporelles. — Publication des privilèges et hypothèques maritimes.

X. PARIS - 1911

Président : M. Paul GOVARE.
Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en cas de perte de vie ou de lésions corporelles. — Fret.

XI. COPENHAGUE - 1913

Président : Dr. J.H. KOCH.
Sujets : Déclaration de Londres 1909. — Sécurité de la navigation — Code international de l'affrètement. — Assurance de propriétés ennemies.

XII. ANVERS - 1921

Président : M. Louis FRANCK.
Sujets : Convention internationale concernant l'abordage et le sauvetage en mer. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Code de l'affrètement. — Clauses d'exonérations dans les connaissements.

XIII. LONDRES - 1922

Président : Sir Henry DUKE.
Sujets : Immunité des navires d'Etat. — Privilèges et hypothèques maritimes — Clauses d'exonération dans les connaissements.

XIV. GOTHEMBOURG - 1923

Président : M. Eliel LÖFGREN.
Sujets : Assurance obligatoire des passagers. — Immunité des navires d'Etat. — Code international de l'affrètement. — Convention internationale des connaissements.

XV. GENES - 1925

Président : Dr. Francesco BERLINGIERI.
Sujets : Assurance obligatoire des passagers. — Immunité des navires d'Etat. — Code international de l'affrètement. — Privilèges et hypothèques maritimes.

XVI. AMSTERDAM - 1927

President : Mr. B.C.J. LODER.
Subjects : Compulsory insurance of passengers. — Letters of indemnity. — Ratification of the Brussels Conventions.

XVII. ANTWERP - 1930

President : Mr. Louis FRANCK.
Subjects : Ratification of the Brussels Conventions. — Compulsory insurance of passengers. — Jurisdiction and penal sanctions in matters of collision at sea.

XVIII. OSLO - 1933

President : Mr. Edvin ALTEN.
Subjects : Ratification of the Brussels Conventions. — Civil and penal jurisdiction in matters of collision on the high seas. — Provisional arrest of ships. — Limitation of Shipowners' Liability.

XIX. PARIS - 1937

President : Mr. Georges RIPERT.
Subjects : Ratification of the Brussels Conventions. — Civil and penal jurisdiction in the event of collision at sea. — Provisional arrest of ships. — Commentary on the Brussels Conventions. — Assistance and Salvage of and by Aircraft at sea.

XX. ANTWERP - 1947

President : Mr. Albert LILAR.
Subjects : Ratification of the Brussels Conventions, more especially of the Convention on Immunity of State-owned ships. — Revision of the Convention on Limitation of the Liability of Owners of sea-going vessels and of the Convention on Bills of Lading. — Examination of the three draft conventions adopted at the Paris Conference 1937. — Assistance and Salvage of and by Aircraft at sea. — York and Antwerp Rules; rate of interest.

XXI. AMSTERDAM - 1949

President : Prof. J. OFFERHAUS.
Subjects : Ratification of the Brussels International Conventions. — Revision of the York-Antwerp Rules 1924. — Limitation of Shipowners' Liability (Gold Clauses). — Combined Through Bills of Lading. — Revision of the draft Convention of provisional arrest of ships. — Draft of creation of an International Court for Navigation by Sea and by Air.

XVI. AMSTERDAM - 1927

Président : M. B.C.J. LODER.
Sujets : Assurance obligatoire des passagers. — Lettres de garantie. — Ratification des Conventions de Bruxelles.

XVII. ANVERS - 1930

Président : M. Louis FRANCK.
Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles. — Assurance obligatoire des passagers. — Compétence et sanctions pénales en matière d'abordage en mer.

XVIII. OSLO - 1933

Président : M. Edvin ALTEN.
Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles. — Compétences civile et pénale en matière d'abordage en haute mer. — Saisie conservatoire de navires. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

XIX. PARIS - 1937

Président : M. Georges RIPERT.
Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles. — Compétences civile et pénale en matière d'abordage en mer. — Saisie conservatoire de navires. — Commentaires sur les Conventions de Bruxelles. — Assistance et Sauvetage de et par avions en mer.

XX. ANVERS - 1947

Président : M. Albert LILAR.
Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles, plus spécialement de la Convention relative de l'immunité des navires d'Etat. — Revision de la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de la Convention sur les connaissements. — Examen des trois projets de conventions adoptés à la Conférence de Paris de 1936. — Assistance et sauvetage de et par avions de mer. — Règles d'York et d'Anvers. — Taux d'intérêt.

XXI. AMSTERDAM - 1949

Président : Prof. J. OFFERHAUS.
Sujets : Ratification des Conventions internationales de Bruxelles. — Revision des règles d'York et d'Anvers 1924. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires (clause or). — Connaissements directs combinés. — Revision du projet de convention relatif à la saisie conservatoire de navires. — Projet de création d'une cour internationale pour la navigation par mer et par air.

XXII. NAPLES - 1951

President : Mr. Amadeo GIANNINI.

Subjects : Brussels International Conventions. — Draft convention relating to Provisional Arrest of Ships. — Limitation of the liability of the Owners of Sea-going Vessels and Bills of Lading (Revision of the Gold clauses). — Revision of the Convention of Maritime Hypothecations and Mortgages. — Liability of Carriers by Sea towards Passengers. — Penal Jurisdiction in matters of collision at Sea.

XXIII. MADRID - 1955

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Limitation of Shipowners' Liability. — Liability of Sea Carriers towards passengers. — Stowaways. — Marginal clauses and letters of indemnity.

XXIV. RIJEKA - 1959

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Liability of operators of nuclear ships. — Revision of Article X of the International Convention for the Unification of certain Rules of law relating to Bills of Lading. — Letters of Indemnity and Marginal clauses. — Revision of Article XIV of the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea. — International Statute of Ships in Foreign ports. — Registry of operators of ships.

XXV. ATHENS - 1962

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Damages in Matters of Collision. — Letters of Indemnity. — International Statute of Ships in Foreign Ports. — Registry of Ships. — Coordination of the Conventions on Limitation and on Mortgages. — Demurrage and Despatch Money. — Liability of Carriers of Luggage.

XXVI. STOCKHOLM - 1963

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Bills of Lading. — Passengers Luggage. — Ships under construction.

XXVII. NEW YORK - 1965

President : Mr. Albert LILAR.

Subject : Revision of the Convention on Maritime Liens and Mortgages.

XXII. NAPLES - 1951

Président : M. Amedeo GIANNINI.

Sujets : Conventions internationales de Bruxelles. — Projet de Convention concernant la saisie conservatoire de navires. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. — Connaissements (Revision de la clause-or). — Revision de la Convention des hypothèques et privilèges maritimes. — Responsabilité des transporteurs par mer à l'égard des passagers. — Compétence pénale en matière d'abordage en mer.

XXIII. MADRID - 1955

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Responsabilité des transporteurs par mer à l'égard des passagers. — Passagers clandestins. — Clauses marginales et lettres de garantie.

XXIV. RIJEKA - 1959

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Responsabilité des exploitants de navires nucléaires. — Revision de l'article X de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit en matière de connaissements. — Lettres de garantie et clauses marginales. — Revision de l'article XIV de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit relatives à l'assistance et au sauvetage en mer. — Statut international des navires dans des ports étrangers. — Enregistrement des exploitants de navires.

XXV. ATHENES - 1962

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Dommages et intérêts en matière d'abordage. — Lettres de garantie. — Statut international des navires dans des ports étrangers. — Enregistrement des navires. — Coordination des conventions sur la limitation et les hypothèques. — Surestaries et primes de célérité. — Responsabilité des transporteurs des bagages.

XXVI. STOCKHOLM - 1963

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Connaissements. — Bagages de passagers. — Navires en construction.

XXVII. NEW YORK - 1965

Président : M. Albert LILAR.

Sujet : Revision de la Convention sur les Privilèges et Hypothèques maritimes.

XXVIII. TOKYO - 1969

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : « Torrey Canyon ». — Combined Transports. — Coordination of International Conventions relating to Carriage by Sea of Passengers and their Luggage.

XXIX. ANTWERP - 1972

President : Mr. Albert LILAR.

Subject : Revision of the Constitution of the International Maritime Committee.

XXVIII. TOKYO - 1969

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : « Torrey Canyon ». — Transport combiné. — Coordination des Conventions relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

XXIX. ANVERS - 1972

Président : Mr. Albert LILAR.

Sujet : Révision des Statuts du Comité Maritime International.

LIST OF THE BRUSSELS INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

LISTE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME DE BRUXELLES

Collisions between Vessels *Abordage*	September 23rd 1910 *23 septembre 1910*
Assistance and Salvage at Sea *Assistance et sauvetages maritimes*	September 23rd 1910 *23 septembre 1910*
Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels *Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*	August 25th 1924 *25 août 1924*
Bills of Lading *Connaissements*	August 25th 1924 *25 août 1924*
Maritime Liens and Mortgages *Privilèges et hypothèques maritimes*	April 10th 1926 *10 avril 1926*
Immunity of State-owned Ships *Immunités des navires d'Etat*	May 24th 1926 *24 mai 1926*
Civil Jurisdiction in matters of Collision *Compétence civile en matière d'abordage*	May 10th 1952 *10 mai 1952*
Penal Jurisdiction in matters of Collision or other Incidents of Navigation *Compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation*	May 10th 1952 *10 mai 1952*
Arrest of Sea-going Ships *Saisie conservatoire des navires de mer*	May 10th 1952 *10 mai 1952*
Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels *Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*	October 10th 1957 *10 octobre 1957*

Stowaways *Passagers clandestins*	October 10th 1957 *10 octobre 1957*
Carriage of Passengers by Sea *Transport de passagers par mer*	April 29th 1961 *29 avril 1961*
Liability of Operators of Nuclear Ships *Responsabilité des exploitants de navires nucléaires*	May 25th 1962 *25 mai 1962*
Bills of Lading *Connaissements*	August 25th 1924 *25 août 1924*
Assistance and Salvage at Sea *Assistance et sauvetage maritimes*	May 27th 1967 *27 mai 1967*
Vessels under Construction *Navires en construction*	May 27th 1967 *27 mai 1967*
Carriage of Passengers Luggage by Sea *Transport de bagages de passagers par mer*	May 27th 1967 *27 mai 1967*
Maritime Liens and Mortgages *Privilèges et hypothèques maritimes*	May 27th 1967 *27 mai 1967*

PRINCIPALES SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Procès-verbaux des Conférences internationales du C.M.I.

Procès-verbaux des Conférences Diplomatiques de Droit Maritime de Bruxelles.

Procès-verbaux de réunions organisées par l'A.I.E.A. l'OECD, l'OMCI, l'Unidroit, la C.C.I.

Pour la partie historique :
Frédéric SOHR
« Le Droit Maritime et son Unification Internationale », 1914, et les références y citées, complétée par l'expérience vécue des auteurs.